



## Анонсы новостей:

### Новости вертолетных программ

- Новые вертолеты США: быстрее и дальше
- Росавиация одобрила регистратор полетных данных для вертолетов Robinson
- Росавиация одобрила регистратор полетных данных GesVol для вертолетов Robinson R22 и R44
- «Вертолеты России» изготовили первый «арктический» вертолет Ми-8АМТШ-ВА для авиации ВМФ России
- Холдинг «Вертолеты России» разрабатывает арктический вертолет для «Роснефти» и «Газпрома»
- У вертолета AW169 увеличили дальность полета
- Российский сертификат на комплекс Helionix для вертолета H135 выдадут в 2017 году
- ОДК ищет новые подходы для реализации программы ТВ7-117
- Арсеньевский авиазавод готов к серийному производству вертолета Ка-62

### Новости вертолетной индустрии в России

- Актуальную тему менеджмента качества в авиакомпаниях обсудят на Вертолетном форуме
- «Вертолеты России» изготовили для НК «Роснефть» два Ми-8АМТ с уникальным пилотажно-навигационным комплектом и повышенным уровнем безопасности
- Под Тверью прошли учения по переноске вертолетов
- Новым оператором вертолетного центра в подмосковной Яхrome стали «Хелипорты России»
- Названы лучшие предприятия ОПК высокой социально-экономической эффективности за 2015 год
- Вертолетный форум расскажет о риск-ориентированном мышлении в авиации
- АОПА-Россия получила свои голоса в Комиссии при Президенте
- 107 лет со дня рождения выдающегося конструктора Михаила Миля
- ЦБ РФ повысил поправочный коэффициент по облигациям «Вертолетов России» с 0,9 до 0,95
- Завтра в Москве открывается 9-й Вертолетный форум
- Вертолет Ми-26Т эвакуировал самолет Ан-2, совершивший вынужденную посадку на лед Северной Двины
- «Летающий танк»: на аэродроме «Пушкин» к зиме готовят вертолеты «Ночной охотник» Ми-28Н
- «Вертолеты России» рассчитывают сохранить объемы производства на уровне 2015 года
- Представители холдинга «Вертолеты России» приняли участие в форуме «Будущие интеллектуальные лидеры России»
- В Бурятии авиакомпания ПАНХ задолжала 6 миллионов рублей зарплаты

### Новости вертолетной индустрии в мире

- «Вертолеты России» изготовили для китайской компании партию многоцелевых сертифицированных вертолетов Ми-171



- Члены Конгресса США сообщили об отказе Пентагона от российских Ми-17
- Холдинг «Вертолеты России» покажет Ми-171А2 на выставке IDEAS-2016
- Россия поможет Ирану запустить обслуживание двигателей для вертолетов
- Китай планирует нарастить закупки российских вертолетов Ми-171
- Первый Bell 407GXP поставлен в Индию
- Российские боевые вертолеты вошли в мировой топ

### **Новости аэрокосмической промышленности**

- «АэроГео» продолжает работу с P&WC
- Норвежская авиакомпания запланировала купить SSJ-100 для выхода на российский рынок
- У сотрудничества Ирана и России в авиационно-космической сфере огромный потенциал
- Airbus Group сократит 780 сотрудников в рамках реструктуризации
- МАКС остается в Жуковском
- Украина отказалась возвращать из ремонта российскую авиатехнику
- В «Авиастар-СП» обсудили перспективы применения современных технологий в авиастроении
- Sukhoi Superjet 100 станет тише
- Стратегию развития российского авиапрома обновят в 2017 году
- Китай намерен активизировать разработку авиадвигателей - министр промышленности и информатизации КНР
- ФГУП «ЦАГИ» по заказу АО «ГСС» провел исследования в целях повышения комфорта Sukhoi Superjet 100

### **Новости беспилотной авиации**

- Создан беспилотник для ловли дронов

## **Новости вертолетных программ**

### **Новые вертолеты США: быстрее и дальше**

В США готовятся к испытаниям в 2017 году сразу два боевых вертолета нового поколения, выполненных с учетом всех имеющихся достижений в сфере высоких технологий. Оба вертолета станут быстрее и будут иметь больший радиус действия, чем любой из конкурентов.

Сухопутные войска США рассматривают два новых высокотехнологичных проекта военных винтокрылых машин: конвертоплан V-280 Valor («Доблесть») фирмы Bell Helicopter и вертолет соосной схемы с толкающим винтом фирм Sikorsky и Boeing SB-1 Defiant («Дерзкий»). Летные испытания обеих машин намечены на 2017 год, написал в издании Warrior американский военный обозреватель Крис Осборн. Это будут их первые официальные испытания в армии США.



Они способны летать быстрее и дальше всех существующих в настоящее время боевых и транспортных вертолетов и действовать в самых сложных климатических условиях, уверяет Осборн.

Новые вертолеты созданы в ходе программы JMR TD (Joint Multi-Role Technology Demonstrator, Образец единой многоцелевой машины), которая, в свою очередь, — часть программы по созданию летательных аппаратов будущего с вертикальным взлетом (Future Vertical Lift, FVL), способных заменить знаменитые вертолеты Sikorsky UH-60 Blackhawk и Boeing AH-64 Apache, состоящие сейчас на вооружении армии США. Новый парк боевых и транспортных вертолетов предполагается создать к 2030 году.

«Создание двух различных высокотехнологичных, ориентированных на будущее вертолетов уже идет полным ходом. В 2016 году будут испытания на земле, и в 2017 году планируются начальные летные испытания», — подтвердил директор программы JMR Дэн Бэйли.

По его словам, создание вертолетов идет по графику, «в точном соответствии с планами кооперации соисполнителей».

Согласно тактико-техническим требованиям к новым машинам, их крейсерская скорость должна превышать 500 км/час, боевой радиус — более 400 км.

Вертолеты следующего поколения также будут способны действовать в сложных метеоусловиях.

«Мы установили требование к скорости не менее 500 км/час, поскольку это требует использования новых технологий. В соответствии с ним инженеры и конструкторы выдвинули немало прорывных идей», — рассказал Бэйли.



По его словам, более быстрый и более маневренный вертолет, который может пролететь гораздо большее расстояние без дозаправки в воздухе, позволил бы подразделениям армии США эффективнее поражать цели противника или доставлять к месту операций небольшие мобильные группы сил специального назначения.

Новый вертолет будет разработан с учетом новейших достижений в сфере бортового радиоэлектронного оборудования, чтобы своевременно обнаружить противника и использовать оружие следующего поколения, описывают требования к боевой машине в Пентагоне.

«Нам нужны технологии и проекты, которые существенно отличаются от того, что мы имеем сегодня. Новые вертолеты будут нести больше оборудования и оружия, будут более маневренными и будут выполнять боевые задачи с большим радиусом действия», — рассказал руководитель проекта FVL Рич Кречмэр.

Компания Bell Helicopter в следующем году продемонстрирует армии США боевой конвертоплан третьего поколения V-280 Valor.

Конвертоплан — летательный аппарат с поворотными лопастными винтами, которые на взлете и при посадке работают как подъемные, по принципу вертолета, а в горизонтальном полете — как тянущие, при этом подъемная сила обеспечивается крылом самолетного типа.

Создали V-280 учли опыт проектирования и эксплуатации конвертопланов XV-3 и XV-15 первого поколения, а также последовавших за ними гражданского конвертоплана BA 609 и первого серийного военного конвертоплана V-22 Osprey второго поколения.

«В отличие от V-22, винты которого наклонялись вместе с двигателями, двигатели V-280 зафиксированы в горизонтальном положении, а переход между вертолетным и самолетным режимами осуществляется за счет наклона одних винтов», — объяснил «Газете.Ru» заместитель директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Крыло V-280 прямой стреловидности, а не обратной, как в случае с V-22. Оно будет производиться как цельная деталь с использованием технологии Large Cell Carbon Core, которая позволит снизить вес конструкции и производственные затраты. Эта технология также позволяет быстро выявлять дефекты, возникающие во время эксплуатации. Фюзеляж конвертоплана также будет выполнен из композитных материалов. В конструкции V-280 Valor предусмотрено V-образное хвостовое оперение и дистанционная система управления с тройной избыточностью.

Экипаж V-280 состоит из четырех человек. На борту конвертоплан может перевозить до 11 пассажиров.

Боевой радиус конвертоплана, названный ранее компанией Bell, — 926 км. Перегоночная дальность полета — 3889 км. Грузоподъемность — 4500 кг.

Силовая установка состоит из двух двигателей General Electric T 64-419 мощностью 5000 л.с.



Другая перспективная машина — многоцелевой вертолет SB1 Defiant с соосным несущими и толкающим хвостовым винтами. В основе проекта лежит демонстратор компании Sikorsky X2, который стал также базой для перспективного ударного вертолета S-97 Raider.

В отличие от ударного варианта, SB1 Defiant предназначен для проведения транспортных операций, высадки десанта, выполнения поисково-спасательных операций и эвакуации раненых с поля боя. Вертолет в дальнейшем может поступить на вооружение сухопутных, военно-воздушных сил, флота и корпуса морской пехоты США.

Ожидается, что в войска вертолет может начать поступать уже в 2018 году и до 2030 года полностью заменит устаревшие, по мнению американских военных, вертолеты UH-60 Black Hawk.

Программа JMR/FVL предполагает интеграцию в перспективных боевых машинах широкого спектра новейших сенсоров, оружия и авиационной радиоэлектроники, которые предусматривают возможность дистанционного управления в случаях, если пилот выведен из строя ранением или убит, объяснили Warrior должностные лица Пентагона.

В проектных документах JMR TD/FVL описываются задачи разработать интерфейс «человек-машина» с автоматическим выполнением большого количества самых разнообразных функций, чтобы разгрузить пилота и экипаж для принятия более важных в ходе боевого вылета задач.

Предполагается, например, внедрить на перспективных конвертопланах технологии, которые оказывают пилоту помощь при принятии того или иного решения, организовать и расположить по приоритетам всю поступающую в кабину летчика информацию, оптимизировать визуальные, 3D-, аудио- и другие информационные сигналы. У пилотов конвертопланов будет возможность получать видео с соседних беспилотных летательных аппаратов и управлять этими дронами во время полета. Часть информации может быть показана в кабине вертолета, а часть — выведена в шлемы пилотов.

Как заявляют представители армии США, в перспективных вертолетах предполагается интеграция мер по противодействию различным видам оружия противника — от стрелкового до переносных зенитно-ракетных комплексов.

Среди подобных технологий называется Common Infrared Countermeasure (CIRCM) — высокотехнологичный лазерный глушитель, способный отклонять от курса приближающиеся ракеты противника.

CIRCM представляет собой улучшенную версию системы Advanced Threat Infrared Countermeasures (ATIRCM), развертываемой сейчас на самолетах ВВС США. Срок готовности системы CIRCM — 2018 год. К 2030 году предполагается использование еще более продвинутых технологий.

Новая вертолетная программа предполагает создание новых технологий приборов ночного видения для пилотов, тепловизоров, электрооптических датчиков, улучшение лазерных дальномеров и лазерных целеуказателей.

В соответствии с JMR, вертолеты спроектированы так, чтобы объединить оружие и средства разведки для будущего применения вертолетов в полностью автономном режиме, когда машина будет самостоятельно обнаруживать, сопровождать и обстреливать большое количество целей в условиях резких маневров с поправками на ветер и другие условия.

