



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Возможности вертолетов с электродвигателем показаны на примере R44
- Корабельный вертолет Ка-226К впервые успешно сел на палубу корабля
- Airbus Helicopters празднует 20-летие H135
- Испытания второго опытного Enstrom TH180 идут успешно
- Airbus Helicopters начинает летные испытания вертолета H175 для правоохранительных и аварийно-спасательных работ
- В Подмоскowie началась сборка вертолетов AW189 для «Роснефти»
- Вертолет Ка-52 модернизируют по боевому опыту применения в Сирии
- Обновленный «Ночной охотник» получит противотанковые ракеты увеличенной дальности

Новости вертолетной индустрии в России

- Вертолетный центр за 900 млн рублей построят в Пермском крае
- Авиаполк ЗВО получил самый грузоподъемный в мире вертолет
- IX Вертолетный форум состоится 25 ноября
- Египет попросил у России вертолеты Ка-52К для «Мистралей»
- В ноябре пройдет розыгрыш бесплатных стендов на юбилейной HeliRussia 2017
- Очередной четвертый вертолет Московского авиационного центра заступает на дежурство
- Развитие санавиации в России потребует 3,3 млрд рублей
- «Вертолеты России» проигнорировали украинские санкции
- «Вертолеты России» готовы передать Ка-52 Минобороны РФ

Новости вертолетной индустрии в мире

- Россия и Индия подписали соглашение о создании совместного предприятия по производству вертолетов Ка-226Т
- Российско-индийский инвестфонд собирается профинансировать проекты КАМАЗа и «Вертолетов России»
- Русский час: «Россия-Китай. Новые вертолеты - новые возможности»
- Airbus Helicopters вывел на рынок электронный технический бортжурнал
- Польша хочет создать вертолет с украинскими двигателями
- Россия завершила поставку в Ирак вертолетов Ми-28НЭ
- «Вертолеты России» готовы поставить Египту партию Ка-52К для «Мистралей»
- Лукашенко на Обуз-Лесновском полигоне продемонстрировали поступившие вертолеты Ми-8
- В России опровергли сообщения о дополнительной поставке Ми-35М Пакистану
- Textron отчитался за третий квартал
- Антикоррупционное бюро Польши проверит тендер на покупку вертолетов H225M Caracal
- НПК «ПАНХ» на Aerial Firefighting Asia Pacific



Новости аэрокосмической промышленности

- Минтранс привел обоснования для приватизации авиакомпании «Россия»
- Россия и Китай усиливают промышленное сотрудничество
- Airbus отмечает поставку 10 000 самолета
- SSJ 100 сертифицируют для посадки по крутой глиссаде в 2017 году
- Предприятия российского авиапрома попали под украинские санкции
- Поставки двигателей для SSJ 100 в 2017 году продолжат расти
- Двигатели SaM146 наработали в коммерческой эксплуатации свыше 450 тысяч летных часов
- Авиакомпания «Россия» получит 20 самолетов SSJ 100
- Погранслужба Казахстана в ноябре получит самолет SSJ-100 в VIP-комплектации
- «Гидравлика» освоила производство насосов для Бе-200ЧС и Ми-26 по программе импортозамещения
- Авиадиспетчеры отмечают профессиональный праздник
- Рыбинское «НПО «Сатурн» отмечает 100 лет со дня основания
- Авиакомпания Interjet попросила гарантий остаточной стоимости для SSJ 100
- Авиакомпания «Якутия» передали четвертый самолет SSJ 100

Новости из иноязычных источников

- Электрический вертолет Volta проходит испытания

Новости вертолетных программ

Возможности вертолетов с электродвигателем показаны на примере R44

Электромобили заняли уверенные позиции в автомобилестроении. В авиации, и в частности в вертолетной индустрии, электродвигатели в силу определенных технических ограничений пока что не применяются. Тем не менее, прогресс не стоит на месте: 13 сентября в воздух поднялся оснащенный электрическим двигателем вертолет-демонстратор технологий, созданный компанией Tier 1 Engineering на базе широко-известного Robinson R44.

Вертолет испытывался в течение двух дней, и уже 21 сентября смог продемонстрировать полноценную летную программу, которая включала в себя подъем на 400 футов (более 120 метров), а также разгон до скорости 80 узлов (около 150 км/ч). Таким образом, полет «электрического» R44 стал первым в истории случаем, когда вертолет традиционной компоновки выполнил полет полностью на электрической тяге.

Оснащение вертолета тремя синхронизированными трехфазовыми электродвигателями с системой управления и 700-вольтовыми аккумуляторными батареями стало единственным основным изменением в конструкции R44. Элементы управления вертолетом и приводы винтов остались стандартными.

Испытания вертолета проводились на воздушной базе Армии США в Лос Аламитосе, штат Калифорния, согласно специальному сертификату летной годности в экспериментальной категории, выданным Федеральным управлением гражданской авиации США. В ходе испытаний за 5-минутный полет было потрачено 20% заряда батарей, однако производитель планирует в дальнейшем улучшить характеристики.



Разработка вертолета с электродвигателем началась в январе этого года и заняла 6 месяцев, при этом над проектом трудились лишь 9 человек. Специалисты компании Tier 1 Engineering отмечают, что представители Robinson Helicopter Company не участвовали в создании вертолета, а сам R44 был



приобретен на вторичном рынке. Выбор в пользу этой модели обусловлен большим весом двигателя Lycoming IO-540, замена которого на электроустановку с применением тяжелых литий-полимерных аккумуляторов Gramm массой почти 500 кг. на шасси вертолета позволила добиться допустимой для этой модели взлетной массы в 2500 фунтов (1133 кг.).

Демонстратор технологий создан компанией Tier 1 Engineering в рамках работы над проектом Electric Powered Semi-Autonomous Rotorcraft for Organ Delivery (EPSAROD), который ставит целью создание полуавтономного воздушного судна на электротяге для доставки органов для трансплантации. Применение электродвигателя в воздушном судне позволит ликвидировать ожидание, которое требуется во время предвзлетной подготовки вертолета с поршневым или турбовальным двигателем, а также позволит снизить негативное влияние на окружающую среду.

Несмотря на то, что компания Tier 1 Engineering в дальнейшем планирует создавать принципиально новую модель летающего аппарата с электродвигателем, эксперимент с вертолетом R44 доказывает возможность применения электроустановок на вертолетах традиционных компоновок, что может стать стимулом для других аналогичных экспериментов, а создание коммерческого вертолета с электродвигателем может оказаться ближе, чем казалось.

Сегодня разработками летательных аппаратов вертолетного типа на электрической тяге занимается ряд компаний, в их числе лидеры отрасли. Одним из самых успешных проектов стал проект электрического мультикоптера Volocopter VC200, который уже даже был представлен в России на международной выставке HeliRussia 2016 в мае этого года. Безусловно, развитие технологий в электродвигателях для вертолетной техники за последний год найдет свое отражение и на следующей, юбилейной 10-й выставке HeliRussia в следующем году.

[\(АВИ\)](#)

Корабельный вертолет Ка-226К впервые успешно сел на палубу корабля

Конструкторы фирмы «Камов» разработали корабельную версию легкого многоцелевого вертолета Ка-226 со складывающимися лопастями, сообщил RNS источник в военно-промышленном комплексе.

«Недавно опытный вертолет Ка-226К успешно осуществил на Балтике посадку на палубу корабля. Это один из важных этапов испытаний», — сказал собеседник агентства.

Он отметил, что серийное производство вертолетов Ка-226К корабельного базирования может быть развернуто уже в 2017 году. Вертолет, в частности, войдет в состав вооружения новых эсминцев и корветов, строящихся для ВМФ России.

Ка-226К отличается от сухопутной версии, в частности, тем, что его лопасти могут складываться, что существенно облегчает базирование вертолета на палубе корабля, где пространство ограничено. Кроме того, предусмотрена усиленная антикоррозионная защита вертолета с учетом его эксплуатации в морских условиях. Доработана также авионика для обеспечения взлета и посадки на палубу и полета над безориентирной местностью.

Легкий многоцелевой вертолет Ка-226 с несущей системой, выполненной по двухвинтовой соосной схеме, обладает максимальной взлетной массой 3,6 т. Способен перевозить до 1 т полезной нагрузки. Способен перевозить до шести человек. Машина отличается простотой управления, высокой точностью висения, маневренностью и управляемостью, неприхотливостью в эксплуатации, а также имеет большую энерговооруженность и максимальную безопасность.

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

Airbus Helicopters празднует 20-летие H135

Компания Airbus Helicopters (ранее Eurocopter) в рамках прошедшей на прошлой неделе в Амстердаме выставки Helitech отпраздновала двадцатилетие своей популярной модели H135. H135 относится к семейству легких и средних вертолетов EC135. На сегодняшний день порядка 1100 двухдвигательных вертолетов этого семейства были поставлены заказчикам и эксплуатируются в 75 странах по всему миру более чем 300 операторами. Общий налет мирового парка этих машин превышает 3,25 миллионов часов.



«Один из самых успешных легких вертолетов компании Airbus Helicopters, H135 (ранее EC135 T3/P3), известен высокой выносливостью, компактностью, низким уровнем шума, надежностью, функциональностью и экономичностью. Этот двухдвигательный вертолет может эксплуатироваться в разных условиях, в том числе на высокогорье и в жарком климате. Он также способен выполнять рейсы с большей загрузкой на более дальние расстояния, чем любой другой вертолет этой категории», - так характеризует вертолет Штеффен Лутц, генеральный директор компании DRF Luftrettung, стартового заказчика H135, получившего первый вертолет данного типа в 1996 году.

Благодаря бесподшипниковому несущему винту, фирменному рулевому винту Fenestron, обновленному программному обеспечению контроля двигателя и новому боковому забору воздуха



H135 обладает большей коммерческой загрузкой и лучшими в своем классе летными качествами во всех режимах полета.

Для этой машины доступны два варианта двигателей с установкой системы FADEC: Turbomeca Arrius 2B2PLUS или Pratt & Whitney Canada PW206BB. Эти газотурбинные двигатели отличаются высокой надежностью, превосходными характеристиками даже в случае аварийного полета на одном двигателе и низким расходом топлива.

В оснащении кабины пилотов H135 использованы самые современные технологии, что позволяет гарантировать высочайший уровень безопасности полетов.

Дополнительная безопасность обеспечивается увеличенной мощностью двигателей Turbomeca Arrius 2B2PLUS и Pratt & Whitney Canada PW206BB.

Авионика для полетов по приборам (для одного или двух пилотов в зависимости от выбранной модификации) обеспечивает надежность даже в самых непростых условиях, что особенно важно для выполнения таких задач как транспортировка на шельфовые нефтегазовые платформы и авиационных работ, включая обслуживание ветровых электростанций в открытом море

«Вертолет является одним из самых тихих в своем классе: шумовой след H135 значительно меньше, чем у вертолетов прошлого поколения той же категории. Это, в частности, оценят клиенты компаний, которым часто приходится совершать полеты над городами и густонаселенными районами, а также операторы корпоративного транспорта, санитарной и полицейской авиации.

Простой дизайн H135 делает его обслуживание быстрым и легким, обеспечивая оптимальный уровень технической готовности и более низкие операционные издержки. Вертолет H135 является эталоном с точки зрения затрат на ТОиР благодаря длительным интервалам между контрольными осмотрами, промежуточной проверке по достижении 500 летных часов и периодическим проверкам каждые 1000 летных часов, либо каждые три года. Модель H135 обладает самыми низкими в своем классе прямыми эксплуатационными расходами, что делает ее одним из самых дешевых в эксплуатации двухдвигательных вертолетов», - комментируют в Airbus Helicopters.

По состоянию на начало сентября в России эксплуатировалось около 20 вертолетов этого типа.

[\(BizavNews\)](#)

Испытания второго опытного Enstrom TH180 идут успешно

Компания Enstrom Helicopter Corporation продолжает летные испытания второго опытного образца легкого учебно-тренировочного вертолета TH180. Программа вновь вышла на заданный план после аварии первого опытного образца – он совершил вынужденную посадку в феврале этого года и был разрушен, к счастью тогда никто не пострадал. Испытания проходят при взаимодействии с Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA).



Также завершается работа над третьим прототипом, который будет отражать все черты серийной модели. Третий образец должен полететь до конца года, сертификация запланирована на 2017 год. В этом месяце также должна состояться встреча с представителями Европейского агентства авиационной безопасности (EASA), которая позволит начать процесс сертификации TH180 в Европе.

[\(АВИ\)](#)

Airbus Helicopters начинает летные испытания вертолета H175 для правоохранительных и аварийно-спасательных работ

Компания Airbus Helicopters начала программу летных испытаний среднего двухдвигательного вертолета H175 в конфигурации для правоохранительных и аварийно-спасательных работ. Об этом сообщает пресс-служба Airbus Helicopters.

Уже успешно пройден первый этап, включавший 12 тестовых полетов. Вертолет также демонстрировался Государственной авиационной службе Гонконга (GFS), ставшей стартовым заказчиком новой модификации H175, разместив заказ на семь вертолетов в сентябре 2015. Летные испытания вертолета в новой конфигурации продолжатся в декабре. В них будут участвовать два дополнительных борта в рамках процесса сертификации. Начало эксплуатации вертолетов H175 в новой версии запланировано на конец 2017 года.



«Я счастлив, что у меня есть возможность пилотировать H175 в этой конфигурации. Машина демонстрирует отличные показатели в режиме висения и большой запас мощности, что делает ее идеальной для выполнения поисково-спасательных операций на суше и на море. Большое впечатление на меня произвела организация рабочего места пилота, значительно снижающая нагрузку на пилота и повышающая уровень безопасности полетов. H175 оправдал все мои ожидания. Я с нетерпением жду поставки вертолетов и их ввода в эксплуатацию», – сказал капитан Майкл Чан (Michael Chan), глава Государственной авиационной службы Гонконга (GFS).

«Я хочу выразить благодарность Государственной авиационной службе Гонконга (GFS), являющейся мировым эталоном в сфере поисково-спасательных работ, за сотрудничество и постоянную поддержку в разработке этой конфигурации, – сказал Марк Аллонг (Marc Allongue), руководитель программы H175. – Я горжусь нашими специалистами, которые усердно трудились, чтобы выполнить эту задачу в срок. Летные испытания продемонстрировали, что вертолет H175 сохранил превосходную управляемость, высокий уровень комфорта в салоне, плавность хода и низкий уровень шума. При этом эксплуатационные возможности модели были значительно расширены».

Компания Airbus Helicopters также сертифицировала вариант автопилота с дополнительными поисково-спасательными режимами и для нефтегазовой конфигурации вертолета H175, что позволит операторам в этой сфере также выполнять ряд работ по поиску и спасению на борту H175.

[\(Aviation Explorer\)](#)

В Подмоскowie началась сборка вертолетов AW189 для «Роснефти»

Сборка итальянских вертолетов AW189 на российско-итальянском СП «Хеливерт» в интересах «Роснефти» началась в Подмоскowie, заявил журналистам гендиректор группы Leonardo-Finmeccanica Мауро Моретти.



Итальянская Leonardo-Finmeccanica Helicopters (бывшая AgustaWestland) и «Вертолеты России» в 2011 году создали совместное предприятие «Хеливерт». В мае текущего года СМИ сообщали, что начало сборки вертолетов AW189 на предприятии под заказ «Роснефти» в России откладывается из-за отсутствия договоренностей об условиях локализации производства.

«Мы уже приступили», — сказал Моретти, отвечая на вопрос, когда начнется сборка вертолетов для «Роснефти». Он добавил, что речь идет о сборке на предприятии недалеко от Москвы.

«Речь идет о флоте вертолетов, которые «Роснефть» сможет использовать, чтобы исследовать новые нефтяные месторождения в Арктическом море. Это высокотехнологичные вертолеты, которые смогут летать на дальние расстояния при низких температурах — минус 50 градусов», — рассказал гендиректор Leonardo-Finmeccanica.

«Это входит в «пакет соглашения-3» с переносом около 70% производства на территорию России», — добавил Моретти.

Многоцелевой вертолет AW189 производится Leonardo-Finmeccanica Helicopters с 2011 года, разработан в том числе для работы на шельфовых проектах, поисково-спасательных операций, также выполняет транспортные и пассажирские перевозки.

[\(РИА Новости\)](#)

Вертолет Ка-52 модернизируют по боевому опыту применения в Сирии

Вертолеты Ка-52 «Аллигатор» будут модифицированы для применения в более жестких климатических условиях, сообщили в Минобороны РФ. Эта необходимость была продиктована боевым опытом вертолетчиков в Сирии.

Холдинг «Вертолеты России» приступит к модернизации как строящихся машин на заводе, так и вертолетов уже поставленных в войска. В холдинге отметили, что тяжелые климатические условия Сирии поставили новые требования ко многим системам боевой машины. Конструкторы вносят изменения в техническую документацию и готовят план доработки для всех эксплуатирующих вертолет организаций. Эти меры позволят расширить возможности боевого применения вертолета.

На вооружении ВС России находится около 100 Ка-52 «Аллигатор», в Сирии вертолет используется с марта 2016, как отметили военные летчики, машина показала себя хорошо, однако необходимы некоторые доработки.

[\(Федеральное агентство новостей\)](#)

Обновленный «Ночной охотник» получит противотанковые ракеты увеличенной дальности

Модернизированная версия боевого вертолета Ми-28Н "Ночной охотник" будет вооружена управляемыми противотанковыми ракетами увеличенной дальности, сообщил ТАСС генеральный конструктор НПК "Конструкторское бюро машиностроения" (КБМ) Валерий Кашин.

"В настоящее время АО "НПК "КБМ" проводит модернизацию ракет "Атака" и "Хризантема" для обеспечения более высокой дальности обнаружения, захвата и уничтожения цели специально для вертолета Ми-28НМ", - сказал Кашин.

По его словам, после завершения этих работ вертолет сможет применять ракеты в любое время суток и в любых условиях, ухудшающих оптическую видимость.

"Кроме того, проводится модернизация комплекса управляемого ракетного вооружения, установленного на борту вертолета, с целью применения новых ракет", - добавил собеседник агентства.



Источник в "оборонке" рассказал ТАСС, что дальность "Атаки" в результате модернизации увеличится с шести до восьми километров. Характеристики новой версии "Хризантемы" он не привел.

Работы над новой модификацией "Ночного охотника" начались в 2009 году, а начале октября 2016-го опытный образец вертолета совершил первый полет. "Вертолеты России" планирует отправить в войска установочную партию новых машин в 2018 году.



Как сообщалось ранее, новая версия Ми-28Н получит принципиально новый локатор, обеспечивающий круговой обзор, новую систему управления и другое оборудование, а также будет отличаться повышенными возможностями применения высокоточного оружия.

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Вертолетный центр за 900 млн рублей построят в Пермском крае

ЗАО "Вертолетная компания "Аэросоюз" намерено инвестировать около 900 млн рублей в инфраструктурный проект по строительству и развитию в Пермском крае вертолетных площадок и вертолетного центра с летной школой, сообщил журналистам в понедельник президент и единственный владелец компании Александр Климчук.

Соглашение о сотрудничестве в реализации проекта министерство экономического развития Пермского края и "Аэросоюзом" заключили в понедельник, сообщил присутствовавший на церемонии корреспондент "Интерфакса". А.Климчук сообщил, что проект будет реализован в два этапа.

"Первый, подготовительный этап, который связан с выбором земельных участков и различными согласованиями должен закончиться в течение 2017 года. А на следующем этапе мы должны выйти на стройку (вертолетного центра и площадок — ИФ) где-то ориентировочно в 2018 году", — сказал А.Климчук.

При этом он уточнил "Интерфаксу", что строительство объектов планируется завершить не позже начала 2019 года, финансирование будет осуществлено за счет заемных и собственных средств компании.

"Планируется, что работы будут завершены в 2018 — начале 2019 года, все зависит от того, когда и как быстро закончится этап согласования", — сказал А.Климчук.

Вертолетный центр будет состоять из комплекса зданий по хранению и обслуживанию вертолетов, клиентской зоны с кафе и ресторанами, также в центре будет создана летная школа.

Министр экономического развития Пермского края Леонид Морозов сообщил журналистам, что вертолетные площадки предположительно будут построены в Березниках, Соликамске, Губахе и Чайковском.

"Кроме того, будет создано 100 рабочих мест, а общая сумма денежного потока в Пермский край ближайшие 10 лет составит порядка 168 млн рублей в виде налоговых отчислений", — сказал он.

Вертолетная компания "Аэросоюз" основана в 2002 году, является крупнейшим в России официальным дилером и сервисным центром вертолетов иностранного производства: Robinson, Agusta, Airbus (Eurocopter), Bell, MD. В 2005 году "Аэросоюз" открыл первый вертолетный клуб в



России. Компания проводит обучение в Московской области, в Башкирии, Воронеже, планирует открыть летную школу в Новосибирске и Волгограде.

[\(Интерфакс-Недвижимость\)](#)

Авиаполк ЗВО получил самый грузоподъемный в мире вертолет

рупнейший в современном мире российский многоцелевой транспортно-десантный вертолет Ми-26, оснащенный новым радиоэлектронным и навигационным оборудованием, поступил на вооружение смешанного авиационного полка Западного военного округа (ЗВО), дислоцированного в Ленинградской области, сообщил РИА Новости в воскресенье начальник пресс-службы ЗВО полковник Игорь Мугинов.

"Крупнейший в мире многоцелевой транспортно-десантный вертолет Ми-26 поступил на вооружение смешанного авиационного полка ЗВО, дислоцированного в Ленинградской области. Особенностью данного вертолета является современное радиоэлектронное и навигационное оборудование, которое позволяет выполнить разнообразные задачи даже в сложных метеорологических условиях в любое время суток", — сказал Мугинов.

Он отметил, что грузоподъемность вертолета в грузовой кабине позволяет перевозить до 20 тонн необходимого груза и технического имущества с дальностью полета до 800 километров от базы. На его борту могут разместиться до 82 десантников с полным вооружением.

Вертолет выпускается в различных модификациях — как военно-транспортный, пассажирский, гражданско-транспортный, "летающий кран", медицинский, а также для проведения поисково-спасательных операций и эвакуации транспортных средств на внешней подвеске массой до 20 тонн.

[\(РИА Новости\)](#)

IX Вертолетный форум состоится 25 ноября

25 ноября 2016 года Ассоциация Вертолетной Индустрии организует IX-й Вертолетный форум на тему: "Качество - основа безопасности полетов и экономики". Генеральный спонсор мероприятия: АО "Вертолеты России".

В настоящее время во всем мире главной оценкой деятельности авиационной отрасли принята оценка уровня безопасности полетов. И это правильно, на достижение этой цели направлены усилия всех специалистов индустрии. Вертолетная индустрия не может быть исключением.

Безопасность полетов - многогранная проблема. А качество, как процесс и как результат, является одной из ключевых составляющих работы по повышению уровня безопасности полетов. Система управления качеством в вертолетной индустрии является ключевым звеном не только в повышении уровня безопасности полетов, но и безопасности бизнеса в целом.

Это в равной степени относится как к авиакомпании, эксплуатирующей вертолеты, так и к заводам, изготавливающим вертолеты и компоненты. Неотъемлемое звено в этой общей цепочке качества -



компании, обеспечивающие поставки в вертолетной индустрии, поскольку сохранность компонентов в процессе транспортировки и хранения или обеспечивает или подрывает качество.