[\(Газета.Ru\)](#)

### **Росавиация одобрила регистратор полетных данных для вертолетов Robinson**

Российские владельцы легких вертолетов Robinson R22 и R44 получили возможность вести мониторинг и сохранять полетные данные своих машин, что поможет спрогнозировать их техническое обслуживание. В штатном оборудовании этих моделей нет блоков с памятью для записи такой информации. Но теперь Росавиация выдала одобрение на установку на эти вертолеты бортового регистратора полетных данных MDU001 от испанской компании GesVol.



MDU001 записывает показатели работы двигателя и несущего винта вертолета, а также все параметры полета. Собранная информация в режиме реального времени передается на облачный сервер, куда владелец или оператор машины может получить доступ с компьютера или мобильного устройства по сети интернет. Эти записи визуально представляют местоположение вертолета на карте Google с конкретным маршрутом полета. Владелец вертолета также может получать уведомления о любых отклонениях в работе или превышении установленных режимов эксплуатации.

Работу по сертификации регистратора MDU001 в России провела компания **Heliatica**, которая занимается поставкой оборудования и услуг для вертолетов и является эксклюзивным представителем GesVol. Представители Heliatica отметили, что новый продукт поставляется с услугой по установке и годовым абонентским контрактом. В компании рассказали, что уже получили несколько заказов от российских клиентов на установку нового оборудования и сейчас ведут переговоры по согласованию деталей контрактов. Для установки бортовых регистраторов Heliatica планирует приглашать специалистов испанского сервисного центра Heliswiss Iberica, которые будут проводить работы по месту базирования вертолета.

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

### **Росавиация одобрила регистратор полетных данных GesVol для вертолетов Robinson R22 и R44**

GesVol отслеживает и в режиме реального времени передает точную геолокацию и параметры работы двигателя, несущего винта и основных систем вертолетов Robinson R22 и R44.

Компания HELIATICA получила одобрение от Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) на установку бортового регистратора полетных данных MDU001 от компании GesVol (Испания) на вертолеты типа Robinson R22 и R44.



Блок контроля данных MDU001 записывает и в режиме реального времени передает на облачный сервер показатели работы двигателя и несущего винта вертолета, а также все параметры полета. Сообщения о любых отклонениях в работе или выходе за установленный владельцем вертолета режим эксплуатации (например, запрет на выполнение учебной авторотации или запрет на выход из заданного географического региона эксплуатации) немедленно доставляются владельцу вертолета по SMS, WhatsApp и электронной почте. Контрольные значения для активации уведомления можно устанавливать самостоятельно.

Бортовой регистратор GesVol позволяет не только отслеживать положение ВС и режимов его работы из любой точки неограниченному количеству пользователей, но и помогает прогнозировать техническое обслуживание и решать споры владельца ВС и эксплуатирующей организации в случае отказа техники. Дело в том, что в штатном оборудовании вертолетов R22 и R44 нет блоков с памятью, в которых могла бы оставаться запись о произошедшем во время полета превышении режимов работы несущего винта, оборотов двигателя или давления во впускном коллекторе, хотя превышение этих режимов может со временем привести к отказу техники.

MDU001 решает данную проблему, поскольку вся история эксплуатации хранится на удаленном сервере с доступом из любой точки, с любого устройства. Это оборудование обеспечивает объективный контроль каждой секунды эксплуатации вашего вертолета.

Компания GesVol основана в 2012 году для разработки и производства систем мониторинга технических параметров воздушного судна, записи точной геопозиции в режиме реального времени.

#### Контролируемые параметры

- Регистратор MDU001 сертифицирован в США, Европе и России и активно используется операторами вертолетов Robinson R22 и R44 для контроля из любой точки мира следующих параметров работы вертолета:
- Местоположение воздушного судна на карте в режиме реального времени (в MDU001 встроен собственный модуль GPS-навигации и GSM-модем)
- Скорость вращения несущего винта
- Обороты двигателя
- Давление во впускном коллекторе
- Скорость воздушного судна
- Температура наружного воздуха (OAT)
- Время работы двигателя (от запуска до выключения ВС)
- Время в полете (от взятия ручки шаг-газ)
- Общая наработка на ВС (часы и минуты)
- Маршрут полета (точка вылета и точка посадки)
- Положение ВС (на стоянке, в полете)

Описание модели MDU001 от компании GesVol:



Данная технология позволяет в режиме реального времени отслеживать и записывать все параметры работы вертолета, сообщая вам, когда воздушное судно превышает заранее установленные вами ограничения эксплуатации.

Все данные, полученные с воздушного судна на протяжении полета, собираются и доступны для просмотра в специальном web-интерфейсе в любом месте, где есть интернет.

В режиме реального времени на вашем компьютере, планшете или смартфоне эта технология позволяет вам знать, что происходит во время каждого полета на всем протяжении всего маршрута.

Удобство работы:

- На сервере формируется технический журнал, где каждый полет сохраняется как запись от включения до выключения с посекундной детализацией
- Онлайн-доступ к истории эксплуатации для любого компьютера, планшета или смартфона
- Автоматически отправляет уведомление:
  - о каждом запуске двигателя
  - об окончании полета с временем полета
  - о каждом превышении заданных параметров работы ВС
  - о покидании ВС заданного региона эксплуатации
- Более 100 функций контроля ВС

GesVol MDU001 использует сравнительно недорогие технологии GSM-связи и собственный модуль GPS для получения координат, что позволяет оптимизировать затраты на мониторинг и отслеживание.

GesVol MDU001 создает запись с техническими параметрами для каждого полета. Эти записи визуально представляют местоположение вертолета на карте Google с конкретным маршрутом. Также автоматически создаются графики о параметрах работы несущего винта, оборотах двигателя, давлении в коллекторе, температуре наружного воздуха, высоте, времени работы двигателя и времени полета. Все показатели доступны в личном кабинете после регистрации оборудования GesVol на официальном сайте производителя. В личном кабинете вы получаете возможность просматривать всю информацию по вашим воздушным суднам в любое время суток, с любого мобильного устройства или стационарного компьютера.

Весь Ваш парк вертолетов на карте мира. Цвет пиктограммы указывает на текущий статус воздушного судна и меняется в режиме реального времени в зависимости от активности наблюдаемого объекта.

Личный кабинет представляет собой интерактивную карту работающую на базе Google Maps, где фиксируются и доступны к просмотру все данные по работе каждого вашего воздушного судна. Система позволяет произвести как оперативный мониторинг, так и просмотреть максимально подробную информацию по всем параметрам деятельности воздушного судна.

[\(HELIATICA\)](#)



## «Вертолеты России» изготовили первый «арктический» вертолет Ми-8АМТШ-ВА для авиации ВМФ России

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) изготовил первый вертолет Ми-8АМТШ-ВА в арктическом варианте для нужд морской авиации Военно-Морского Флота.



В рамках исполнения ГОЗ АО «У-УАЗ» продолжает производство «арктических» вертолетов Ми-8АМТШ-ВА для повышения обороноспособности и обеспечения интересов нашей страны в арктическом регионе. Вслед за Воздушно-космическими силами, для которых уже поставлено несколько вертолетов Ми-8АМТШ-ВА, первый вертолет Ми-8АМТШ-ВА изготовлен и для морской авиации Военно-Морского Флота.

«Вертолеты Ми-8АМТШ-ВА являются одними из наиболее совершенных вертолетов данного типа в продуктовой линейке холдинга «Вертолеты России». Мы рады, что эта современная, эффективная техника, специально созданная для работы в самых суровых климатических условиях, теперь будет состоять на вооружении не только Воздушно-космических сил, но и морской авиации Военно-Морского Флота», - сообщил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по продажам Владислав Савельев.

АО «У-УАЗ» является давним производителем авиационной техники, эксплуатируемой авиацией Военно-Морского Флота. Еще в 70-х гг. Улан-Удэнским авиационным заводом для ВМФ были изготовлены более четырехсот вертолетов корабельного базирования Ка-25. В 80-е годы завод поставлял ВМФ учебно-тренировочные Су-25УТГ, которые ранее эксплуатировались на российском авианесущем крейсере «Адмирал Кузнецов».

Новым направлением для АО «У-УАЗ» стало начало производства для морской авиации Военно-Морского Флота вертолетов Ми-8АМТШ-ВА.



Вертолет Ми-8АМТШ-ВА имеет ряд конструктивных особенностей, обеспечивающих возможность его эксплуатации в условиях низких температур. На вертолете установлена не имеющая аналогов система оперативного запуска двигателей при температурах до  $-60^{\circ}\text{C}$  при автономном и безангарном базировании машины, работающая от вспомогательной силовой установки ТА-14 российского производства (ранее на вертолетах типа Ми-8 устанавливались только украинские ВСУ). Грузовая кабина вертолета оснащена специальной теплоизоляцией, системой обогрева, средствами для разогрева горячих пайков и воды, теплоизоляционными шторами.

Наряду с низкими температурами для зоны Арктики характерны малоориентированная местность, «полярная ночь», слабые и пропадающие спутниковые сигналы, неустойчивая радиосвязь. Для эксплуатации в этих условиях машина оснащена новым пилотажно-навигационным и радиосвязным оборудованием. Данное оборудование позволяет в автоматическом режиме осуществлять полет по заранее проложенному маршруту и выходить на заданную точку, обеспечивает определение навигационного положения машины даже при отсутствии спутниковых сигналов, обеспечивает эксплуатацию вертолета в темное время суток и в условиях полярной ночи, выдает метеоинформацию в вертикальной и горизонтальной развертке. Для обеспечения безопасности полетов над водной поверхностью вертолет оснащен мощными двигателями отечественного производства ВК-2500, позволяющими при отказе одного из двигателей продолжать горизонтальный полет, а при необходимости и осуществлять набор высоты. Для экипажа вертолета предусмотрены морские спасательные костюмы, позволяющие в случае аварийного покидания вертолета удерживаться на плаву не менее 12 часов. Вертолет укомплектован коллективными и индивидуальными средствами спасения, в том числе морскими спасательными плотами, а также аппаратурой поиска терпящих бедствие широкого диапазона действия.

Дальность полета вертолета при установке дополнительных баков превышает 1400 км., а продолжительность полета более 7 часов.

Применение технических решений, реализованных на арктическом вертолете Ми-8АМТШ-ВА, для вертолетов гражданского назначения, используемых в интересах предприятий, реализующих проекты в арктической зоне и северных широтах (в частности компаний нефтегазового сектора, геологоразведки, транспорта и других предприятий) позволит значительно улучшить их летно-технические и эксплуатационные характеристики, а также безопасность полетов и эффективность применения.

[\(Вертолеты России\)](#)

#### **Холдинг «Вертолеты России» разрабатывает арктический вертолет для «Роснефти» и «Газпрома»**

Холдинг «Вертолеты России» разрабатывает для «Роснефти» и «Газпрома» специальный вертолет, предназначенный для использования на арктических шельфовых месторождениях, сообщил журналистам в пятницу замгендиректора холдинга «Вертолеты России» Андрей Шибитов на IX Вертолетном форуме, проходящем в Москве.



«Для этих компаний («Роснефть» и «Газпром») будет создана отдельная версия машины, которая будет весьма специфична и ориентирована на решение всех задач, которые возникают при добыче нефти на шельфе», - сказал Шибитов, отвечая на вопрос RNS.

Он отметил, что данная машина «по облику серьезно отличается от арктического варианта», созданного по заказу Минобороны России.