Системный подход - основной в системе управления качеством, поскольку обеспечение качества требуется на всех технологических этапах. А самый непростой и трудноизмеримый элемент в этой системе - это люди, специалисты. При этом труд каждого человека на своем месте, в конечном счете, определяет качество труда всего коллектива.

Одним из самых сложных вопросов - критерии качества. Как обеспечить такие методы оценки работы всех звеньев вертолетной индустрии, которые позволят оценить работу авиазавода и авиакомпании? Ведь именно наличие сравнимых критериев оценки качества позволит выработать механизмы и методы работы, позволяющие своевременно и эффективно вносить коррективы в работу всех звеньев вертолетной индустрии. Такой подход, по нашему мнению позволит не только поднять безопасность полетов на новый уровень, но и поднять уровень безопасности и устойчивости вертолетного бизнеса в целом.

На предстоящем Форуме Вертолетной индустрии предполагается рассмотреть все аспекты обеспечения качества. Мы приглашаем всех, кому небезразлична судьба вертолетной авиации, принять самое активное участие в Форуме.

Концепт форума опубликован в разделе МЕРОПРИЯТИЯ/Вертолетный форум. На этой же странице сайта после 1 ноября начнется on-line регистрация участников форума и будут публиковаться программа, материалы выступлений и результаты форума.

[\(АВИ\)](#)

Египет попросил у России вертолеты Ка-52К для «Мистралей»

Египет обратился к России с просьбой о поставке ударных вертолетов Ка-52К для универсальных десантных кораблей типа «Мистраль». Об этом заявил во вторник, 18 октября, заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству России Анатолий Пунчук.

По его словам, заказчик рассматривает возможность формирования нескольких вертолетных эскадрилий, передает «РИА Новости».

Купленные Египтом у Франции два «Мистраля» были построены по российскому заказу, однако так и не были доставлены в Россию из-за политических разногласий по ситуации на Украине. Оба вертолетоносца - «Гамаль Абдель Насер» и «Анвар Садат» - были ранее переданы Египту и уже приняты на вооружение.

В начале сентября помощник президента России по ВТС Владимир Кожин сообщал, что Россия и Египет ведут переговоры о возможных поставках вертолетов Ка-52К, предназначенных для «Мистралей». Немногим позднее стало известно, что министры обороны России и Египта Сергей Шойгу и Седки Собхи согласовали подготовку египетских пилотов для этих вертолетов.

[\(Ведомости\)](#)



В ноябре пройдет розыгрыш бесплатных стендов на юбилейной HeliRussia 2017

С 25 по 27 мая 2017 года в Москве будет проходить юбилейная 10-я Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2017 – крупнейшее в Европе отраслевое мероприятие, собирающее предприятия вертолетной индустрии со всего мира. Специально к юбилею выставки организаторы разыгрывают 3 бесплатных стенда. Розыгрыш состоится среди участников «Вертолетного форума – 2016» в Москве, который пройдет 25 ноября этого года.

Также для всех компаний-участников форума на официальном сайте выставки (www.helirusia.ru) доступна специальная заявка, которая позволяет заказать стенд со скидкой 50% от стандартного предложения.

«Вертолетный форум» – ежегодное мероприятие, организованное Ассоциацией Вертолетной Индустрии (АВИ), участие в нем принимает широкий круг специалистов в области вертолетной индустрии, включая представителей ведущих компаний-операторов, разработчиков и производителей, государственных министерств и ведомств. Тема «Вертолетного форума» этого года – «Качество – основа безопасности полетов и экономики». Регистрация на форум будет доступна с 1-го ноября на сайте АВИ.

Юбилейная HeliRussia 2017 проводится в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации, организатором выставки выступает Минпромторг России, строителем – компания «Русские выставочные системы», поддержку мероприятию оказывает АВИ. Место проведения – МВЦ «Крокус-Экспо». Каждый год выставка предлагает компаниям самые удобные и привлекательные условия участия.

Условия участия в розыгрыше:

1. К розыгрышу оборудованных стендов площадью 9 кв.м. допускаются прошедшие регистрацию на «Вертолетный форум – 2016» компании, которые произвели оплату 50% от общей стоимости заявки на HeliRussia 2017 до 25 ноября.
2. Розыгрыш оборудованных стендов (9 кв.м.) будет осуществлен на основании принятых заявок и присвоенных им номеров.
3. Розыгрыш будет проведен в рамках работы «Вертолетного форума – 2016» 25 ноября на территории МВЦ «Крокус Экспо».
4. Компаниям, победившим в розыгрыше стендов, будет возвращен авансовый платеж на расчетные счета юридических лиц, с которых поступили платежи.
5. Заявка на стенд общей площадью 9 кв.м. по специальной цене также действительна после завершения розыгрыша для участников «Вертолетного форума – 2016», заполнивших заявку и оплативших 50% от общей стоимости до 25 ноября.

[\(HeliRussia 2017\)](#)

Очередной четвертый вертолёт Московского авиационного центра заступает на дежурство

Только в этом 2016 году вертолёты помогли эвакуировать в больницы более семисот человек.



С 1 ноября еще один (четвертый по счету) вертолет Московского авиационного центра будет выполнять постоянное дежурство. В центре сейчас три вертолета - 2 санитарных и 1 пожарный. Вновь поступивший вертолет предназначен для санитарной помощи.

Вертолеты в среднем отрабатывают три-четыре вызова в день, помимо ДТП и ЧС, экипажи часто вылетают к пациентам с инсультами, инфарктами, кровотечениями особенно на новых территориях. Но основные задачи центра – это тушение пожаров, оказание медпомощи и эвакуация с мест ДТП и ЧС.

В этом году вертолеты перевезли более 700 пациентов, что в полтора раза больше чем в прошлом году.

[\(Управа района Молжаниновский\)](#)

Развитие санавиации в России потребует 3,3 млрд рублей

Развитие вертолетной санитарной авиации в РФ потребует 3,3 млрд рублей. Об этом сообщила на расширенном заседании комитета Госдумы по охране здоровья министр здравоохранения Вероника Скворцова, передает ТАСС.

"Очень жестко стоит проблема доступности медицинской помощи, - сказала Скворцова. - Проблема в том, что мы не только не можем выполнить в течение часа доставку в стационары, а мы не можем в течение суток доставить, потому что таковы условия". Она отметила, что в приарктической зоне, в северных и дальневосточных районах, можно решить эту проблему только развитием санавиации и посредством эксплуатации в особые сезонные периоды плоскодонных судов.

"Требуется развитие вертолетной санитарной авиации, - сказала Скворцова. - Стоит это 3,3 млрд рублей на следующий год и последующие годы. Пока таких денег в бюджете нет".



По данным министра, в России только в двух регионах население не испытывает трудностей с доступностью медицинской помощи - это Москва и Санкт-Петербург. В десяти регионах проблема стоит особенно остро в связи с объективными условиями проживания населения. Помимо этого, имеется более 80 тыс. населенных пунктов, в которых проживает менее 100, а в некоторых случаях даже менее 10 человек, сообщила глава Минздрава. "Обо всем этом было доложено президенту", - отметила Скворцова.

[\(Aviation Explorer\)](#)

«Вертолеты России» проигнорировали украинские санкции

Указ президента Украины, продлевающий санкции против предприятий холдинга «Вертолеты России», не окажет влияния на выполнение гособоронзаказа и работу компании в целом, сообщили в четверг, 20 октября, корреспонденту «Ленты.ру» в пресс-службе предприятия. Это стало возможным благодаря предпринятым мерам по импортозамещению и освоению производства двигателей в России.

«Авиатехника, которая составляет основу продуктовой линейки холдинга "Вертолеты России" — вертолеты Ми-8 и их модификации, а также боевые Ми-24, Ми-35, Ми-28Н и Ка-52, ранее летали на двигателях, собранных в Запорожье украинской компанией "Мотор Сич". Однако в настоящее время поставки двигателей для вертолетов с Украины заменены отечественными аналогами», — сказал собеседник издания.

Новые двигатели ВК-2500 российского производства, в частности, устанавливаются на многоцелевые вертолеты Ми-8АМТШ-ВА «Арктика», ударные Ка-52 и Ми-28Н.

Ранее в четверг замминистра обороны РФ Юрий Борисов сообщил, что работы по импортозамещению украинской продукции военного назначения в России будут завершены до 2018 года.

17 октября 2016 года президент Украины Петр Порошенко продлил санкции против РФ. В списке оказалось 167 предприятий, включающих ряд компаний оборонной промышленности, в том числе, входящие в холдинг «Вертолеты России».

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

«Вертолеты России» готовы передать Ка-52 Минобороны РФ

Управляющий директор Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) Юрий Денисенко в рамках Единого дня приемки военной продукции выступил с докладом о готовности поставки в войска боевых разведывательно-ударных вертолетов Ка-52 «Аллигатор».



Во время видеоконференции с Министром обороны РФ Сергеем Шойгу Юрий Денисенко сообщил, что очередная партия боевых вертолетов Ка-52, изготовленных в ПАО ААК «ПРОГРЕСС», успешно и в полном объеме прошла все виды испытаний, предусмотренных техническими условиями и условиями государственного контракта, и принята военным представительством. Начата передача в эксплуатирующие организации.

В настоящее время ПАО ААК «ПРОГРЕСС» выполняют мероприятия по расширению возможностей вертолетов Ка-52, поставляемых Министерству обороны, с учетом опыта их эксплуатации в тяжелых климатических условиях. В текущем году запланированы поставки еще нескольких партий «Аллигаторов», которые находятся на завершающих стадиях производства и испытаний. Данные вертолеты оснащены самой современной авионикой и мощным наступательным вооружением, которое может конфигурироваться под различные боевые задачи, а соосная схема несущих винтов и повышенная мощность продольного управления позволяет им эффективно маневрировать и выполнять сложные фигуры пилотажа.

Масштабные инвестиции в программу модернизации производства и высокое качество выпускаемой продукции сегодня делает ПАО ААК «ПРОГРЕСС» одним из ведущих предприятий холдинга «Вертолеты России». Вскоре на предприятии будут не только изготавливать одни из лучших боевых вертолетов в мире, но и обучать военных летчиков (в том числе и иностранных) в специализированном авиационном учебном центре, который уже в следующем году примет первых авиационных специалистов.



Единый день приемки военной продукции проводится в Министерстве обороны РФ с 2014 года с целью подведения промежуточных итогов поставки вооружения и военной техники предприятиями отечественного оборонно-промышленного комплекса, а также для осуществления контроля хода реализации гособоронзаказа. На сегодняшний день холдинг «Вертолеты России» в соответствии с контрактными обязательствами изготавливает для ведомства всю линейку военных вертолетов, необходимых для выполнения стоящих перед Вооруженными Силами РФ задач: военно-транспортные вертолеты серии Ми-8, транспортно-боевые Ми-35М, боевые Ка-52 «Аллигатор» и Ми-28Н «Ночной охотник», тяжелые транспортные Ми-26, учебные и специальные. Кроме этого, планируются к поставке вертолеты Ми-38-2.

[\(Вертолеты России\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Россия и Индия подписали соглашение о создании совместного предприятия по производству вертолетов Ка-226Т

Подписание Соглашения участников о создании совместного предприятия состоялось в рамках российско-индийского саммита, который сегодня проходит в индийском штате Гоа. Свои подписи под Соглашением с российской стороны поставили генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев и глава АО «Рособоронэкспорт» Анатолий Исайкин (обе компании входят в Госкорпорацию Ростех). Со стороны Индии – председатель, управляющий директор корпорации Hindustan Aeronautics Limited Суварна Раджу.