«Она вберет в себя все лучшее, что есть в арктическом вертолете, плюс добавятся еще требования, которые трактуются международными требованиями», - сказал Шибитов.

Он напомнил, что первым заказчиком арктического вертолета, который строится на Улан-Удэнском авиационном заводе, является Минобороны. Он не исключил, что другие силовые ведомства также станут заказчиками этого вертолета, которые также «идут в авангарде освоения северных территорий».

Шибитов отметил, что к арктическому вертолету проявляют интерес и гражданские эксплуатанты, поскольку «существенно облегчается эксплуатация этой машины, работа экипажа в условиях безориентирной местности, низких температур».

По заказу Минобороны на авиационном заводе в Улан-Удэ изготавливаются вертолеты Ми-8АМТШ-ВА. По сравнению с базовой версией Ми-8АМТШ-В новый арктический вертолет Ми-8АМТШ-ВА имеет ряд конструктивных особенностей. Также были модернизированы его основные системы.

Конструкция нового вертолета Ми-8АМТШ-ВА учитывает все основные особенности применения вертолетной техники в зоне северных широт. В частности, вертолет приспособлен для эксплуатации в условиях: низких температур, больших расстояний между точками базирования и площадками целевого назначения, обширных акваторий водной поверхности Северного ледовитого океана, безориентирной местности, «полярной ночи», неустойчивого приема спутниковых сигналов и радиосвязи.

В числе главных особенностей конструкции можно отметить наличие уникальной системы подогрева агрегатов трансмиссии, благодаря которой при отрицательных температурах до  $-60^{\circ}\text{C}$  возможен оперативный запуск двигателей вертолета при автономном и безангарном базировании. Ми-8АМТШ-ВА также оснащен улучшенной теплоизоляцией, теплоизоляционными шторами, оборудованием для разогрева горячих пайков для экипажа и перевозимого личного состава.

[\(RNS\)](#)

#### **У вертолета AW169 увеличили дальность полета**

Дальность полета среднего двухдвигательного вертолета AgustaWestland AW169 производства Leonardo Helicopters увеличена на 100 морских миль (185 км), до 798 км. Характеристики удалось улучшить за счет наращивания максимального взлетного веса машины на 200 кг, до 4800 кг, сообщает издание Aviation International News.





Соответствующий сертификат Европейского агентства по безопасности авиаперевозок (EASA) был выдан 31 октября этого года. За счет чего авиастроителю удалось улучшить характеристики вертолета, не уточняется.

Поставки машин с увеличенной взлетной массой начнутся в ближайшее время. Характеристики можно будет улучшить и у уже введенных в эксплуатацию вертолетов.

Leonardo Helicopters приняла заказы (в том числе твердые ) более чем на 150 AW169, которые будут эксплуатироваться по всему миру. 20 заказов поступило из Бразилии (тип уже получил сертификат бразильских авиавластей).

Модель, сертифицированная в EASA в июле 2015 г., сегодня используется для разных целей, включая, VIP- и корпоративные перевозки, а также шельфовые авиарботы. По данным на конец сентября, производитель передал только 10 AW169, однако темпы поставок растут.

В 2012 г. компания Exclases Holdings Ltd — официальный дистрибутор Leonardo Helicopters в России и странах СНГ — подписала соглашение на поставку двух AW169. Машину предполагается сертифицировать в РФ непосредственно перед приемкой.

Вертолет AW169 способен брать на борт 8–10 пасс. Воздушное судно оснащается двигателями Pratt & Whitney Canada PW210 мощностью 1000 л. с. Вертолет собирается в подразделении Leonardo Helicopters в Верджате (Италия), однако в скором времени откроется еще одна сборочная линия, которая разместится в Филадельфии (США).

Машина входит в состав семейства ВС нового поколения, к которому также принадлежат более тяжелые AW139 и AW189.

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

### **Российский сертификат на комплекс Helionix для вертолета H135 выдадут в 2017 году**

Комплекс авионики Helionix, недавно получивший одобрение EASA для установки на легкий двухдвигательный вертолет H135, будет сертифицирован в России в 2017 г. Об этом ATO.ru рассказали в российском представительстве европейского производителя — компании Airbus Helicopters Vostok. По ее данным, переговоры с российскими клиентами о поставках машин с новым комплексом уже начались.

Сам вертолет H135 пока проходит процесс сертификации в России. В какие сроки можно ждать его завершения, не уточняется.

Helionix — бортовой комплекс, разработанный самой Airbus Helicopters. Среди прочего в его состав входят 4-осевой автопилот и система контроля за воздушным движением Traffic Advisory System TAS620A. Установка комплекса позволит защитить ВС от выхода за пределы допустимых режимов полета и снизить нагрузку на пилотов. Начало его мировых поставок намечено на следующий год.

Helionix уже устанавливается на более тяжелые вертолеты H175 и H145. Как рассказали в Airbus Helicopters Vostok, ее российские клиенты эксплуатируют два H175 и один H145, оснащенные этим комплексом.



По данным АТО.ru на февраль 2016 г., в России эксплуатировались 16 вертолетов EC135 T2+/P2+. H135 является их модернизированным вариантом. Восемь таких бортов летают у авиакомпании "Газпром авиа", три — у "ПАНХ" (Красноярск).

В перспективе планируется, что вертолеты H135 будут собираться на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА). Первые воздушные суда российской сборки предполагалось произвести в 2017 г., а за 10 лет, на которые рассчитан проект, предприятие должно было выпустить около 160 бортов. Позднее, по данным ТАСС, в Airbus Helicopters Vostok сообщили, что работы по локализации приостановлены до получения стартового заказа на несколько вертолетов.

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

#### **ОДК ищет новые подходы для реализации программы ТВ7-117**

проектно-аналитическая сессия "Объединённой двигателестроительной корпорации" (ОДК) по вопросам выработки новых решений и практических подходов для реализации программы производства газотурбинных двигателей семейства ТВ7-117 проводится в Подмоскowie, говорится в сообщении пресс-службы ОДК.



Как рассказали в ОДК, сессия проводится в связи с переводом работ по тематике ТВ7-117 на программно-проектные принципы управления. В мероприятии примут участие представители объединённой дирекции программы "ТВ7-117", в которую входят специалисты АО "Климов", АО "НПЦ газотурбостроения "Салют", АО "ММП им. В.В. Чернышева" и АО "ОДК-СТАР".

Участники мероприятия анализируют текущее состояние реализации программы, а также обсуждают опыт АО "Климов" по взаимодействию головной дирекции программы с функциональными подразделениями предприятия.

В рамках групповой работы специалисты ОДК моделируют схемы взаимодействия между участниками кооперации по производству двигателей семейства ТВ7-117, разрабатывают алгоритмы работы служб предприятия по подготовке производства от поступления заказа из цеха-изготовителя до сдачи оснастки, вырабатывают решение по формату календарно-сетевое планирования, а также определяют показатели эффективности работы участников программы.

Руководитель проектного офиса АО "ОДК" Сергей Дурасов подчеркнул, что в условиях наличия общемировых трендов по сокращению циклов разработки и производства продукции, необходимости одновременного освоения нескольких видов изделий и увеличения номенклатуры производства программно-проектное управление в сочетании с повышением эффективности операционных звеньев станет действенным способом решения возникающих проблем. "Проектно-аналитические сессии по рассмотрению конкретных прикладных вопросов управления продуктовыми программами являются необходимым условием продвижения вперёд, отражают готовность проектной команды разбираться с возникающими проблемами "здесь и сейчас", - добавил он.

В пресс-службе ОДК уточнили, что по итогам трёхдневной сессии будет принято решение по внедрению схем взаимодействия между участниками программы ТВ7-117.

[\(АвиаПорт\)](#)

### **Арсеньевский авиазавод готов к серийному производству вертолета Ка-62**

Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» (входит в «Вертолеты России») готова начать серийное производство нового гражданского вертолета Ка-62, сообщил журналистам в пятницу замгендиректора холдинга «Вертолеты России» Андрей Шибитов на 9-м Вертолетном форуме, проходящем в Москве.



«Серийное производство (Ka-62) на Арсеньевском заводе практически готово. Нам потребуется отшлифовать производство отдельных узлов и агрегатов, чтобы сделать его более эффективным с точки зрения трудоемкости, сроков, стоимости, а также внести изменения по итогам испытаний», - сказал Шибитов, отвечая на вопрос RNS.

Он напомнил, что недавно Ka-62 выполнил «первый полет». «На этом этапе получена информация к размышлению. Есть необходимость кое-что подкорректировать в программе испытаний, подрегулировать отдельные агрегаты», - сказал Шибитов.

Он сообщил, что пока твердых заказов на Ka-62 нет, но машина имеет хорошие перспективы. Шибитов напомнил, что в свое время намерение приобрести эти вертолеты высказывала Бразилия.

«Это говорит о том, что интерес к этой машине есть», - сказал Шибитов.

Ka-62 - многоцелевой вертолет, который разрабатывает конструкторское бюро «Камов» на основе Ka-60. Вертолет обладает большой надежностью и возможностью круглосуточной работы в разных климатических поясах, в сложных погодных условиях и в условиях обледенения.

Вертолет Ka-62 проектировался для выполнения широкого круга задач. Он может применяться для транспортировки пассажиров, спасательных операций, а также работ в нефтегазовой области. Ka-62 может использоваться в жарком климате и совершать полеты над морской акваторией.

[\(RNS\)](#)



## Новости вертолетной индустрии в России

### Актуальную тему менеджмента качества в авиакомпаниях обсудят на Вертолетном форуме

Ежегодный Вертолетный форум, организуемый Ассоциацией Вертолетной Индустрии (АВИ) в этом году посвящен теме качества в авиации и состоится 25 ноября. Мероприятие традиционно собирает видных отраслевых специалистов и экспертов, которые выступают на самые актуальные темы вертолетной индустрии.



На предстоящем Вертолетном форуме, который стал 9-м по счету, на тему «Основные принципы и особенности создания и функционирования систем менеджмента качества в авиакомпаниях» выступит Олег Худоленко, заместитель генерального директора по научно-техническому прогрессу и качеству научно-производственной компании «ПАНХ», являющийся также руководителем Технического комитета АВИ.

НПК «ПАНХ» выступает не только в роли оператора вертолетной техники, прекрасно зарекомендовавшего себя во многих странах мира, но и как разработчик методических практик применения вертолетной техники, которые могут быть полезны другим операторам.

Кроме того, в рамках 9-го Вертолетного форума Олег Худоленко выступит модератором секционного заседания на тему «Вопросы качества в технической эксплуатации вертолетов и экономике», в ходе которого специалисты компании «ПАНХ» поделятся опытом реализации практических задач по повышению качества.



Вертолетный форум является одной из ключевых площадок, где все участники вертолетного сообщества и представители транспортных и авиационных властей могут усилить взаимодействие и расширить совместную работу. Тема Вертолетного форума в этом году – «Качество – основа безопасности полетов и экономики» – отражает видение обеспечения качества в вертолетной индустрии в качестве не просто отраслевой, а глобальной цели, непосредственно связанной с экономическими показателями страны. Генеральный спонсор форума – холдинг «Вертолеты России». К участию в 9-м Вертолетном форуме приглашаются все заинтересованные специалисты и журналисты. Участие в мероприятии бесплатное, с условием обязательной предварительной регистрации на сайте АВИ. Форум состоится в МВЦ «Крокус Экспо».

Программа мероприятия опубликована на сайте АВИ.