Подписание документа о создании совместного предприятия станет новым этапом сотрудничества между Россией и Индией по вертолетной тематике в развитие договоренностей, предусмотренных межправительственным соглашением, которое Москва и Дели подписали в декабре 2015 года. Кроме того, создание совместного предприятия станет пилотным российско-индийским проектом программы Make in India, реализуемой индийским правительством.

«Создание совместного предприятия, безусловно, является для нас прорывным проектом, поскольку оно кардинально меняет модель нашего сотрудничества в рамках вертолетной отрасли. Индия была и остается одним из наших важнейших стратегических партнеров. Мы впервые готовы предложить глубокую локализацию производства наших вертолетов, включая организацию производства различных вертолетных узлов и агрегатов. Надеюсь, что вертолет Ка-226Т индийской сборки ждет большое мировое будущее», - заявил глава холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев.

«Создание совместного предприятия по локализации производства Ка-226Т - это принципиально новый и значимый шаг в развитии сотрудничества между Индией и Россией. Парк российской вертолетной техники в Индии насчитывает сегодня более 400 машин. Но впервые мы подписываем масштабное комплексное соглашение на поставку и производство новых вертолетов в размере 200 единиц, которое при этом полностью отвечает курсу Make in India», - заявил генеральный директор Госкорпорации Ростех Сергей Чемезов. Кроме того, в течение 5 лет будут созданы мощности по

ремонту и обслуживанию вертолетов. Таким обзором, это соглашение представляет собой не только производство, но и обеспечение полного жизненного цикла новой техники.



«Подписание пакета документов по совместному предприятию – результат длительной работы с нашими индийскими партнерами. Производство вертолетов Ка-226Т – российско-индийский проект в рамках программы Make in India, который является логичным продолжением большой совместной работы по созданию в Индии высокотехнологичных производств. Мы гордимся тем, что нам всем удалось в установленные сроки согласовать детали и, таким образом, дать старт проекту, который, я уверен, ждут хорошие перспективы», - сказал генеральный директор АО «Рособоронэкспорт» Анатолий Исайкин.

По условиям межправительственного соглашения совместное российско-индийское предприятие, создаваемое холдингом «Вертолеты России» АО «Рособоронэкспорт» и индийской корпорацией HAL, должно организовать локализацию производства и поставку 200 легких многоцелевых вертолетов Ка-226Т в течение 9 лет. При этом первые 60 вертолетов будут произведены в Российской Федерации, организация производства остальных 140 вертолетов планируется в Индии. Помимо сборки вертолетов, предусматривается обслуживание, эксплуатация, ремонт вертолетов, а также обеспечение их технического сопровождения.

Совместное предприятие должно создать мощности по ремонту и обслуживанию производимых вертолетов в Индии в течение 5 лет, а мощности по капитальному ремонту вертолетов - в течение 7 лет после поставки первой партии вертолетов.



Легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т с несущей системой, выполненной по двухвинтовой соосной схеме, обладает максимальной взлетной массой 3,6 тонны, способен перевозить до 1 т полезной нагрузки. Основной отличительной особенностью является модульность его конструкции. На вертолет легко устанавливается транспортная кабина, конструкция которой позволяет перевозить до 6 человек, или на ее место можно устанавливать различные модули, оснащенные специальным оборудованием. Машина отличается простотой управления, высокой точностью висения, превосходной маневренностью и управляемостью, неприхотливостью в эксплуатации, а также имеет большую энерговооруженность и максимальную безопасность. Летно-технические характеристики вертолета Ка-226Т, надежность и экономичность, а также реализованные технические решения в части оснащения современной авионикой и безопасности полетов сделали его одним из лучших в своем классе.

[\(Вертолеты России\)](#)

Российско-индийский инвестфонд собирается профинансировать проекты КАМАЗа и «Вертолетов России»

Новый инвестфонд РФ и Индии может профинансировать проекты ПАО «КАМАЗ», РЖД и «Вертолетов России» в Индии. Об этом сообщил глава Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев. «Мы рассматриваем сотрудничество с КАМАЗом и другими компаниями, которые могли бы получить акционерное финансирование РФПИ для реализации совместных проектов. Это будут сделки уже следующего года. Готовы сотрудничать с «Вертолетами России», в которые сейчас инвестируем вместе с арабскими партнерами, РЖД, другими крупными компаниями. Надеемся, что это соглашение позволит нашему бизнесу проще и эффективнее работать в Индии», — передают «РИА Новости» слова главы РФПИ.

Он пояснил, что в отношении КАМАЗа речь идет о расширении поставок, локализации и организации производства в Индии. Что касается «Вертолетов России», то здесь обсуждается поддержка поставок техники в Индию и помощь компании в работе в этой стране.

Ранее «Реальное время» писало, что арабский инвестфонд «Мубадала» намерен вложить несколько миллиардов долларов в российские проекты.

[\(Реальное время\)](#)

Русский час: «Россия-Китай. Новые вертолеты - новые возможности»

Китайская Народная Республика является одним из первых и самых надежных российских партнеров в области вертолетостроения, а также растущим рынком для поставок вертолетной техники. 2 ноября этого года в рамках международной выставки China International Aviation & Aerospace Exhibition-2016 в г. Чжухай состоится "Русский час" - регулярное мероприятие, проводимое для продвижения российского вертолетостроения на глобальных рынках. Организатором "Русского часа" выступает Ассоциация Вертолетной Индустрии, генеральный спонсор мероприятия - холдинг "Вертолеты России".



"Русский час" в Китае будет посвящен возможностям новых и модернизированных вертолетов российского производства применительно к интересам китайских операторов. На мероприятии выступят представители холдинга "Вертолеты России", которые расскажут участникам о многоцелевом вертолете Ми-171 с двигателями "Климов" ВК-2500, тяжелом транспортном Ми-26ТС, а также о новом легком вертолете - "Ансат", системе ППО.

По данным начала 2016 года, гражданский парк вертолетов в КНР не превышал 400 единиц, что крайне мало для страны такого масштаба. Значительное внимание китайскому рынку уделяют все основные производители вертолетов в мире - Airbus Helicopters, Bell Helicopter, Robinson Helicopter Company и Finmeccanica Helicopters. Уверенные позиции на китайском рынке занимает продукция холдинга "Вертолеты России".

Первые поставки отечественных вертолетов в КНР начались вместе с освоением в производстве "Казанским вертолетным заводом" первой серийной модели - легкого Ми-1. Впоследствии вертолет Ми-4 производился по лицензии на китайском предприятии Harbin Aircraft Manufacturing Corporation, входящем в крупнейшую китайскую авиастроительную корпорацию AVIC. Также в страну поставлялись тяжелые вертолеты типов Ми-6 и Ми-26, многоцелевые вертолеты типа Ми-8/17, Китай также стал обладателем многочисленного авиапарка вертолетов с соосной схемой несущих винтов Ка-32А11ВС. Военно-морские силы КНР используют вертолеты Ка-28 и Ка-31.

С ростом потребности в надежных и многофункциональных вертолетах разных классов, "Вертолеты России" готовы предложить диверсифицированный модельный ряд техники китайским партнерам и все необходимые сопутствующие услуги. Примером успешного сотрудничества России и КНР в



настоящее время может служить проект в области совместного создания перспективного тяжелого вертолета для китайского рынка, который получил обозначение Advanced Heavy Lift.

"Русский час" в Китае даст возможность региональным операторам получить больше информации о вертолетах российского производства и изучить их возможности применительно к своим потребностям, а также познакомиться с программой послепродажного обслуживания, которая предлагается холдингом "Вертолеты России".

[\(АВИ\)](#)

Airbus Helicopters вывел на рынок электронный технический бортовой журнал

Airbus Helicopters вывел на рынок приложение Fleet Keeper, которое представляет собой электронный технический бортовой журнал. Программа, разработанная под настольные компьютеры и мобильные устройства, позволяет отказаться от бумажных записей и хранить данные в облаке. Доступ к выгруженной информации может иметь сразу множество пользователей.

В электронный журнал будут вноситься сведения о техническом состоянии вертолетов. Техники и пилоты смогут это делать с помощью планшетов с приложением, не отходя от вертолета или в полете. Как только данные попадут в облако, их сможет просмотреть весь остальной персонал, имеющий отношение к эксплуатации и техническому обслуживанию парка.

В отличие от ситуации, когда компания-оператор пользуется традиционными бумажными журналами, ждать возвращения вертолета на землю для изучения записей будет не нужно.

Приложение Fleet Keeper разрабатывалось в сотрудничестве с несколькими эксплуатантами вертолетов. Программа подходит для обслуживания машин производства не только Airbus Helicopters, но и других вертолетостроителей.

Использовать Fleet Keeper в качестве полноценной замены бумажным бортовым журналам пока разрешено только во Франции и на ее заморских территориях. Соответствующий сертификат от французских авиавластей был получен в июле 2016 г.

Стартовым заказчиком на Fleet Keeper стал французский вертолетный оператор Corail Helicopters, базирующийся на острове Реюньон. Контракт на покупку приложения был подписан в октябре 2016 г.

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

Польша хочет создать вертолет с украинскими двигателями

Польская сторона рассчитывает наладить производство вертолетов в сотрудничестве с украинской компанией «Мотор Сич». Об этом журналистам в воскресенье заявил Министр обороны Польши Антони Мачеревич.

По словам Мачеревича, Варшава планирует разработать новое поколение вертолетов, не уступающее уже существующим на рынке аналогам.

«Он производился бы для нужд Центральной Европы. Тем более, что у нас есть очень интересное предложение украинского производителя двигателей для самолетов и вертолетов «Мотор Сич». Двигатели этого производителя отличные, они превышают эффективность Ми-8 и Ми-24 почти в два раза», — пояснил польский политик.

Напомним, ранее президент Российской Федерации Владимир Путин сообщил о том, что Военно-морской флот РФ откажется от двигателей украинского производства.

[\(ФАН\)](#)

Россия завершила поставку в Ирак вертолетов Ми-28НЭ

Россия завершила реализацию контракта на поставку в Ирак партии вертолетов Ми-28НЭ, сообщил РИА Новости в среду заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Виктор Пунчук.

"Поставка Ираку вертолетов Ми-28НЭ завершена", — сказал он.



Официальный представитель штаба совместных операций иракских силовых ведомств бригадный генерал Яхья Расул аз-Зубайди уточнял для РИА Новости, что российские вертолеты Ми-28НЭ ("Ночной охотник") и Ми-35 играют существенную роль в освобождении страны от террористической группировки "Исламское государство" (ИГ, запрещена в РФ).

[\(РИА Новости\)](#)



«Вертолеты России» готовы поставить Египту партию Ка-52К для «Мистралей»

Холдинг "Вертолеты России" готов поставить Египту партию вертолетов Ка-52К. Об этом сообщили в пресс-службе компании.

"Холдинг "Вертолеты России" по линии АО "Рособоронэкспорт" готов обеспечить Египет вертолетами Ка-52 палубного базирования", - сообщили в пресс-службе.

В холдинге отметили, что мощности предприятий компании "позволяют производить большие объемы техники и для российских заказчиков, и на экспорт".

Ранее в СМИ появилась информация, что Египет обратился к России с просьбой поставить несколько эскадрилий Ка-52К для своих вертолетоносцев "Мистраль".

Ка-52К "Катран" - морская версия Ка-52А "Аллигатор". Отличается возможностью складывания лопастей и несущих консолей, дополнительной антикоррозийной обработкой.

Испытания вертолетов уже ведутся

Испытания новых вертолетов Ка-52К уже ведутся на авианесущих кораблях ВМФ России.

"В настоящее время вертолеты Ка-52К для российского ВМФ проходят серию испытаний на авианесущих кораблях", - сообщили в пресс-службе.

В холдинге не уточнили, на каких именно кораблях проходят испытания и когда они завершатся, однако отметили, что "у российских летчиков-испытателей от этого вертолета самые положительные впечатления".

[\(ТАСС\)](#)

Лукашенко на Обуз-Лесновском полигоне продемонстрировали поступившие вертолеты Ми-8

19 октября, Барановичский район /Михаил Матиевский - БЕЛТА/. Два новых современных вертолета Ми-8МТВ5-1 продемонстрировали сегодня Президенту Беларуси Александру Лукашенко во время участия главы государства в проверке уровня подготовки офицеров Вооруженных Сил на Обуз-Лесновском полигоне, передает корреспондент БЕЛТА.

В Вооруженные Силы Беларуси совсем недавно с Казанского вертолетного завода поступило шесть современных вертолетов Ми-8 данной модификации. Ожидается, что в белорусскую армию поступят еще шесть таких летательных аппаратов. Один из вертолетов, продемонстрированных Президенту, имеет поисково-спасательное предназначение, второй - транспортно-боевой. За долгие годы эксплуатации вертолет Ми-8 признан одним из лучших в мире в своей категории. Всего к настоящему времени выпущено свыше 12 тыс. судов, которые поставлены более чем в 100 государств.

[\(БЕЛТА\)](#)



В России опровергли сообщения о дополнительной поставке Ми-35М Пакистану

Переговоры о дополнительной поставке вертолётов Ми-35М Пакистану не ведутся. Об этом заявил заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Анатолий Пунчук.

«В настоящее время переговоры о дополнительной поставке пакистанской стороне ударных вертолетов Ми-35М не ведутся», — приводит слова Пунчука РИА Новости.

Ранее СМИ сообщили о возможном подписании соглашения о расширении контракта, заключённого Россией и Пакистаном в августе.

[\(RT на русском\)](#)

Textron отчитался за третий квартал

Концерн Textron Inc. 20 октября 2016 года сообщил о результатах третьего квартала текущего года. В состав корпорации входят авиапроизводители Cessna Aircraft, Beechcraft (Textron Aviation) и Bell Helicopter.

Как сообщается в отчете корпорации, в третьем квартале 2016 прибыль Textron на одну акцию составила \$1,10, по сравнению с \$0,63 в том же периоде прошлого года. Общая квартальная выручка компании равнялась \$3,3 млрд., что на 2,2% больше чем в третьем квартале 2015 года. Квартальная прибыль концерна составила \$310 млн., что на \$2 млн. меньше, чем прошлым году.

«Мы хорошо отработали в третьем квартале, улучшение рентабельности наблюдалось в Systems и Bell», - сказал председатель и главный исполнительный директор Textron Скотт С. Доннелли. «В подразделении Aviaton мы по-прежнему воодушевлены сильной рыночной нишей Latitude и прогрессом в программе Longitude, который две недели назад совершил первый успешный полет».

В то же время Доннелли признал, что рыночная среда для продаж устаревших Cessna Citation остается «сложной». При этом он назвал спрос на линейку Beechcraft King Air «устойчивым», хотя несколько меньшим, чем в прошлом году.

Textron Aviation

Квартальный доход Textron Aviation вырос на \$39 млн., до \$1,198 млрд., в первую очередь за счет увеличения объемов продаж и более благоприятного распределения структуры поставок.

Компания поставила в квартале 41 новый самолет Citation и 29 турбовинтовых King Air, по сравнению с 37 Citation и 29 King Air в третьем квартале прошлого года. За первые девять месяцев производитель поставил 120 бизнес-джетов и 78 турбопропов, по сравнению с 106 и 84, соответственно, в течение первых трех кварталов прошлого года.



В третьем квартале Textron Aviation зафиксировала прибыль \$100 млн, по сравнению с \$107 млн. год назад. На конец третьего квартала компания имела объем заказов на \$1,1 млрд, что примерно равно уровню второго квартала.

Bell

Доходы Bell снизились на \$22 млн, до \$734 млн. В третьем квартале вертолетостроитель поставил 25 коммерческих вертолетов, по сравнению с 45-ю в прошлом году. Это снижение было частично компенсировано поставками военной техники – шесть V-22 и восемь H-1 по сравнению с четырьмя V-22 и пятью H-1 в третьем квартале прошлого года. Всего с начала года компания поставила 79 гражданских вертолетов, по сравнению со 119 за девять месяцев 2015 года.

Прибыль производителя снизилась на \$2 млн., в основном из-за низких объемов продаж коммерческих машин. На конец третьего квартала компания имела портфель заказов объемом \$4,9 млрд.

[\(BizavNews\)](#)

Антикоррупционное бюро Польши проверит тендер на покупку вертолетов H225M Caracal

Центральное антикоррупционное бюро (САВ) Польши анализирует тендерные процедуры при выборе французской компании Airbus Helicopters в качестве поставщика вертолетов для польской армии, говорится в сообщении на официальном сайте ведомства.

"В связи с появляющимися в СМИ сообщениями Центральное антикоррупционное бюро информирует, что в настоящее время продолжается предконтрольный анализ тендерных процедур, использованных при выборе поставщика многоцелевых вертолетов для польской армии, который выиграл вертолет H225M Caracal, предложенный Airbus Helicopters. После его завершения САВ в соответствии со своими уставными полномочиями начнет контроль в этой области", — говорится в сообщении.

Министерство развития Польши 4 октября заявило об отказе от крупнейшей сделки по закупке 50 французских вертолетов H225M Caracal у концерна Airbus Helicopters, пояснив, что "контрагент не предоставил предложения, обеспечивающего надлежащим образом экономический интерес и безопасность польского государства".

Концерн Airbus Helicopters в открытом письме к премьер-министру Польши Беате Шидло категорически отверг обвинения в недобросовестном ведении переговоров о продаже, заявив, что переговоры были сорваны Варшавой в одностороннем порядке. Глава Airbus Group Том Андерс сообщил, что компания потребует от Польши компенсаций.

Ранее министр обороны Польши Антони Мачеревич заявил, что во время выбора поставщика предыдущим правительством страны Airbus Helicopters оказался в привилегированном положении. Экс-президент Польши Александр Квасьневский в свою очередь рассказал, что заказ вертолетов именно у французской компании стал некоторой "компенсацией" Франции за отказ от поставок России вертолетоносцев "Мистраль".



Контракт на поставку двух вертолетоносцев типа "Мистраль" стоимостью 1,2 миллиарда евро изначально был заключен между французской DCNS/STX и Рособоронэкспортом в 2011 году. Первый корабль, получивший название "Владивосток", Франция должна была передать в ноябре 2014 года, однако из-за событий на Украине и введения санкций против России президент страны Франсуа Олланд решил приостановить действие контракта. В начале августа 2015 года Москва и Париж приняли решение о прекращении действия договора на строительство и поставку "Мистралей".

[\(РИА Новости\)](#)

НПК «ПАНХ» на Aerial Firefighting Asia Pacific

5 и 6 сентября в г. Аделаида (Австралия) прошла 3-я Международная конференция Aerial Firefighting Asia Pacific, посвященная воздушному пожаротушению.

В рамках конференции прошел «Русский час» – традиционное мероприятие, знакомящее мировое сообщество с российской вертолетной индустрией. На «Русском часе» выступили лучшие российские специалисты, которые поделились с участниками конференции богатым опытом пожаротушения с применением вертолетов.

Генеральный директор НПК «ПАНХ» Андрей Козловский в ходе своего выступления по теме «Особенности применения российских вертолетов при выполнении противопожарных миссий» рассказал участникам мероприятия о накопленной за многие годы практике.

НПК «ПАНХ» специализируется на предоставлении широкого спектра вертолетных услуг в России и за рубежом, а также ведет активную работу по развитию вертолетной индустрии. Такой подход делает компанию одним из наиболее динамично развивающихся авиационных предприятий России.

[\(НПК «ПАНХ»\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Минтранс привел обоснования для приватизации авиакомпании «Россия»

Российский Минтранс выполнил поручение вице-преьера Аркадия Дворковича и подготовил предложение о продаже "Аэрофлотом" авиакомпании "Россия". В письме Дворковичу глава Минтранса Максим Соколов утверждает, что этот шаг усилит конкуренцию на рынке и позволит превратить в хаб петербургский аэропорт Пулково, откуда "Аэрофлот" переводит рейсы "России" в московский Внуково.

Еще одним доводом в пользу продажи "России" Соколов назвал убыточность авиакомпании. По его мнению, это свидетельствует о неэффективности управления перевозчиком.

По версии газеты РБК (материал "Аэрофлот" без "России"), письмо Дворковичу направил заместитель Соколова Валерий Окулов, который ранее возглавлял "Аэрофлот".

Представители "Аэрофлота" утверждают, что поднимать вопрос о приватизации "России" преждевременно.

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



Россия и Китай усиливают промышленное сотрудничество

В ходе работы саммита БРИКС глава Минпромторга России Денис Мантуров принял участие во встрече Владимира Путина и Председателя КНР Си Цзиньпина.

В целях эффективного мониторинга развития промышленной кооперации и реализации совместных проектов стороны обсудили создание двусторонней подкомиссии по сотрудничеству в области промышленности. Первое заседание пройдет под руководством Дениса Мантурова и Министра промышленности и информатизации Китая Мяо Вэя 1 ноября 2016 года в Шанхае.

Отдельно была отмечена обоюдная заинтересованность в развитии промышленного сотрудничества, в том числе программа совместного создания широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета, разработка перспективного гражданского тяжелого вертолета, развитие сотрудничества в области поставок российских самолетов SSJ 100 китайским авиакомпаниям, развитие двусторонних проектов в алюминиевой сфере, металлургической и химической промышленности.

Важной темой переговоров стало обсуждение российско-китайских отношений в выставочной отрасли. Было отмечено, что в 2016 году третье Российско-Китайское ЭКСПО впервые прошло в России в Екатеринбурге (11–14 июля 2016 года) параллельно с Международной промышленной выставкой «Иннопром-2016».

Впервые за 18-летнюю историю проведения Китайской международной промышленной ярмарки CIIF-2016 китайская сторона учредила статус страны-партнера ярмарки, который был предоставлен России.

Также планируется посещение 11-го Международного аэрокосмического салона и выставки аэропортового оборудования Airshow China–2016 в Чжухае 2 ноября 2016 года и торжественной церемонии запуска второй очереди высокотехнологичного завода группы «Ви Холдинг» по производству холодного проката в индустриальном алюминиевом комплексе «Юйлянь» в городе Гуньши 3 ноября 2016 года.

[\(Минпромторг\)](#)

Airbus отмечает поставку 10 000 самолета

Сегодня в Тулузе состоялось большое мероприятие, посвященное поставке 10 000 самолета Airbus. Юбилейным бортом стал A350-900 для авиакомпании Singapore Airlines. В мероприятии приняли участие Президент Airbus Group Том Эндерс и Президент Singapore Airlines Го Чун Пхонг.

Поставленный самолет станет шестым A350-900, эксплуатируемым авиакомпанией Singapore Airlines, которая заказала в общей сложности 67 таких ВС. По случаю праздничного события Singapore Airlines нанесла на борт воздушного судна специальный логотип "10 000 Airbus". Авиакомпания планирует выполнить на этом самолете свой первый коммерческий рейс по новому направлению Сингапур-Сан-Франциско.



"С момента создания Airbus инновации всегда являлись основой нашей стратегии. Именно благодаря этому мы смогли создать самое современное на сегодняшний день семейство самолетов. Мы не останавливаемся на достигнутом, мы продолжим улучшать наш продукт и внедрять новые технологии, что позволит нам всегда занимать лидирующие позиции," - отметил Том Эндерс, Президент Airbus Group. "Мы особенно рады отметить эту знаковую для нас дату с нашим давним партнером, авиакомпанией Singapore Airlines, которая эксплуатирует практически все модели наших самолетов. Мы очень признательны Singapore Airlines за многолетнее доверие к нашему продукту".