[\(АВИ\)](#)

### **«Вертолеты России» изготовили для НК «Роснефть» два Ми-8АМТ с уникальным пилотажно-навигационным комплексом и повышенным уровнем безопасности**

Холдинг «Вертолеты России» (Госкорпорации Ростех) изготовил для НК «Роснефть» два вертолета Ми-8АМТ с новым пилотажно-навигационным комплексом. Вертолеты будут переданы авиационному подразделению ПАО «НК «Роснефть» - ООО «РН-Аэрокraft».

Вертолеты изготовлены на АО «Улан-Удэнский авиационный завод». Особенностью машин стал комплекс современного оборудования, позволяющий повысить эффективность применения вертолетов для выполнения широкого круга задач и повышенную безопасность выполнения полетов. Многоцелевые вертолеты Ми-8АМТ НК «Роснефть» предназначены как для перевозки грузов, так и для перевозки пассажиров.

«Холдинг «Вертолеты России» при изготовлении техники в интересах НК «Роснефть» учел все пожелания заказчика, - сообщил советник генерального директора холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Сергеев. - Мы значительно расширили состав систем и оборудования, обеспечивающих безопасность полетов. Впервые на вертолеты Ми-8АМТ установлен цифровой автопилот. Это значительно разгрузит экипаж и облегчит управление вертолетом».

По словам Дмитрия Сергеева, в состав цифровой автопилот ПКВ-8 позволяет выполнять полет в автоматическом режиме по заданному маршруту, обеспечивает существенное улучшение управляемости и устойчивости полета, выполняет ряд новых функций, в том числе заход на посадку и висение вертолета в автоматическом режиме. Комплекс ПКВ-8 существенно способствует повышению безопасности вертолета.

Наряду с пилотажным комплексом ПКВ-8 машина оснащена дублированной многофункциональной системой навигации БМС, работающей со спутниками как GPS, так и ГЛОНАСС, а также цифровой навигационной системой ЦНС-02 со встроенным генератором карт. На вертолете установлен метеорадиолокатор А-813М-380-20, выдающий метеообстановку не только в горизонтальной, но в вертикальной развертке. Допплеровская система СМА-2012 обеспечивает более точное висение вертолета, в том числе над водной поверхностью. Пилотажно-навигационная информация выводится на многофункциональные жидко-кристаллические индикаторы, сообщил Дмитрий Сергеев.



На Ми-8АМТ НК «Роснефть» установлены система раннего предупреждения близости земли и система предупреждения столкновения с воздушными судами в воздухе МСНВО-2010. Установленная на вертолетах вспомогательная силовая установка ТА-14 обеспечивает большую высотность запуска двигателей, увеличенную мощность и время работы в генераторном режиме.

Возможность проведения поисково-спасательных операций обеспечивается за счет установки лебедки грузоподъемностью до 300 кг, внешних громкоговорителей, радиопеленгатора РПА-500 и поискового прожектора.

Вертолеты Ми-8АМТ НК «Роснефть» в ноябре 2016 года успешно прошли оценку научных институтов Росавиации (ГОСНИИ ГА и ГОСНИИ АН) на соответствие авиационным правилам и требованиям безопасности.

Также в рамках контракта Улан-Удэнским авиационным заводом для ООО «РН-Аэрокрафт» изготовлены два сертифицированных пассажирских вертолета Ми-171, оборудованных креслами для перевозки 26 пассажиров, гардеробом и улучшенной теплозвукоизоляции.

[\(Вертолеты России\)](#)



### **Под Тверью прошли учения по переноске вертолетов**

Летчики Центра боевого применения армейской авиации в тверском Торжке отработали сложнейшую операцию - буксировку одного вертолета другим, сообщил телеканал "Звезда".

В роли буксировщика выступал военно-транспортный Ми-26, в роли буксируемого - ударный Ми-24. Первый зацепил второй тросом, без особой натуги поднял в воздух и понес. На внешней подвеске самый большой в мире транспортный вертолет Ми-26 может поднять до 20 тонн, в то время как масса Ми-24 - всего 10.

- В боевой обстановке этот прием поможет спасти вышедшую из строя машину, - рассказали летчики. Офицеры центра также отработали противоракетные маневры и заход на цель.

В Торжке дожидаются отправки в войска вертолеты арктических модификаций. Они способны подняться в воздух в 60-градусный мороз, а бортовое оборудование позволяет летать арктической ночью.

[\(Российская газета\)](#)

### **Новым оператором вертолетного центра в подмосковной Яхrome стали «Хелипорты России»**

Вертолетный центр в подмосковной Яхrome сменил оператора: договор с "Аэросоюзом" расторгнут, говорится в сообщении компании "Хелипорты России", которая стала новым оператором центра.

Договор с предыдущим оператором центра – "Аэросоюзом" – был расторгнут из-за крупной задолженности по аренде, уточняется в нем.

Вертолетный комплекс сменит название на "Хелипорт Волен". В ближайшее время будет осуществлена модернизация территории, смена руководящего состава, при этом большинство рабочих мест будут сохранены, как и стоимость базирования вертолетов, отмечается в материале.

Таким образом, "Хелипорт Волен" станет четвертой площадкой "Хелипортов России" в московском регионе, добавляется в нем.

[\(РИА Новости – Недвижимость\)](#)

### **Названы лучшие предприятия ОПК высокой социально-экономической эффективности за 2015 год**

Конкурсная комиссия под председательством Министра промышленности и торговли Российской Федерации Дениса Мантурова подвела итоги ежегодного конкурса Минпромторга России на звание «Организация оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности» по результатам 2015 года (приказ Минпромторга России от 7 августа 2015 года № 2279 (в редакции приказа Минпромторга России от 31 августа 2016 г. № 3055)).

В конкурсе приняло участие 405 предприятий и организаций, входящих в состав сводного реестра организаций оборонно-промышленного комплекса и находящихся в сфере деятельности



Минпромторга России, в том числе: 69 промышленных предприятий, 42 научные организации и 8 интегрированных структур ОПК, включающих 294 организации. По результатам отраслевого отбора в финал конкурса вышли семь промышленных предприятий, семь научных организаций и три интегрированные структуры ОПК.

В номинации «Промышленная организация оборонно-промышленного комплекса в сфере деятельности Минпромторга России высокой социально-экономической эффективности» победителями признаны Ростовский вертолетный производственный комплекс ПАО «Роствертол» и ОАО «Завод имени В.А. Дегтярева».

В номинации «Научная организация оборонно-промышленного комплекса в сфере деятельности Минпромторга России высокой социально-экономической эффективности» победителем признано АО «Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин».

В номинации «Интегрированная структура оборонно-промышленного комплекса в сфере деятельности Минпромторга России высокой социально-экономической эффективности» победителем признано АО «Концерн воздушно-космической обороны «Алмаз-Антей».

Организации-победители конкурса Минпромторга России примут участие во Всероссийском конкурсе на звание «Организация оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности», который пройдет в ноябре–декабре 2016 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 2 октября 2014 года № 1952-р, приказ Минпромторга России от 8 ноября 2016 года № 3947 «Об утверждении Правил организации работы по проведению ежегодного Всероссийского конкурса на звание «Организация оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности»).

[\(Минпромторг\)](#)

### **Вертолетный форум расскажет о риск-ориентированном мышлении в авиации**

В 2013 году в России введен в действие межгосударственный стандарт ГОСТ ISO 9001-2011 «Системы менеджмента качества. Требования», принятый Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации. В новой версии стандарта ГОСТ Р ИСО 9001 – 2015 помимо процессного подхода применено риск-ориентированное мышление.



Применение риск-ориентированного мышления на практике вызывает вопросы и дискуссии в вертолетной индустрии. Намеченный к проведению 25 ноября **Вертолетный форум - 2016** должен помочь предприятиям вертолетной индустрии сориентироваться в новых требованиях.

С докладом на тему **«Риск-ориентированное мышление (МС ISO 9001:2015) как основа обеспечения качества безопасности полетов»** на форуме выступит **Наталья Шушурина**, директор ООО «Русский Регистр-Гражданская авиация» — специализированного подразделения Ассоциации по сертификации «Русский Регистр». В своем выступлении она расскажет о семействе стандартов ISO серии 9000, применяемой терминологии и концепции риск-ориентированного мышления, а также о синергии системы управления качеством (СМК) и системы управления безопасностью полетов (СУБП).

В докладе будет представлена информация о внедрении и применении на практике принципа риск-ориентированного мышления и его связи с рекомендуемыми авиационной отрасли практиками. Выступление Натальи Шушуриной будет особенно интересно для руководителей предприятий вертолетной индустрии: согласно требованиям новой версии стандарта, руководители верхнего уровня должны быть вовлечены в процесс выявления, регистрации, устранения и снижения рисков.

Применение в организации риск-ориентированного мышления необходимо для достижения результативности СМК. Переход на управление рисками позволит согласовать или интегрировать свою СМК с требованиями других стандартов на системы менеджмента авиационной отрасли.

Вертолетный форум — ежегодное отраслевое профессиональное мероприятие, организуемое Ассоциацией Вертолетной Индустрии (АВИ) в этом году форум соберет участников отрасли в 9-й раз.



Форум способствует эффективному решению актуальных отраслевых вопросов и выработке стратегического вектора работы АВИ, как сообщества основных предприятий вертолетной индустрии, на весь следующий год. Тема форума в этом году – **«Качество – основа безопасности полетов и экономики»**.

К участию в 9-м Вертолетном форуме приглашаются все заинтересованные специалисты и журналисты. Участие в мероприятии бесплатное, с условием обязательной предварительной [регистрации](#) на сайте АВИ до 24 ноября. Форум состоится в МВЦ «Крокус Экспо». Программа мероприятия опубликована [на сайте АВИ](#).

[\(АВИ\)](#)

### **АОПА-Россия получила свои голоса в Комиссии при Президенте**

Некоторое время назад был сформирован и утвержден новый список участников Комиссии при Президенте РФ по развитию Авиации Общего Назначения.

Представителями АОПА-Россия были возглавлены две ключевые группы.

Руководитель АОПА Владимир Тюрин возглавил группу по совершенствованию правил использования воздушного пространства и выполнения полетов воздушными судами авиации общего назначения и беспилотными летательными аппаратами.

Член Правления АОПА Рубен Аганбегян продолжит руководить группой по формированию экономических и инфраструктурных условий развития авиации общего назначения.

Кроме этого в составы различных групп входят и другие члены Организации, которые планируют принять активное участие в разработке и поддержке инициатив по развитию малой авиации в нашей стране.

"Для успешной работы Комиссии и получения необходимого результата необходима работа на местах, - говорит Владимир Тюрин, - только прямой контакт и диалог с непосредственными представителями авиации общего назначения может задать правильное направление для реформирования существующего законодательства. Наше присутствие в комиссии несомненно принесет пользу."

Правление АОПА-Россия считает, что активное участие в Комиссии это один из немногих шансов донести свою позицию и профессиональное мнение пилотов до высшего руководства страны и авиационных властей.

Работа Комиссии уже началась. АОПА-Россия обращается ко всем частным пилотам с просьбой содействовать в формировании предложений и идей, направленных на развитие малой авиации в России.

[\(АОПА - Россия\)](#)

### 107 лет со дня рождения выдающегося конструктора Михаила Миля

Михаил Леонтьевич Миль родился 9 ноября (22 по новому стилю) 1909 года в Иркутске. В 1925 году поступил в Сибирский технологический институт, откуда затем перевелся на механический факультет Донского политехнического институт в Новочеркасске.