"Нам приятно быть получателем юбилейного 10000-го самолета Airbus. На протяжении последних десятилетий самолеты Airbus были причастны к успеху нашей компании, и мы гордимся разделить такое важное событие с нашим давним и надежным партнером. От имени руководства и всего коллектива Singapore Airlines хотел бы поздравить Airbus с таким большим достижением," - отметил Го Чун Пхонг, Президент Singapore Airlines.

Свой первый самолет Airbus поставил в мае 1974 авиакомпании Air France. Им стал широкофюзеляжный двухдвигательный A300B2; позже ему на смену пришел A310. В середине 80-х годов Airbus начал работать над созданием узкофюзеляжного самолета, в результате чего появился A320. Этот самолет быстро завоевал популярность у авиакомпаний во всем мире. Новые технологии, впервые примененные на A320, были впоследствии внедрены на самолетах семейства A330 /A340. Впервые за всю историю мировой авиации узкофюзеляжные лайнеры были унифицированы с широкофюзеляжными самолетами. Унификация самолетов Airbus стала одной из визитных карточек компании.

Эти принципы также распространились на самый большой пассажирский самолет A380 и самолет нового поколения A350. На протяжении всей истории Airbus постоянно работал над улучшением операционных характеристик своих воздушных судов. Самолеты A320neo, эксплуатация которых началась в этом году, задают новые стандарты топливной эффективности и пассажирского комфорта. Такой же принцип будет применен и на самолетах A330neo, которые поступят в коммерческую эксплуатацию уже в конце 2017 года.

В настоящий момент модельный ряд Airbus включает в себя четыре семейства (A320, A330, A350 XWB и A380), которые представлены 16 моделями.

Airbus получил более 16 700 заказов. Сейчас самолеты компании летают в парке 400 авиакомпаний. Портфель заказов составляет 6700 единиц, что означает загрузку производства на 10 лет вперед и является рекордным показателем для авиастроительной компании.

[\(Airbus Group\)](#)

SSJ 100 сертифицируют для посадки по крутой глиссаде в 2017 году

Российский региональный самолет Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) сертифицируют для посадки по крутой глиссаде в IV квартале 2017 г., рассказал гендиректор SuperJet International (SJI; отвечает за продажи SSJ 100 на западных рынках) Надзарио Каучелья. Как следует из его слов, приведенных изданием Air Transport World, первыми такую возможность получат самолеты с существующими законцовками



крыла. В мае Илья Тарасенко, тогда занимавший пост президента производителя SSJ 100 — "Гражданских самолетов Сухого" (ГСС), говорил, что допуск планируется получить в 2018 г., причем сначала сертифицированы должны быть самолеты с новыми законцовками.

К моменту получения допуска в конце 2017 г. ГСС должны будут изменить настройки управления тягой и закрылками, рассказал Каучелья. В такой конфигурации самолеты смогут заходить на посадку под крутым углом с полной коммерческой нагрузкой. Новые законцовки крыла на SSJ 100 начнут ставить только в конце 2018 г., уточнил глава SJI.

Возможность совершать посадку по крутой глиссаде позволит эксплуатировать SSJ 100 в аэропорту Лондон-Сити, где базируется первый европейский оператор типа — ирландская авиакомпания CityJet. Сейчас в парке перевозчика числится два российских самолета. Всего он заказал 15 машин, оформив опцион еще на 16 бортов. Половину из этого количества авиакомпания планирует перевести в твердый контракт в 2018 г.

ATO.Ru

Предприятия российского авиапрома попали под украинские санкции

Украина ввела санкции против предприятий российского авиапрома — Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и "Роствертола". В список также попала госкорпорация "Ростех", в состав которой входят Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК), "Вертолеты России", "Технодинамика" (производит авиакомпоненты) и концерн "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ; производит авионику). Перечень экономических мер, введенных сроком на год, содержится в указе президента Украины Петра Порошенко от 17 октября.

Больше всего мер введено в отношении ОАК. В соответствии с решением главы Украины на территории страны блокируются ее активы, а также ограничивается ее право на торговлю и участие в совместных проектах. Корпорация частично или полностью лишается права на перемещение ресурсов и на совершение полетов на территорию Украины.

Документ временно снимает экономические и финансовые обязательства перед ОАК, а также лишает ее (временно или постоянно) украинских лицензий и иных допусков. Помимо этого, корпорация больше не имеет права на передачу технологий и прав интеллектуальной собственности.

У "Ростеха" и "Роствертола" блокируются активы на Украине; перед ними приостанавливаются все экономические и финансовые обязательства. Кроме того, с компаниями запрещается устанавливать деловые контакты и совершать с ними финансовые операции.

В указе говорится, что санкции против российских предприятий введены из-за того, что их деятельность ставит под угрозу национальные интересы страны, суверенитет и территориальную целостность. Компании также обвиняют в поддержке террористической деятельности и оккупации Украины.

В ОАК, по данным РИА Новости, суть санкций пока изучают. Комментируя их введение, в корпорации подчеркнули: "ОАК в течение нескольких лет ведет последовательную работу по плавному импортозамещению и диверсификации поставщиков ряда авиационных систем. Это позволяет нам снижать возможные риски".

Комментариев от "Ростеха" и "Роствертола" пока не поступало.

Помимо авиастроительных предприятий под украинские санкции попали российские авиакомпании "ЮТэйр", "ЮВТ-Аэро", NordWind ("Северный ветер"), "Ангара", "Ижавиа" "Тулпар", "Уктус", Regas Fly ("Икар"), "Алроса", "Джет Эйр Групп" и "Сокол". В сентябре 2015 г. аналогичные санкции уже ввели в отношении более крупных российских авиаперевозчиков (указом от 17 октября 2016 г. их действие продлено на год). В октябре 2015 г. Украина полностью закрыла свое воздушное пространство для российских операторов.

ATO.ru

Поставки двигателей для SSJ 100 в 2017 году продолжат расти

В 2017 г. поставки турбовентиляторных двигателей SaM146 для российского самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) продолжат расти. Ожидается, что "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) получат более 70 силовых установок (включая запасные), тогда как на 2016 г. запланирована поставка 50 двигателей (ранее сообщалось о планах выпустить 62 мотора). Об этом ATO.ru рассказали в НПО "Сатурн", которое выпускает SaM146 вместе с Safran Aircraft Engines (бывшая Snecma) в рамках СП PowerJet.



Как уточнил вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Владислав Масалов, всего ГСС в 2017 г. получат 72 двигателя. По словам директора программы SaM146 со стороны НПО "Сатурн" Михаила Берденникова, выпуск такого количества силовых установок соответствует прогнозным планам ГСС по производству 35–40 самолетов. "Это вписывается в пропускную способность, которая есть у нас. Мы полагаем, что этот объем производства должен сохраниться на ближайшие несколько лет", — подчеркнул Берденников.



Часть двигателей, которые ГСС получают в 2017 г., пойдут на нужды производства. Остальные будут предназначены для передачи авиакомпаниям и наполнения лизингового пула.

С начала текущего года по 1 октября НПО "Сатурн" уже отгрузило 32 мотора. За весь 2015 г. было поставлено 38 SaM146, в том числе 5 запасных.

С момента запуска программы по 1 октября 2016 г. НПО "Сатурн" отгрузило 228 SaM146 (включая 12 запасных). По состоянию на 6 октября 2016 г. двигатели SaM146 отработали свыше 469,4 тыс. л. ч. и более 315,7 тыс. циклов. Максимальная наработка зафиксирована у двигателей, эксплуатируемых в сложных климатических условиях. В частности, больше всего часов — 7,554 тыс. — налетал двигатель № 146140, установленный на самолет авиакомпании "Якутия". Максимальную наработку в циклах — 5,517 тыс. — продемонстрировал SaM146 № 146137, которым оснащен один из самолетов мексиканской авиакомпании Interjet. Надежность вылета силовых установок равняется 99,92%.

В перспективе потребуются инвестиции в расширение ремонтного цеха. Сейчас в ремонте одновременно могут находиться четыре двигателя. В дальнейшем этот показатель планируется увеличить до восьми двигателей. "Я думаю, что это будет закрывать потребности на ближайшие несколько лет, причем с запасом. Речь идет о таких не очень затратных вещах, как, в частности, изготовление дополнительных комплектов оснастки", — сказал Берденников.

Что касается складов запчастей, то их постоянно наполняют. "На сегодня процент наполнения складов "железом" — 95% потребностей. Это та цель, которая была поставлена перед нами самолетчиками, нашим руководством и французским топ-менеджментом. В соответствии с контрактами, которые заключены эксплуатантами с компанией PowerJet, местом отгрузки некоторых запчастей, которые требуется поставить достаточно оперативно, является аэропорт им. Шарля де Голля. Это происходит из-за того, что ряд деталей, требующихся эксплуатантам, относятся к французской зоне ответственности", — рассказал директор программы SaM146. Сейчас прорабатывается вопрос, как быть в такой ситуации.

По мнению Александра Артюхова, гендиректора Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК), в структуру которой входит НПО "Сатурн", развитие сервисного обслуживания позволит к 2021 г. вывести программу SaM146 на окупаемость. Схожей точки зрения придерживается и Берденников, который считает, что убыточность будет преодолена по мере поступления новых заказов на ремонт. "Если брать один двигатель и его жизненный цикл и если прогнозировать поступления от послепродажного обслуживания, а также исходить из того, что как на других современных двигателях у нас будет порядка трех ремонтов, то наши оценки сегодня показывают, что мы в плюсе", — пояснил он.

В рамках работы над SaM146 НПО "Сатурн" отвечает за разработку и производство вентилятора, компрессора низкого давления, турбины низкого давления, общую сборку двигателя и его испытания. Safran Aircraft Engines занимается выпуском компрессора высокого давления, камеры сгорания, турбины высокого давления, системы автоматического управления и коробки агрегатов. На ней также лежит интеграция силовой установки.

(ATO.ru)



Двигатели SaM146 наработали в коммерческой эксплуатации свыше 450 тысяч летных часов

Российско-французский двигатель SaM146, производство которого осуществляется рыбинским ПАО "НПО "Сатурн" (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) совместно с французской компанией Safran Aircraft Engines, отработал 469 413 летных часов (315 741 циклов) в составе пассажирских авиалайнеров Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) по состоянию на 6 октября 2016 года.

SaM146 - интегрированная силовая установка, включающая двигатель и мотогондолу с реверсивным устройством. Поставки SaM146 и все услуги по послепродажному обслуживанию осуществляет компания PowerJet (совместное предприятие, основанное на принципах равноправного партнерства компаниями Safran Aircraft Engines и ПАО "НПО "Сатурн").

Максимальная наработка в часах зафиксирована у двигателей, эксплуатирующихся в сложных климатических условиях. Двигатель №146140, имеющий максимальную наработку в часах (7 554 летных часа), эксплуатируется в авиакомпании "Якутия" в условиях крайне низких температур. Максимальная наработка в циклах отмечена у двигателя № 146137, эксплуатируемого в авиакомпании Interjet (Мексика) в условиях высокогорья и высоких температур, и составляет 5 517 циклов.

"Надежность вылета по расписанию по двигателю SaM146 составляет 99,92 %, -говорит заместитель генерального конструктора - главный конструктор проекта SaM146 ПАО "НПО "Сатурн" Георгий Конюхов. - Этот показатель достигается, в том числе благодаря специальному проектированию лопаток вентилятора, переднего конуса, да и всей проточной части, что обеспечивает высокую степень защиты и устойчивости к попаданию посторонних предметов. В целом, эксплуатационные показатели SaM146 находятся на уровне, превышающем среднестатистический для этого класса двигателей".

SaM146 полностью отвечает современным экологическим требованиям. Оптимизированная степень двухконтурности и уменьшенная скорость вращения вентилятора позволили значительно снизить шум от работающего двигателя и обеспечить запас по отношению к нормам ICAO Глава IV. Камера сгорания спроектирована таким образом, что гарантирует низкий уровень загрязняющих выбросов, обеспечивая запас по отношению к нормам CAEP6 и соответствие нормам CAEP8.

Двухвальный двухконтурный турбореактивный двигатель SaM146, разработанный совместно ПАО "НПО "Сатурн" и Snecma (сегодня - Safran Aircraft Engines), выполнен по конструктивной схеме с одноступенчатым вентилятором, трехступенчатым компрессором низкого давления, шестиступенчатым компрессором высокого давления, кольцевой камерой сгорания, одноступенчатой турбиной высокого давления и трехступенчатой турбиной низкого давления. Система управления двигателя - цифровая, с полной ответственностью (типа FADEC). SaM146 обладает широким диапазоном регулирования тяги и обеспечивает SSJ100 сниженный расход топлива по сравнению с конкурентами, находящимися на сегодняшний день в эксплуатации, (порядка 10%) за



счет высокоэффективного термодинамического цикла и улучшенных параметрических характеристик узлов.

SaM146, созданный на основе сочетания опыта и новых технологий российского и западного двигателестроения, является первым производимым в России газотурбинным двигателем, получившим международный сертификат типа EASA.

На сегодняшний день создано и сертифицировано по российским и европейским нормам четыре модификации SaM146: 1S17 и 1S18 для моторизации самолетов SSJ100-95B и SSJ100-95LR соответственно, а также 1S17C и 1S18C для моторизации корпоративных, правительственных и VIP версий SSJ100. Коммерческая эксплуатация самолетов SSJ100 с двигателями SaM146 началась в апреле 2011 года.

Российское ПАО "НПО "Сатурн" отвечает за разработку и производство вентилятора и компрессора низкого давления, турбины низкого давления, общую сборку двигателя и его испытания, Safran Aircraft Engines - за компрессор высокого давления, камеру сгорания, турбину высокого давления, коробку агрегатов, CAU и интеграцию силовой установки.

Максимальная тяга двигателя на взлетном режиме (NTO) - 7 311 кгс, на чрезвычайном режиме (APR) - 7 900 кгс. Удельный расход топлива на крейсерском режиме - 0.629 кг/кгс.ч. Степень двухконтурности - 4.43. Сухая масса (с мотогондолой) - 2150 кг.

[\(ОДК\)](#)

Авиакомпания «Россия» получит 20 самолетов SSJ 100

Авиакомпания "Россия" (входит в структуру "Аэрофлота") в 2016–2021 гг. получит 20 российских региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Машины придут на смену 15 более вместительным (и более возрастным) узкофюзеляжным ВС Airbus A319. Об этом говорится в презентации, подготовленной "Аэрофлотом" для инвесторов.

Впервые о планах оснастить флот "России" самолетами SSJ 100 стало известно в апреле 2016 г. Тогда гендиректор "Аэрофлота" Виталий Савельев заявил, что перевозчик получит около 10 из 20 машин, твердый контракт на поставку которых еще предстоит заключить.

По последним данным, подписание контракта с "Гражданскими самолетами Сухого" (ГСС) запланировано на этот год. В недавней беседе с президентом РФ Владимиром Путиным Савельев рассказал, что поставка 20 ВС ожидается в 2017–2018 гг. Впрочем, он признал, что окончательный график еще не согласован.

"Аэрофлот" подписал с ГСС меморандум о поставке 20 SSJ 100 в январе 2015 г. В этом году производитель завершил передачу авиакомпании 30 самолетов данного типа, предусмотренную более ранним контрактом.



Парк авиакомпании "Россия" состоит из 59 самолетов: 31 ВС семейства Airbus A320 (в том числе 26 A319), 15 Boeing 737, 6 Boeing 777 и 7 Boeing 747. Согласно презентации "Аэрофлота" в 2021 г. численность его парка должна вырасти до 78 бортов.

ATO.ru

Погранслужба Казахстана в ноябре получит самолет SSJ-100 в VIP-комплектации

Погранслужба Казахстана в ноябре планирует получить самолет Sukhoi Super Jet 100 в VIP-версии. Об этом журналистам сообщил вице-президент по гражданской авиации Объединенной авиастроительной корпорации Владислав Масалов.

"Да", - ответил он на вопрос о том, правда ли, что в Казахстан будет поставлен один SSJ-100 в VIP-версии.

По словам Масалова, речь идет о поставке одного самолета в интересах погранслужбы Казахстана. Поставка намечена на конец ноября.

На данный момент три самолета SSJ-100 в VIP-версии эксплуатируются российскими госзаказчиками и ведомствами. Ещё два таких самолета эксплуатируются ВВС Таиланда. Как ранее сообщал ТАСС, ВВС Таиланда могут докупить ещё несколько таких самолетов.

Стоимость обычного SSJ-100 составляет около \$34 млн, но цена VIP-версии может колебаться в зависимости от пожеланий заказчика по интерьеру самолета.

[ТАСС](http://TASS)

«Гидравлика» освоила производство насосов для Бе-200ЧС и Ми-26 по программе импортозамещения

В октябре 2016 года УАП "Гидравлика", входящее в состав холдинга "Технодинамика" Госкорпорации Ростех, завершило подготовку серийного производства насоса ЭЦН-17 для самолетов Бе-200ЧС и вертолетов Ми-26. Освоение изделия проходило в рамках программы импортозамещения. Электродвигатель для нового насоса также производится на предприятии уфимского кластера Технодинамики - "Уфимском агрегатном производственном объединении" (УАПО).

УАП "Гидравлика" (входит в холдинг "Технодинамика" Госкорпорации Ростех) успешно завершило подготовку серийного производства электроприводного центробежного насоса ЭЦН-17, который ранее выпускался Днепропетровским агрегатным заводом (Украина). Насос центробежного типа внебакового исполнения используется в авиации в программах Бе-200ЧС и Ми-26. На данный момент ЭЦН-17 успешно прошел все квалификационные испытания и решение о готовности "Гидравлики" к его серийному выпуску было утверждено в Министерстве обороны РФ. Надо отметить, что производство электродвигателя для насоса освоено другим уфимским предприятием "Технодинамики" - "Уфимском агрегатном производственном объединении" (УАПО).

"Работы по технологической подготовке и освоению изделия ЭЦН-17 были проведены в кратчайшие сроки, - рассказывает директор по производству, технологиям и качеству "Технодинамики" Александр Косов. - Спроектированы и изготовлены необходимая оснастка и инструмент, разработаны технологические процессы, произведены детали и собрана установочная партия новых изделий, сконструирован, изготовлен и аттестован испытательный стенд".



В целом по программе импортозамещения завод "Гидравлика" планирует освоить более 50 новых изделий, выпускавшихся ранее на Украине. "Освоение такой широкой номенклатуры - задача не из простых, требующая консолидации усилий всех подразделений предприятия. При этом каждый, от рабочего до руководителя, понимает, что импортозамещение - это, в первую очередь, обеспечение обороноспособности нашей страны, дальнейшее развитие производства, создание новых рабочих мест и обеспечение стабильной загрузки предприятий "Технодинамики" в будущем", - отмечает генеральный директор "Технодинамики" Максим Кузюк.

[\(УАП «Гидравлика»\)](#)

Авиадиспетчеры отмечают профессиональный праздник

Сегодня международный профессиональный праздник авиадиспетчеров. Без людей этой профессии невозможны безопасные перелеты. В Приамурье контроль за местными линиями, а также обслуживание зоны аэропорта Игнатьево возложено на Благовещенский центр управления воздушного движения. Наш корреспондент побывал на диспетчерской вышке, куда гостей пускают редко.

Зона ответственности ограничена как сухопутными границами, так и по высоте. Здесь управляет диспетчер до высоты 2 300 метров.

Дежурная смена Благовещенского центра управления воздушным движением - это 4 специалиста: кто-то работает с самолетами, другие отвечают за взаимодействие с соседними диспетчерскими зонами.

"Из Экимчана рейсовый самолет Ан-2. В данный момент он вылетел из Свободного, идет на Благовещенск", - следит за обстановкой авиадиспетчер Валентина Сорокина.

Точные данные о погоде в окрестностях аэропорта для экипажей самолетов - жизненно важная информация. Валентина Сорокина добрым вестником для пилотов работает уже 33 года.

"Раньше стоял индикатор, в который ничего не видно. А сейчас вы сами видите - у меня есть вся информация, я каждый борт вижу: скорость полета, могу задать векторы сближения", - рассказывает Валентина Сорокина.

Впрочем, приборы в работе все же только помощники. Все решения диспетчер принимает самостоятельно.

"Он должен уметь держать воздушную обстановку в голове, иногда приходится работать с большим объемом информации, которую приходится очень быстро анализировать и принимать правильные решения", - говорит руководитель полетов Константин Стафеев.

Рейсовый Ан-2 благополучно приземлился. Между тем на локаторах командного пункта, который расположен на вершине диспетчерской башни, уже появился следующий борт: "К нам идет Боинг якутский. Посмотрим, когда он выйдет на связь. Вот - через 9 минут".



За его приближением вместе с опытным наставником следит и молодой диспетчер-стажер. Александр Ипатов к концу года надеется получить самостоятельный допуск.

"Волнение было в первые разы, особенно во время практики. А сейчас уже спокойно, привык, уверено себя чувствую. Экипаж, если слышит неуверенный голос, начинает сомневаться, а когда он слышит уверенный голос, ему спокойно и ты себя увереннее чувствуешь", - рассказывает авиадиспетчер-стажер Александр Ипатов.

Спокойствие, аналитический склад ума и отличное здоровье - это обязательные качества авиадиспетчеров - специалистов, от которых во многом зависит безопасность воздушных перевозок.

[\(ГТРК Амур\)](#)

Рыбинское «НПО «Сатурн» отмечает 100 лет со дня основания

Сто лет исполняется в четверг, 20 октября, расположенному в г. Рыбинск (Ярославская обл.) ПАО «НПО «Сатурн» — одному из крупнейших предприятий Объединенной двигателестроительной корпорации (входит в Госкорпорацию Ростех). Юбилейные торжества состоятся с 20 по 22 октября в Рыбинске. В них примут участие многочисленные гости — акционеры, заказчики, партнеры, ветераны предприятия, руководство и многотысячный трудовой коллектив компании.

НПО «Сатурн» специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок, силовых установок морского назначения. Компания является головным предприятием дивизиона «Двигатели для гражданской авиации» — бизнес-единицы ОДК.

«Большой личный и профессиональный вклад в развитие компании внесли её сотрудники. — говорит генеральный директор Госкорпорации Ростех Сергей Чемезов. — Благодаря их кропотливому и слаженному труду продукция предприятия широко востребована и отличается неизменным качеством. Уверен, что Научно-производственное объединение „Сатурн“ и в дальнейшем будет динамично развиваться, способствовать выводу на рынок новых передовых образцов высокотехнологичной продукции».

Сегодня НПО «Сатурн» в кооперации с другими предприятиями ОДК реализует целый ряд масштабных проектов в гражданской и военной сферах. Совместно с компанией Safran Aircraft Engines в Рыбинске производится российско-французская силовая установка SaM146 для пассажирского самолета Sukhoi Superjet 100. Предприятие продолжает выпуск двигателей Д-30КП для самолетов семейства Ил-76. КБ НПО «Сатурн» разработан двигатель АЛ-55И для учебно-боевой авиации. Другое направление работы рыбинских моторостроителей — малоразмерные газотурбинные двигатели, устанавливаемые на крылатые ракеты авиационного и морского базирования. В рамках ОДК НПО «Сатурн» определено центром морского газотурбостроения.