В 1930-х годах работал в ЦАГИ имени Жуковского, где участвовал в разработке автожиров А-7, А-12 и А-15. В года Великой Отечественной войны занимался усовершенствованием боевых самолетов, за что впоследствии был награжден на государственном уровне.

В 1947 году М.Л. Миль становится главным конструктором опытного конструкторского вертолетостроительного бюро. В сентябре 1948 года была поднята в воздух первая машина ГМ-1 (Геликоптер Миля-1). Впоследствии была выпущена опытная серия состоящая из 15 вертолетов. Они получили обозначение Ми-1 и стал первым советским серийным вертолетом.

М.Л. Миль стал генеральным конструктором конструкторского бюро в 1964 году. Под его руководством были созданы такие вертолеты как, например, Ми-2, Ми-4, Ми-6, Ми-8, Ми-10 и Ми-24.

Имя М.Л. Миля носит Московский вертолётный завод, ныне входящий в холдинг «Вертолеты России».

Вертолеты «Ми» установили свыше 100 мировых рекордов. Вертолеты этой марки являются основой вертолетного парка в более чем 80 странах мира.

Михаил Миль - лауреат Государственной премии СССР и Ленинской премии. Скончался Михаил Леонтьевич 31 января 1970 года в Москве.

[\(АВИ\)](#)





## **ЦБ РФ повысил поправочный коэффициент по облигациям «Вертолетов России» с 0,9 до 0,95**

ЦБ РФ с 21 ноября при расчете стоимости обеспечения по выделяемым кредитам осуществляет корректировку рыночной стоимости облигаций АО "Вертолеты России" с применением поправочного коэффициента в размере 0,95, говорится в сообщении регулятора.

По данным на 18 ноября данный коэффициент составлял 0,9.

Как сообщалось, в конце октября международное рейтинговое агентство Fitch Ratings повысило долгосрочные рейтинги дефолта эмитента (РДЭ) в национальной и иностранной валюте АО "Вертолеты России" до "BB+" с "BB". Прогноз - "стабильный".

Краткосрочный РДЭ компании в иностранной валюте был подтвержден на уровне "B", в национальной валюте - "F1+(rus)". Долгосрочный рейтинг по национальной шкале был повышен до "AA(rus)" с "AA-(rus)", прогноз - "стабильный".

"Повышение рейтингов отражает мнение Fitch, что недавнее улучшение показателя денежных средств от операционной деятельности (FFO), в основном вызванное ослаблением курса рубля, вероятно, приведет к устойчивому улучшению финансовых показателей", - отмечалось в сообщении Fitch.

Объем долга компании на конец первого полугодия 2016 года составлял 92 млрд рублей, что ниже показателя на конец прошлого года в 120 млрд рублей. Валовый левередж по FFO опустился ниже 2 по сравнению с 2,6 раза на конец 2015 года, отмечалось в сообщении агентства.

В настоящее время в обращении находятся четыре выпуска облигаций компании: два классических на 15 млрд рублей и два биржевых, также на 15 млрд рублей.

АО "Вертолеты России" - дочерняя компания ОПК "Оборонпром" (входит в госкорпорацию "Ростех"). Холдинг образован в 2007 году, объединяет пять вертолетных заводов, два конструкторских бюро, предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий и сервисная компания по послепродажному сопровождению продукции. Основные покупатели продукции холдинга - Минобороны, МВД, МЧС, российские и иностранные авиакомпании. В 2015 году объем поставок составил 212 вертолетов.

[\(Rusbonds\)](#)

## **Завтра в Москве открывается 9-й Вертолетный форум**

Завтра, 25 ноября, в Москве состоится 9-й Вертолетный форум. Организованный Ассоциацией Вертолетной Индустрии (АВИ), форум — это ежегодное мероприятие, выступающее площадкой для обсуждения насущных отраслевых вопросов и выработки способов их решения. Тема форума в этом году – «Качество – основа безопасности полетов и экономики». Генеральным спонсором мероприятия выступает холдинг «Вертолеты России». Форум пройдет в МВЦ «Крокус Экспо» в конференц-зале №1 павильона №1 на 1-м этаже.



Форум охватит широкий круг вопросов обеспечения качества. Так, в ходе форума планируется обсудить темы обслуживания и ремонта вертолетной техники, непосредственным образом влияющие на безопасность полетов. С докладом на тему «Обеспечение качества авиационных компонентов при аренде, поставке и организации ремонта» на мероприятии выступит Олег Болдин, технический директор компании ЗАО «Авиасистемы».

«Авиасистемы» это консолидированный оператор по материально-техническому обеспечению эксплуатации различных воздушных судов, в том числе самых популярных российских Ми-8МТВ/АМТ и Ми-171/172. Деятельность компании направлена на организацию пулов запасных частей для своевременного ремонта, поставки, аренды и обмена.

В своем докладе Олег Болдин расскажет о разностороннем опыте группы компаний «Авиасистемы», которая при сертификации услуг взаимодействует с такими организациями, как Росавиация, ГосНИИ ГА и Минпромторг России. В результате такого взаимодействия, «Авиасистемы» выработали собственную систему менеджмента качества (СМК), опыт создания и функционирования которой будет полезен всем участникам вертолетной индустрии, вовлеченным в процесс эксплуатации и сервисной поддержки авиатехники при необходимости осуществления координации с другими компаниями, государственными регуляторами, институтами и ведомствами.



Кроме того, Олег Болдин остановится на вопросах контроля аутентичности авиационных компонентов при формировании пулов запчастей, а также на проблематике осуществления сервисного обслуживания компонентов их производителями – в настоящее время авиационное законодательство не дает однозначного ответа на вопрос о правомерности такой практики и эта тема обещает стать одной из важных на 9-м Вертолетном форуме.

К участию в 9-м Вертолетном форуме приглашаются все заинтересованные специалисты и журналисты. Участие в мероприятии бесплатное, с условием обязательной предварительной регистрации. Онлайн-регистрация открыта на сайте АВИ до 23.59 по московскому времени 24 ноября, также для желающих принять участие будет доступна регистрация на месте непосредственно перед мероприятием.

Напоминаем, что в ходе 9-го Вертолетного форума проходит розыгрыш трех бесплатных стендов компаний на 10-й Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2017.

Подробная программа 9-го Вертолетного форума опубликована на сайте АВИ.

[\(АВИ\)](#)

### **Вертолет Ми-26Т эвакуировал самолет Ан-2, совершивший вынужденную посадку на лед Северной Двины**

Самый грузоподъемный в мире вертолет Ми-26Т производства ПАО «Роствертол» холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) эвакуировал самолет Ан-2, совершивший вынужденную посадку на лед Северной Двины. Операция по транспортировке пятитонного самолета в аэропорт Васьково, расположенный в 12 км от места аварии, заняла около 15 минут.

По информации Главного управления МЧС России по Архангельской области, самолет Ан-2 выполнял почтовый авиарейс по маршруту с. Лешуконское – Архангельск. На подлете к месту назначения произошла нештатная ситуация – снижение тяги двигателя. Ан-2 был вынужден совершить посадку на акваторию – в полукилометре от берега. На борту самолета находилось два члена экипажа. Никто из них не пострадал. Самолет получил незначительные повреждения.

На протяжении двух дней спасатели областной службы спасения, центра гражданской защиты Архангельской области и пилоты АО «2 Архангельский объединенный авиотряд» готовили аварийное судно к транспортировке. Самолет был закреплен на льду - установлены пневматические опоры под фюзеляж и крыло, заведены троса. Итогом работы стала благополучная транспортировка Ан-2 на внешней подвеске вертолета Ми-26Т в аэропорт Васьково.

Вертолеты типа Ми-26 зарекомендовали себя, как наиболее эффективный, а зачастую, и единственно возможный транспорт для перевозки крупногабаритных грузов различной конфигурации и назначения внутри грузовой кабины или на внешней подвеске из отдаленных и труднодоступных мест.

В числе наиболее известных работ вертолетов Ми-26: установка купола и креста на храм в краснодарской станице Павловская, неоднократная эвакуация в Афганистане 11-тонных фюзеляжей



американских вертолетов Boeing CH-47 Chinook, транспортировка 27-метрового катамарана Alinghi 5, а также самолетов Ту-134 в Санкт-Петербурге и Сургуте.

Наряду с транспортировкой грузов вертолеты типа Ми-26 также применяются для перевозки десантников, пострадавших, доставки топлива и тушения пожаров. В настоящее время на «Роствертоле» ведется серийное производство модернизированной версии Ми-26Т – вертолета Ми-26Т2 с сокращенным количеством членов экипажа и современной авионикой. Модернизация существенно повышает безопасность полетов, улучшает эргономичность и позволяет снизить нагрузку на экипаж вертолета.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **«Летающий танк»: на аэродроме «Пушкин» к зиме готовят вертолеты «Ночной охотник» Ми-28Н**

Вертолеты армейской авиации переводят в зимний режим. Инженеры выполняют более 20 технических операций, которые позволят пилотам отрабатывать свои навыки вопреки капризам погоды. Александр Чуев продолжит.

Александр Чуев, корреспондент: «На аэродроме "Пушкин" военные инженеры готовят вертолеты к зиме. У такой техники более десятка систем — это и авиационное оборудование, радиоэлектронное, вооружение и так далее — на каждую минимум по два специалиста. Нетрудно посчитать — один вертолет обслуживают около двадцати человек».

На вооружении этой армейской авиационной базы — Ми-28Н, или как его ещё называют, «Ночной охотник». Количество машин — государственная тайна. Впрочем, как и некоторые их характеристики. Известно, что каждый вертолёт несет на своём борту почти две с половиной тонны вооружения. Может работать с большим количеством целей в любых погодных условиях. Группировка таких «Ночных охотников» год назад была развернута в Сирии.

Артём Огольцов, старший лётчик: «Этот вертолёт предназначен для огневой поддержки сухопутных войск, для уничтожения бронированных целей — танков, броневедомостей, для уничтожения воздушных малоскоростных низколетящих целей. Ну, то есть это летающий танк».

Чтобы подготовить машины к зиме, техники должны закатить их в специальный шатёр. Там проверят все конструктивные узлы, поменяют сезонные масла, заправят антиобледенитель. Потом так называемая газовка. Это когда двигатели и системы запускают в тестовом режиме. На всё про всё три дня.

Александр Дудинов, инженер: «Делаем осмотр тасовой проводки — соединения, крепления, целостность, чтобы не было трещин. Смазка, натяжение тросов меняется по температуре».

Все вертолёты страны подготовят к зиме до 1 декабря. Потом пилоты будут отрабатывать на них свои навыки. Тот, что сидит в передней кабине — боевую подготовку, а второй — управление. И наоборот, они, конечно, взаимозаменяемы в экстремальных условиях.

[\(Телеканал Санкт-Петербург\)](#)



### **«Вертолеты России» рассчитывают сохранить объемы производства на уровне 2015 года**

Объемы производства вертолетов в России в 2016 году сохранятся на уровне прошлого года, сообщил журналистам в пятницу замгендиректора холдинга «Вертолеты России» Андрей Шибитов на IX Вертолетном форуме, проходящем в Москве. В 2015 году холдинг поставил заказчикам 212 вертолетов.

«Что касается производства, то оно сохранится на том же уровне, что и в прошлом году», - сказал Шибитов, отвечая на вопрос RNS, сколько вертолетов будет произведено в 2016 году.

Шибитов сообщил, что «Вертолеты России» в 2016 году полностью выполняют гособоронзаказ. «подавляющая часть вертолетов (по гособоронзаказу) уже сданы. Оставшиеся несколько машин будут сданы до конца месяца», - сказал Шибитов.

«Вертолеты России» - российский холдинг, один из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли, единственный разработчик и производитель вертолетов в России. Холдинг образован в 2007 году, в его состав входят пять вертолетных заводов, два конструкторских бюро, а также предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий, авиаремонтные заводы и сервисная компания, обеспечивающая послепродажное сопровождение в России и за ее пределами. В 2015 году выручка "Вертолетов России" по МСФО выросла на 29,5% и составила 220 млрд руб., объем поставок составил 212 вертолетов.

[\(RNS\)](#)

### **Представители холдинга «Вертолеты России» приняли участие в форуме «Будущие интеллектуальные лидеры России»**

С 21 по 24 ноября 2016 в Ярославле состоялся IV Всероссийский форум «Будущие интеллектуальные лидеры России», в котором приняли участие одаренные школьники со всей страны. Форум проводился при поддержке Администрации Президента РФ, Правительства Российской Федерации и Правительства Ярославской области.

Основной целью мероприятия стало объединение школьников и специалистов от компаний-партнеров Форума и представителями ВУЗов для работы над актуальными задачами с использованием передового технологического оборудования. От холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) на мероприятие были направлены два ученика инженерных классов ГБОУ Школы № 1359 им. авиаконструктора М.Л. Миля. Ребята приняли участие в решении сложных инженерных кейсов.

В рамках программы форума состоялось выступление представителя АО «МВЗ им. М.Л. Миля» Александра Швыдкина с лекцией на тему «История развития отечественного вертолетостроения – от Михаила Миля до наших дней». Кроме того, перед участниками выступили ведущие российские бизнесмены, ученые. Представители ведущих российских компаний в своих научно-популярных лекциях они обозначили основные направления и задачи в области технологического развития страны.



«Работа с подрастающим поколением и подготовка молодых кадров составляет неотъемлемую часть деятельности холдинга «Вертолеты России». В ходе таких мероприятий мы стараемся разглядеть в сегодняшних талантливых школьниках будущих вертолетостроителей и первоклассных инженеров и помочь им развивать свои способности», - заявил директор по персоналу и организационному развитию холдинга «Вертолеты России» Евгений Кузьменков.

По итогам работы выставки юные участники были награждены призами, способствующими их дальнейшему профессиональному развитию: целевое поступление в ВУЗы, отложенные контракты, гранты на образовательные программы, программы индивидуального сопровождения и индивидуальных стажировок в компаниях-партнерах Форума.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **В Бурятии авиакомпания ПАНХ задолжала 6 миллионов рублей зарплаты**

Гендиректору авиакомпании, работавшей на внутренних направлениях республики, грозит штраф от 20 до 30 тысячи рублей

"ПАНХ" только за сентябрь и октябрь этого года не выплатила своим работниками более 6 миллионов рублей, сообщает Бурятская транспортная прокуратура.

Еще в июне по постановлению прокурора гендиректор компании привлекался к административной ответственности за несвоевременную выплату заработной платы.

Но руководство авиакомпании не предприняло достаточных мер для погашения задолженности. Прокурор в отношении генерального директора возбудил дело за административное правонарушение лица, ранее подвергнутому наказанию за аналогичное деяние.

За это предусмотрено более строгое наказание: штраф от 20 до 30 тысяч рублей либо дисквалификация от 1 года до 3 лет. Дело направлено для рассмотрения мировому судье Советского района Улан-Удэ.

Как сообщал "Байкал-Daily", с 1 мая этого года "ПАНХ" остановила перевозки по трем направлениям из-за расторжения договора лизинга на новые самолеты из-за просрочки лизинговых платежей.

Весь 2015 год "ПАНХ" летал со скидкой 50% от себестоимости, надеясь на то, что правительство возместит убыток. Но правительство не стало возмещать разницу и долги перед лизинговой компанией выросли еще больше.

"ПАНХ" даже увел новые самолеты из Бурятии в Иркутскую область, которая субсидирует компанию. В мае глава республики Вячеслав Наговицын заявил, что "спасать умирающий "ПАНХ" смысла нет".

Напомним, в августе на направления "ПАНХ" зашла дагестанская авиакомпания "Пионер".

[\(Байкал-Daily\)](#)



## Новости вертолетной индустрии в мире

### **«Вертолеты России» изготовили для китайской компании партию многоцелевых сертифицированных вертолетов Ми-171**

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) изготовил для представителей Китайской Народной Республики партию многоцелевых сертифицированных вертолетов Ми-171. Контракт на поставку двух машин с компанией China General Aviation Service Co Ltd был подписан в 2015 году. В настоящее время вертолеты прошли на Улан-Удэнском авиационном заводе полный цикл испытаний и готовятся к перелету в КНР на базу заказчика.

«Китайская народная республика является крупным оператором российской вертолетной техники в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Мы имеем опыт многолетнего сотрудничества и развиваем отношения с новыми компаниями. Вертолеты оснащены современным оборудованием, которое, в первую очередь, может пригодиться для охраны леса и борьбе с лесными пожарами», - отметил заместитель генерального директора по развитию бизнеса холдинга «Вертолеты России» Александр Щербинин.

На вертолеты установлены вспомогательная силовая установка SAFIR, обеспечивающая повышенную высотность запуска, спасательная лебедка, а также внешняя подвеска, позволяющая перевозить крупногабаритные грузы массой до 4 тонн. Вертолеты имеют модифицированную носовую часть «дельфиний нос». Современное пилотажно-навигационное оборудование Ми-171 – система спутниковой навигации и метеолокатор с многофункциональным индикатором – оптимизирует профиль полета и повышает уровень его безопасности. Кроме того, в целях расширения вариантов использования машины установлены дополнительный топливный бак внутри грузовой кабины, правая сдвижная дверь увеличенных размеров и поисковый прожектор.

Вертолеты производства АО «Улан-Удэнский авиационный завод», имеющие богатый послужной список, успешно эксплуатируются в Китае, в том числе в регионах с суровыми климатическими и сложными рельефными условиями. Вертолеты используются в спасательных операциях, для доставки грузов, медикаментов, материалов, пассажиров, оказания гуманитарной помощи.

Вертолеты российского производства хорошо зарекомендовали себя в ходе операции по спасению и вывозу людей после сильного землетрясения, произошедшего в апреле 2013 г. в провинции Сычуань. Вертолеты Ми-171 практически круглосуточно работали в зоне катастрофы и составили основу вертолетного парка, задействованного при ликвидации последствий землетрясения. Всего за несколько дней спасательной операции на вертолетах типа Ми-171 было эвакуировано около 40 000 человек, перевезено более 100 000 тонн груза.

Операции по ликвидации последствий стихийных бедствий показали, что вертолет Ми-171 идеально приспособлен для поисково-спасательных операций. Его преимуществом является то, что он надежен и прост в эксплуатации и обслуживании. А в условиях природной катастрофы эти качества являются самыми важными.

[\(Вертолеты России\)](#)



### **Члены Конгресса США сообщили об отказе Пентагона от российских Ми-17**

Инициативная группа членов Конгресса США заявила, что Пентагон официально отказался от закупок российских вертолетов Ми-17 и теперь намерен покупать только американские вертолеты UH-60A Black Hawk фирмы Sikorsky. «После усилий сенатора Ричарда Блюменталя, сенатора Криса Мерфи и депутата палаты представителей Розы Делауро министерство обороны намерено покончить с зависимостью от сделанных в России вертолетов, использовавшихся для афганских сил национальной обороны и безопасности. Минобороны намерено перейти на сделанные в штате Коннектикут вертолеты Black Hawk», — приводит «РИА Новости» заявление членов Конгресса от Коннектикута.

Один из сенаторов пояснил, что этот шаг был «давно назревшим». По словам чиновника, покупка российских вертолетов была «абсурдом, который теперь будет остановлен». Некоторые из членов Конгресса в своих заявлениях напомнили о разногласиях с Россией по Сирии и Украине и поприветствовали решение Пентагона. В военном ведомстве США пока никак не прокомментировали ситуацию.

Ранее замгендиректор Рособоронэкспорта Сергей Гореславский сообщил, что в 2015 году США отменили санкции в отношении Рособоронэкспорта по контрактам на техническое обслуживание вертолетов Ми-17 в Афганистане. Частичное снятие санкций США позже подтвердил МИД России.

С призывом ввести санкции в отношении Рособоронэкспорта и разорвать все действующие контракты выступили в 2014 году американские сенаторы. Тогда реакции на это не последовало и СМИ связали это с контрактом на поставку вооруженным силам Афганистана вертолетов Ми-17В5, которые осуществляла российская компания.

[\(Коммерсантъ-Online\)](#)

### **Холдинг «Вертолеты России» покажет Ми-171А2 на выставке IDEAS-2016**

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках международной выставки IDEAS-2016, которая пройдет в экспоцентре города Карачи (Пакистан) с 22 по 25 ноября совместно с АО «Рособоронэкспорт» представит многоцелевой гражданский вертолет среднего класса.

Посетители выставки смогут ознакомиться с моделью вертолета Ми-171А2 в VIP-исполнении. Участников выставки ожидает большая деловая программа. Представители холдинга совместно с коллегами из АО «Рособоронэкспорт» проведут ряд запланированных встреч и переговоров, целью которых будет являться расширение двустороннего взаимодействия и укрепление сотрудничества со странами Азии и Ближнего Востока.

«В целом рынки Азии и Ближнего Востока в настоящее время демонстрирует стабильность и потребность в надежных и многофункциональных вертолетах разных классов, в том числе и в машинах для первых лиц. Мы готовы предложить не только современную технику и перспективные разработки, но и все необходимые сопутствующие услуги, включая послепродажное обслуживание»,





- заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

Перспективный многоцелевой вертолет Ми-171А2 разработан с учетом достижений современных технологий авиационной техники и отвечает основным требованиям безопасности и экологических норм. Современное бортовое радиоэлектронное оборудование позволяет вертолету осуществлять полеты днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, а также летать над водной поверхностью. Высокие летно-технические характеристики, надежность, возможность применения в широком диапазоне условий и температур, многофункциональность, простота в эксплуатации и обслуживании делают эти вертолеты российского производства одним из лучших предложений для рынка стран Азии и Ближнего Востока.

В рамках выставки в Пакистане специалисты холдинга «Вертолеты России» не только продемонстрируют свою перспективную модель, но и познакомят эксплуатантов и потенциальных заказчиков с системой послепродажного обслуживания гражданских вертолетов, в рамках которой холдинг обеспечит сервис машин на протяжении всего жизненного цикла.

[\(Вертолеты России\)](#)

#### **Россия поможет Ирану запустить обслуживание двигателей для вертолетов**

«Объединенная двигателестроительная корпорация» (ОДК) на Восьмом международном авиасалоне Iran Air Show 2016 обсудила с иранскими авиакомпаниями и предприятиями авиационной промышленности вопрос развития сервиса российских гражданских вертолетных двигателей в Исламской республике, говорится в сообщении ОДК.

В нем отмечается, что иранцы проявили большой интерес к организации сервиса вертолетных двигателей, в частности дооснащения иранского завода PANHA для осуществления на нем лицензионного ремонта гражданских двигателей семейства ТВ3-117/ВК-2500, которые предназначены для большинства вертолетов типа «Ми» и «Ка».