«Вековая история НПО „Сатурн“ вызывает уважение и искреннее восхищение. — говорит генеральный директор АО „ОДК“ Александр Артюхов. — Предприятие прошло трудный, но славный путь



становления отечественного двигателестроения. За освоением каждой новой марки уникальной техники стоит напряженная работа многих поколений специалистов — конструкторов, инженеров, рабочих, зачастую целиком подчинявших свой жизненный уклад интересам производства и укреплению обороноспособности страны. Так было и в годы Великой Отечественной войны, и в послевоенное время, когда наша страна стремилась занять лидирующие позиции в этой высокотехнологичной отрасли».

В структуре бизнеса ПАО «НПО «Сатурн» (по итогам 2015 года) 70% занимает авиационная продукция, 6% — продукция наземного промышленного применения, 20% — НИОКР, 4% — прочая продукция. Ежегодно компания выпускает 600 газотурбинных двигателей различной тематики — для неба, земли и моря. География заказчиков продукции предприятия охватывает 30 стран мира.

«За этой впечатляющей юбилейной датой стоят десятки тысяч выпущенных двигателей, судьбы нескольких поколений людей, их каждодневный великий труд на благо страны. — говорит заместитель генерального директора — управляющий директор ПАО «НПО „Сатурн“ Виктор Поляков. — Деятельность рыбинского моторостроительного завода неоднократно удостоивалась высших государственных наград Советского Союза и сегодня получает высочайшую оценку российского государства за вклад в укрепление обороноспособности, энергетической и транспортной безопасности нашей Родины».

НПО «Сатурн» проводит активную инновационную политику — используются аддитивные технологии, 3D-моделирование, проводится внедрение деталей из полимерных композитных материалов и т.д. В НПО «Сатурн» создан инновационный «Центр аддитивных технологий» (ЦАТ). В нем представлены все наиболее перспективные и востребованные промышленностью направления аддитивных технологий.

За последние годы на предприятии был проведен целый комплекс мероприятий по технологической модернизации и техническому перевооружению производства. Так, были введены в эксплуатацию новые производственные подразделения, занятые обработкой лопаток компрессора, лопаток турбины с применением прогрессивных технологических процессов и современного оборудования.

ПАО «НПО «Сатурн» сегодня — это свыше 12 000 работников, 12 000 единиц оборудования, 1 млн. кв. метров производственных площадей. Численность персонала с учетом дочерних компаний и зависимых обществ составляет 14 000 человек. В соответствии со стратегическими планами развития и соответствующей плановой потребностью в персонале НПО «Сатурн» реализует планы взаимодействия с профильными учебными заведениями и профориентационные программы с целью привлечения потенциальных будущих работников. Ежегодно на предприятие трудоустраивается порядка 200 молодых специалистов (из них 66 % — выпускники высших учебных заведений). В настоящее время молодые сотрудники (в возрасте от 16 до 35 лет) составляют около трети работников компании.

Накануне 100-летия предприятия около 1 500 человек — членов семей работников компании — совершили экскурсию в НПО «Сатурн», побывали в производственных цехах, конструкторском бюро,



в испытательных боксах, заводском музее. Эта масштабное мероприятие стало одной из многочисленных социальных акций, проводимых в 2016 году к 100-летию компании.

Предприятие ведет свою историю с 1916 года, со строительства в Рыбинске автомобильного завода АО «Русский Рено». В дальнейшем завод был национализирован, на нем выполнялись работы по восстановлению автомашин для обеспечения Красной армии. Начиная с 1920-х гг. деятельность завода тесно связана с отечественной авиацией. В 1924 году принято правительственное постановление о его передаче в систему предприятий авиационной промышленности. Рыбинскому авиационному заводу был присвоен номер 26. В 1928 году была выпущена первая серия двигателей М-17 для самолетов-разведчиков Р-5 и тяжелых бомбардировщиков ТБ-1 и ТБ-3. За 10 лет с 1928 года предприятие серийно выпустило 8 тысяч двигателей М-17, которые устанавливались на 30 типах самолетов военной и гражданской авиации. В 1934 году рыбинские моторостроители приступили к выпуску двигателя М-100 для скоростных бомбардировщиков СБ.

В 1939 году при Московском авиационном институте было создано КБ-2 МАИ под руководством Г.С. Скубачевского, от которого берет начало Рыбинское конструкторское бюро моторостроения. Начата разработка двигателя М-105 впоследствии широко применявшегося на самолетах Великой Отечественной войны Як-1, Як-7, Як-9, Пе-2, Ер-2 и др. На рубеже 1930-1940 годов завод был признан лучшим предприятием точного машиностроения в Европе. Конвейерная сборка авиационных двигателей позволяла выпускать 30 двигателей в сутки. К началу Великой Отечественной войны завод увеличил выпуск двигателей для боевых самолетов до 45 штук в день.

В октябре 1941 года тысячи работников предприятия и заводское оборудование были эвакуированы в Уфу. Уже весной 1942 года началось восстановление авиационного производства в Рыбинске, и спустя несколько месяцев наладилось сначала ремонтное, а вскоре и серийное производство так необходимых фронту моторов.

В послевоенный период завод начал производить поршневые двигатели АШ-73ТК для бомбардировщиков Ту-4. В конце 1950-х годов был освоен выпуск нового типа авиационной продукции — турбореактивных двигателей. Так, рыбинскими конструкторами разработаны двигатели серии ВД-7, устанавливавшиеся на стратегические бомбардировщики ЗМ, М-50, сверхзвуковые бомбардировщики Ту-22. В 1960 году запущены в серию турбореактивные двигатели АЛ-7Ф-1 (конструктор А.М. Люлька) для истребителей бомбардировщиков Су-7Б, истребителей-перехватчиков Су-9.

С начала 1970-х годов основу гражданского направления деятельности «Сатурна» составили двигатели разработки П. А. Соловьева — Д-30КУ и Д-30КП для самолетов Ил-62М и Ил-76, а с начала 1980-х годов — двигатель Д-30КУ-154 для пассажирского лайнера Ту-154М. Семейство двигателей Д-30КУ/КП/КУ-154 стало самым массовым в авиационном гражданском секторе страны.

В целом за историю существования рыбинским моторостроительным комплексом было спроектировано порядка 40 видов изделий, выпущено почти 50 тысяч авиационных двигателей для истребителей, бомбардировщиков, транспортных самолетов и пассажирских лайнеров.



В разное время продукцией предприятия также были снегоходы, лодочные моторы, запасные части для сельхозтехники, станки с ЧПУ. С конвейера выходили дизельные двигатели и сепараторы, первым в стране рыбинский завод начал выпускать роликовые коньки и доски.

Начиная с 2000 года более десяти новых разработок НПО «Сатурн» успешно прошли государственные испытания, получив акты ГСИ, сертификаты типа или сертификаты соответствия. В настоящее время компания ежегодно выпускает порядка 600 двигателей различной тематики.

[\(ОДК\)](#)

Авиакомпания Interjet попросила гарантий остаточной стоимости для SSJ 100

Мексиканская авиакомпания Interjet предлагает, чтобы на ее самолеты Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) было распространено действие программы гарантий остаточной стоимости (ГОС). Это позволит перевозчику точно спрогнозировать, за какую сумму он сможет продать ВС после вывода их из эксплуатации. Гарантии обеспечивает компания "ОАК-Капитал".

"Interjet просит рассмотреть возможности предоставления гарантий остаточной стоимости. И мы увязываем возможности изменения условий оплаты за самолет с вариантами по гарантии остаточной стоимости. Мы сейчас готовим предложения", — рассказал вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Владислав Масалов.

Схема компенсации остаточной стоимости самолетов SSJ 100 начала работать в тестовом режиме еще в 2015 г. Программа ГОС, рассчитанная до 2025 г., предполагает выплату компенсаций, если рыночная стоимость самолета после нескольких лет эксплуатации окажется меньше прогнозной (60% от первоначальной цены). Ожидается, что схема позволит лизингодателям снизить ставки, так как им не нужно будет перекладывать на арендаторов риски чрезмерного удешевления ВС.

Просьба авиакомпании сделать эксплуатацию SSJ более выгодной вполне закономерна: гарантии остаточной стоимости необходимы, пока не сформировался вторичный рынок ВС. Interjet попросил ГОС после того, как SSJ 100 начала получать авиакомпания CityJet (приступила к полетам на российских самолетах в июне текущего года). Ирландский перевозчик как стартовый европейский эксплуатант, вероятно, получил ВС на хороших условиях, к тому же в операционный лизинг. В отличие от финансового лизинга, в который взяты SSJ 100 в Interjet, оперлизинг предлагает более удобные и гибкие условия. За срок операционного лизинга эксплуатант оплачивает только разницу между начальной и остаточной стоимостью самолета, а не полную его стоимость, как в случае финансового лизинга. Поэтому возможность установить определенную остаточную стоимость для Interjet позволит ей заметно сократить текущие лизинговые платежи, а по окончании срока лизинга авиакомпания сможет либо продлить контракт, либо выкупить самолеты по остаточной стоимости, либо вернуть их лизингодателю.

Кроме того, вице-президент ОАК рассказал, что на этой неделе было подписано соглашение о конфиденциальности с авиакомпанией Interjet, которое позволит передать ей необходимую документацию и начать постепенное освоение восстановления и ремонта деталей SSJ 100.

Мексиканский перевозчик, на базе которого предполагается создать центр послепродажного обслуживания, может приступить к выполнению этих работ уже в начале следующего года.

На втором этапе в регионе планируется наладить производство деталей, которое поможет в том числе сократить срок их доставки для Interjet. В настоящее время идет поиск местного партнера, располагающего производственными мощностями, поскольку "цех обслуживания самолетов, который находится у Interjet, — это не совсем производственное предприятие", сообщил Масалов. "С их стороны есть предложение от компании НАЕСО, которая занимается производством комплектующих для самолетов. Это гонконгская компания, но производственные мощности размещены во Флориде", — добавил он.

Ранее агентство ТАСС писало, что производство запчастей может быть доверено самой авиакомпании Interjet. Отметим, что в апреле между ГСС и Interjet было подписано соглашение о создании СП, которое займется продвижением и продажами SSJ 100 в Северной, Центральной и Южной Америке. Кроме того, в его рамках предполагалось создать центр обслуживания ВС в этих регионах.

В парке Interjet числится 22 SSJ 100. Всего компания заказала 30 таких машин. Завершение поставок запланировано на первый квартал 2017 г.

ATO.ru

Авиакомпания «Якутия» передала четвертый самолет SSJ 100

Авиакомпания "Якутия" передан самолет Sukhoi Superjet 100 с увеличенной дальностью полета (SSJ 100LR). Воздушное судно, полученное от Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), стало четвертым SSJ 100 в парке перевозчика, сообщает "Якутия".



Самолет имеет серийный номер 95083. По данным из открытых источников, он совершил первый полет в 2014 г., однако в ГТЛК и "Якутии" утверждают, что его произвели в 2016 г. Самолет выполнен в компоновке на 103 кресла.

Самолет оформлен в операционный лизинг на 144 месяца (12 лет). Стоимость контракта — более 1,7 млрд руб. Оплата осуществляется в рублях.

Из трех других SSJ 100 в парке "Якутии" один самолет взят в лизинг у ГТЛК, остальные два — у "ВЭБ-лизинг". Всего ГТЛК должна поставить авиакомпании пять SSJ 100, в том числе переоформить на себя два самолета, принадлежащих "ВЭБ-лизинг".

ATO.ru

Новости из иноязычных источников

Электрический вертолет Volta проходит испытания



Разработанный во Франции компанией Aquinea и учебным центром Enac электрический вертолет Volta совершил испытательный полет 19 октября в присутствии министра окружающей среды и транспорта. Полет был прерван начавшимся дождем, однако по словам компании уже было выполнено 30 полетов.

Vertical Magazine