Кроме того, российская компания поможет обеспечить эксплуатацию действующего и потенциального парка силовых установок, включая ремонт, поставку комплектующих, дооснащение производственных мощностей.

[\(ТК Звезда\)](#)

#### **Китай планирует нарастить закупки российских вертолетов Ми-171**

Холдинг "Вертолеты России" в ближайшее время передаст в интересах крупнейшей китайской компании-импортера авиатехники China General Aviation Service (CAS) два многофункциональных транспортных вертолета Ми-171, в будущем ожидается подписание новых контрактов на поставку данных машин, сообщил журналистам в среду президент CAS Цзяо Цзянь.

"В этот раз мы приехали в Улан-Удэ (Улан-Удэнский авиационный завод — ред) на приём двух вертолетов Ми-171. Этим контрактом предусматривается покупка только двух машин, но мы

надеемся, что будут заключены и другие соглашения — мы думаем также о закупках вертолетов Ка-32 и "Ансат", — сказал он.

Цзянь отметил, что Ми-171 пользуется особым спросом на китайском рынке, благодаря его способности работать в условиях высокогорья, занимающего большую часть северных провинций Китая.

"Вертолеты, которые мы сейчас покупаем, тоже будут использоваться в целях лесоохраны и ликвидации лесных пожаров. Мы очень рады, что двигатель ВК-2500, который также отлично подходит для условий работы в высокогорье, сможет устанавливаться на вертолётах Ми-171, это только укрепит его позиции на китайском рынке", — пояснил президент CAS.



China General Aviation Service — ведущая китайская компания-закупщик авиатехники, на которую приходится треть всего импорта летательных аппаратов в Китай. CAS и "Вертолеты России" сотрудничают, начиная с 1999 года.

Данное соглашение — не первый контракт на поставку российской вертолётной техники, о котором было заявлено в 2016 году. Так, в ходе выставки Airshow China-2016 "Вертолеты России" и китайская компания Wuhan Rand Aviation Technology Service заключили контракт на поставку пяти вертолетов "Ансат", Ка-32 и Ми-171 с опционом еще на 13 машин.

Wuhan Rand Aviation Technology Service заказала два легких "Ансата" в медицинской комплектации, а также два Ми-171 и один Ка-32 с опционом еще на 13 машин (3 Ка-32, 4 Ми-171 и 6 "Ансатов"). Первые поставки пройдут в 2017 году, выполнить контракт планируется до конца 2018 года.

Кроме того, на полях авиасалона в Чжухае был подписан контракт на поставку трех вертолетов — "Ансат", Ми-171 и Ка-32 в интересах китайской компании Jiangsu Baoli Aviation Equipment.

Согласно документу, Jiangsu Baoli в 2017 году получит один легкий вертолет "Ансат" в медицинской комплектации, один Ми-171 и один Ка-32.

[\(РИА Новости\)](#)

### Первый Bell 407GXP поставлен в Индию



Как стало известно BizavNews, Bell Helicopter (входит в Textron Inc.) объявила о поставке первого вертолета Bell 407GXP индийскому заказчику. Первым эксплуатантом 407GXP в стране стала компания Premair, входящая в группу Afimac Associates Private Limited. Заказчик получил вертолет в VIP-конфигурации и планирует эксплуатировать его для корпоративных и чартерных рейсов.

Созданный на базе Bell 407GX, новый Bell 407GXP имеет полезную нагрузку до 1160 кг, оснащается новым двигателем M250 Rolls-Royce, который в свою очередь способствует экономии топлива и поднимает вертолет на лидирующее место в своем классе по эксплуатации в «холодном» и «горячем» режиме. Bell 407GXP также оборудован улучшенной системой авионики для расчета показателей вертолета в режиме зависания. У нового вертолета увеличен межремонтный ресурс на 500 часов, что сокращает эксплуатационные расходы.

«Для наших клиентов Bell 407GXP становится более интересным, расширяя свои способности к многозадачности» - комментируют в Bell Helicopter. «Мы постоянно общаемся с нашими заказчиками,



чтобы лучше узнать, что они ищут в вертолете. Модернизируя и улучшая, мы совершенствуем характер полетов во всем мире».

[\(BizavNews\)](#)

### **Российские боевые вертолеты вошли в мировой топ**

Разведывательно-ударный вертолет Ка-52 "Аллигатор" вошел в тройку самых быстрых вертолетов мира. В топ рейтинга, составленного шведским изданием Expressen, попали также ударный Ми-28Н "Ночной охотник", транспортно-боевой Ми-35 и тяжелый многоцелевой военно-транспортный вертолет Ми-26.

Максимальная скорость Ка-52 - 350 километров в час. Помимо быстроты, "Аллигатор" отличается непревзойденной маневренностью - соосная схема несущих винтов позволяет машине выписывать фигуры, недоступные другим воздушным судам. Например, маневр "Воронка": Ка-52 движется вокруг цели по нисходящей спирали, оставаясь повернутым к ней носом и обстреливая ее из бортового оружия. Задом и боком "Аллигатор" может лететь со скоростью до 100 км/ч.

Возглавил рейтинг экспериментальный гибридный Eurocopter, в котором пятилопастному несущему винту помогают тянущие пропеллеры на концах крыльев. В 2013 году Eurocopter установил рекорд скорости в 472 километра в час.

Напомним, в России также ведется разработка перспективного скоростного вертолета. В октябре 2016 года летающая лаборатория на базе Ми-24 разогналась до 405 километров в час. Серийное производство машины с крейсерской скоростью более 360 км/ч и "максималкой" за 400 может начаться в рамках новой госпрограммы вооружений на 2018-2025 годы, рассказал замминистра обороны России Юрий Борисов.

[\(Российская газета\)](#)

## **Новости аэрокосмической промышленности**

### **«АэроГео» продолжает работу с P&WC**

Как стало известно BizavNews, осенью 2016 года авиакомпания «АэроГео» успешно прошла аудит и на очередные два года подтвердила свой статус приоритетного провайдера услуг компании Pratt & Whitney Canada по техническому обслуживанию турбовинтовых двигателей РТ6А на территории РФ и СНГ. ООО «АэроГео» имеет этот статус с 2014 года.

«Результаты аудита показали, что «АэроГео» строго соблюдает национальные отраслевые требования, а также требования производителя двигателей в вопросах обеспечения качества выполняемых работ, а также стандарты защиты окружающей среды и здоровья. Техническая база компании в достаточной мере оснащена персоналом, документацией и оборудованием для выполнения технического обслуживания двигателя РТ6А, в том числе, наиболее трудоёмкого вида работ - инспекции горячей части (HSI)», - комментируют в компании.



На сегодняшний день ООО «АэроГео» является единственной компанией в России, способной выполнять инспекцию горячей части (Hot Section Inspection) двигателей PT6A.

В 2016 году по заявкам Pratt & Whitney Canada CSC Europe GmbH компанией ООО «АэроГео» были выполнены 4 инспекции горячей части (HSI) на двигателях PT6A самолётов зарегистрированных и эксплуатируемых в России.

ООО «АэроГео» сертифицировано согласно ФАП-145 на выполнение полного объема технического обслуживания турбовинтовых двигателей PT6A-114A, -140, -34, в том числе, на работы по осмотру горячей части (HSI) и замене компонентов горячей части (камеры сгорания, колес турбины компрессора, соплового аппарата и других). Наша компания имеет сертификат на техническое обслуживание самолетов Cessna 208/208B, DHC-6 Twin Otter в полном объеме без ограничений», - комментируют в «АэроГео».

Турбовинтовые двигатели PT6A Small Series устанавливаются на такие модели самолетов как Cessna 208/208B, DHC-6 Twin Otter, Pilatus PC-6, AirTractor, Beechcraft King Air C90GTx.

Компания «АэроГео» создана в 2005 году в Красноярске. Сегодня «АэроГео» - авиакомпания с различными направлениями деятельности, разнотипным и современным парком воздушных судов, собственными посадочными площадками, высококвалифицированными кадрами и впечатляющей географией полетов. Парк воздушных судов авиакомпании насчитывает более 40 единиц авиационной техники, включающий в себя вертолеты и самолеты различных типов: Ми-8МТВ-1, Ми-8Т, Ми-2, Airbus Helicopters EC130 B4, Airbus Helicopters H125, Airbus Helicopters H120, Bell 429/407, Robinson R-44, DHC-6 Series 400 Twin Otter, Cessna 208B Grand Caravan и Cessna T206H.

[\(BizavNews\)](#)

### **Норвежская авиакомпания запланировала купить SSJ-100 для выхода на российский рынок**

Руководство норвежской авиакомпании FlyViking заявило о своем намерении выйти на внутренний рынок авиарейсов на территории России, для этого могут быть закуплены самолеты Sukhoi Superjet 100, сообщает норвежское издание Framtid i Nord.

Однако сначала компания планирует открыть перелеты по маршруту Киркинес – Мурманск. «Мы ведем переговоры с властями и поддерживаем тесный контакт с главой администрации Мурманска», - рассказал представитель авиакомпании Ула Йевер и выразил надежду, что таким образом удастся добраться до президента страны Владимира Путина, сообщает RT.

Но и на этом FlyViking останавливаться не хочет, рассказывает Framtid i Nord. Авиакомпания нацелена заполучить внутренние российские рейсы.

В ответ России предложат купить у нее самолеты Sukhoi Superjet 100. Йевер надеется, что такая сделка откроет авиакомпании дорогу на российский рынок.

[\(Взгляд\)](#)



## **У сотрудничества Ирана и России в авиационно-космической сфере огромный потенциал**

Председатель Национального космического центра Исламской Республики Иран заявил, что Иран и Россия используют свой высокий потенциал и дипломатические способности для развития двустороннего сотрудничества в авиационно-космической сфере.

В субботу, 19 ноября, завершилась восьмая международная выставка авиационной промышленности Ирана на острове Киш Iran Air Show 2016. В мероприятии приняли участие более чем 100 местных и зарубежных компаний.

По сообщению государственного информационного агентства Исламской Республики Иран IRNA, председатель Национального космического центра Исламской Республики Иран Манучехр Монтаги в четверг подчеркнул, что Иран стремится к расширению сотрудничества с Россией в авиационной отрасли. Монтаги сказал, что Иран обладает высоким потенциалом для развития трудовых ресурсов в авиационной отрасли, ремонта оборудования и технического обслуживания воздушных судов и аэропортов, тем самым создаются условия для сотрудничества с Россией.

Заявления были сделаны в ходе специального заседания "Иран и Россия, День России", проведенного организаторами авиасалона Pars Kish Aero Exhibition Co совместно с российским соорганизатором компанией НЕГУС ЭКСПО Интернэшнл.

С Иранской стороны в работе Российского дня также приняли участие генеральный директор Iran Air Show 2016 Бижан Бонакдар и Заместитель министра иностранных дел Ирана по делам Азии и Тихого океана Ибрахим Рахимпур. Россию представляли крупнейшие компании авиационной отрасли: Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), АО "Вертолеты России", АО "Авиационный комплекс имени С.В.Ильюшина", Объединенная двигателестроительная корпорация, АО "Концерн ВКО "Алмаз-Антей", ОАО "Авиасалон".

[\(НЕГУС ЭКСПО Интернэшнл\)](#)

## **Airbus Group сократит 780 сотрудников в рамках реструктуризации**

В рамках реструктуризации бизнеса Airbus Group сократит по меньшей мере 780 сотрудников, пишет Les Echos со ссылкой на данные местного профсоюза CFTC.

По информации издания, сокращение коснется 400 сотрудников, занятых в сфере технологических инноваций Airbus, 100 сотрудников из пресс-службы компании, 75 человек, занятых в стратегическом и международном подразделении (International Strategy Public Affaires), а также сотрудников юридического и IT-подразделения.

В конце сентября гендиректор Airbus Group Том Эндерс объявил о запуске нового плана по реструктуризации и снижению затрат компании. В рамках этого плана предполагалось усиление контроля над аэрокосмическим подразделением Airbus SAS.



Как ожидается, официальные данные о масштабах сокращений будут озвучены 29 ноября. В настоящее время в Airbus Group заняты 132,9 тыс. сотрудников по всему миру.

[\(Рамблер новости\)](#)

### **МАКС остается в Жуковском**

"Победила авиация!". Такой вывод сделал еженедельник "Аргументы недели" по поводу ответа Минпромторга об окончательном решении, где будет проходить МАКС-2017. Около трех месяцев назад главное военное ведомство России (Минобороны) публично высказало мнение о целесообразности перевода МАКСа из Жуковского в Кубинку, что большинством экспертов было воспринято как согласованное с высшим руководством страны решение. И действительно, 30 августа в адрес официального организатора МАКСа - ОАО "Авиасалон" поступило письмо, подписанное Главнокомандующим воздушно-космическими силами РФ Бондаревым: "В целях качественной подготовки к проведению Международного авиационно-космического салона МАКС-2017 на базе аэродрома Кубинка прошу ваших указаний о направлении в Главное командование Воздушно-космических сил сведения по расчётным площадям..."

Первым тревогу забил Герой России Магомед Толбоев, который направил обращение к главе государства с просьбой не допустить перевода авиасалона из Жуковского в Кубинку. Обращение подписали и многие другие авиационные специалисты, в том числе заслуженные летчики-испытатели, Герои России.

В результате по поручению администрации президента РФ из Минпромторга России пришел ответ в адрес Магомеда Толбоева, в котором сообщается об однозначном решении оставить площадку на аэродроме ЛИИ в Жуковском, как единственное место проведения МАКСа. А это значит, что главный международный авиационный форум страны откроется в нашем городе 15 августа 2017 года.

"Я очень рад, что здравый смысл восторжествовал, - заявил ЖВ Толбоев. - Это важная история и для города, и для отечественной авиации. Мы создавали МАКС и много сил приложили к тому, чтобы он получил тот авторитет в мире, который заслуживает наша авиация. Нет никакой необходимости лишать город Жуковский его главного праздника, который стал своего рода национальной идеей для всех жуковчан и национальной гордостью для авиаторов страны".

[\(Жуковские Вести\)](#)

### **Украина отказалась возвращать из ремонта российскую авиатехнику**

Правительство Украины одобрило законопроект, который прекращает действие межправительственного соглашения между Киевом и Москвой "О ликвидации и порядке возврата авиационной техники, находящейся на ремонтных предприятиях министерства обороны Украины и министерства обороны РФ".

Это межправсоглашение, вступившее в силу в 2007 году, предусматривало условия ликвидации пяти тяжелых стратегических бомбардировщиков Ту-95 на авиаремонтном заводе в украинском городе Белая Церковь. Самолеты, предназначенные для несения ядерных зарядов, должны были быть



пущены под нож согласно Договору о СНВ 1991 года. Кроме того, документ предусматривал взаимный возврат авиадвигателей военных летательных аппаратов. Двигатели находятся на ремонте как на российских, так и на украинских военных предприятиях.

Теперь одобренный правительством законопроект должен поступить в Раду, и в случае, если депутаты проголосуют "за", - то на подпись президенту Украины.

[\(Российская газета\)](#)

### **В «Авиастар-СП» обсудили перспективы применения современных технологий в авиационной промышленности**

24 ноября в АО "Авиастар-СП" открылась V Международная научно-практическая конференция "Системы управления жизненным циклом изделий авиационной техники: актуальные проблемы, исследования, опыт внедрения и перспективы развития". Она организована Ульяновским государственным университетом совместно с АО "Авиастар-СП" при поддержке ПАО "ОАК" и Союза машиностроителей России.

Конференция собрала около 200 человек, среди которых представители крупнейших авиационных предприятий, авиакомпаний, конструкторских бюро, научно-исследовательских организаций, высших учебных заведений. В этом году интерес к форуму проявили даже предприятия высокотехнологичных отраслей, не связанных с авиацией - моторо- и ракетостроители, специалисты судопроизводственной отрасли. Гостей и участников конференции объединил общий подход: стремление внедрять в производство передовые технологии автоматизации, контроля и управления.

"Благодаря программным продуктам и разработкам передовых технологических центров "Авиастар" продолжает успешно двигаться вперед по пути непрерывного совершенствования системы управления жизненным циклом изделий. Успешность, оперативность решения всех задач зависит от результатов нашей совместной деятельности на полях международной научно-практической конференции", - обратился к присутствующим управляющий директор АО "Авиастар-СП" Андрей Капустин.

Программа конференции включила три основных направления дискуссии: автоматизированные системы анализа, моделирования и управления производственными и технологическими процессами; современные системы инженерного анализа и их применение при проектировании и изготовлении высокотехнологичных изделий в условиях цифрового производства; опережающая подготовка и переподготовка кадров.

- Если сегодня нет взаимодействия науки с предприятием, то говорить о продвижении, о подготовке кадров на современном уровне нет смысла. Сегодняшние технологии позволяют моделировать многочисленные процессы производства; на новых принципах изготавливать натурные образцы. Это обеспечивает сокращение цикла и себестоимости продукции, - рассказывает президент Ульяновского государственного университета Юрий Полянский. - Появляется потребность не в традиционных компетенциях, а в принципиально новых компетенциях. Именно эти вопросы обсуждаются в рамках международной конференции.





Необходимость подготовки высококвалифицированных инженерных кадров для развития экономики страны отметила и депутат Государственной Думы РФ Марина Беспалова: "Президент России Владимир Владимирович Путин постоянно говорит о том, что качество инженерных кадров становится одним из ключевых факторов конкурентоспособности государства, основой его технологической, экономической независимости. Для реализации государственных программ нужны специалисты высокой квалификации. В плане подготовки кадров большое значение имеет не только профориентационное направление и взаимодействие с образовательными учреждениями, но и создание комфортных условий для работы, предоставление социальных гарантий своим сотрудникам. И в этом направлении АО "Авиастар-СП" является примером для многих предприятий".

По отзывам участников, подобные мероприятия - это отличный повод для обсуждения вопросов автоматизации технологических процессов, которые актуальны в авиационной промышленности. Так, представитель компании "Авиационный Консалтинг "Техно", которая в кооперации с "Авиастар-СП" выполняет проект разработки и внедрения поточной линии сборки самолетов Ил-76МД-90А, Максим Картов рассказывает о совместной работе с авиапредприятием: "Сегодня сборка отсеков фюзеляжа и стыковка консолей крыла осуществляется на оборудовании подобном тому, которое было на серийном производстве в Ташкенте. Сейчас технологии позволяют сделать ее автоматизированной с возможностью измерения лазерными трекерами и позиционирования при помощи числового программного управления. Это позволит значительно повысить производительность. Это будет первое оборудование, полностью разработанное российской компанией".

Пятая научно-практическая "Системы управления жизненным циклом изделий авиационной техники" продлится два дня. Организаторы уверены - форум станет мощным стимулом для консолидации научно-образовательного потенциала конструкторских бюро, промышленных предприятий и вузов.

[\(Авиастар-СП\)](#)

### **Sukhoi Superjet 100 станет тише**

В хвосте и центральной части самолетов будут использованы новые вибропоглощающие материалы.

Самолеты Sukhoi Superjet 100 станут тише и комфортнее, сообщает пресс-служба компании.

На лайнерах прошла серия акустических испытаний, которую провели «Гражданские системы Сухого» и Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н. Е. Жуковского. Специальные датчики измеряли уровень шума в салоне и кабине, а также - уровень вибрации.

Эксперты по итогам исследования рекомендовали использовать при серийном производстве SSJ 100 инновационные вибропоглощающие материалы в хвостовой и центральной частях самолета. Новые материалы начнут применяться в ближайшее время.

Sukhoi Superjet 100 находится в коммерческой эксплуатации с 2011 года и считается одним из самых комфортных пассажирских региональных самолетов в мире.

[\(Rambler Travel\)](#)



## **Стратегию развития российского авиапрома обновят в 2017 году**

Новую стратегию развития авиационной промышленности РФ, рассчитанную на период до 2030 г., планируется утвердить в 2017 г. Об этом на открытии IX Вертолетного форума рассказал представитель Минпромторга.

Сейчас текст стратегии находится на согласовании в органах власти. "В начале 2017 г. будет выпущен финальный документ, который задаст вектор развития промышленности до 2030 г.", — сказал чиновник.

Впервые содержание стратегии до 2030 г. представили весной текущего года. Тогда в Минпромторге рассказывали, что документ должен ответить на ряд ключевых вопросов, в том числе как выстраивать новые международные альянсы в новых политических условиях.

Одной из ключевых целей стратегии называлось возвращение России на мировой рынок "в качестве третьего производителя по объему гражданской продукции". В материалах Минпромторга, посвященных документу, также говорилось о неэффективности текущей модели отрасли, в основе которой лежит вертикальная интеграция.

Среди более конкретных задач упоминались необходимость сузить компетенции авиапроизводителей, сократить их избыточные мощности и приступить к системному развитию поставщиков второго–четвертого уровней. Перед государством планировалось поставить задачи по ориентации продукции на экспорт и приведению сертификационных требований к иностранным стандартам.

Существующая стратегия рассчитана на период до 2025 г.

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

## **Китай намерен активизировать разработку авиадвигателей - министр промышленности и информатизации КНР**

В 2016-2020 гг. Китай активизирует разработку авиадвигателей, заявил министр промышленности и информатизации Мяо Вэй.

Приоритетной в 13-й пятилетку будет работа по созданию двигателей для крупных пассажирских самолетов и современных вертолетов, а также газовых турбин с большой единичной мощностью, сказал он в четверг на отраслевом совещании по вопросам инноваций.

"Мы должны сформировать такую систему разработки и производства, которая объединяла бы фундаментальные исследования, технические разработки и производство собственной продукции", - заявил министр, подчеркнув, что овладение двигательными технологиями - это одно из важнейших звеньев в процессе трансформации и модернизации промышленности Китая.



Мяо Вэй заявил о поддержке создания в интернете на базе крупных промышленных предприятий открытых инновационных платформ. Также министр положительно отозвался о культивировании "умных" заводов, организации совместного производства в условиях интернетизации, индивидуализации заказов и освоении новых форм производственно-хозяйственной деятельности в рамках повышения инновационного потенциала отрасли.

[\(Синьхуа\)](#)

### **ФГУП «ЦАГИ» по заказу АО «ГСС» провел исследования в целях повышения комфорта Sukhoi Superjet 100**

В Центральном аэрогидродинамическом институте имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ "Институт имени Н.Е.Жуковского") по заказу АО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) завершилась серия испытаний Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Цикл работ был посвящен изучению звукового профиля, определяющего акустическую обстановку внутри салона и кабины экипажа во время полета и влияющего на уровень комфорта пассажиров.

Исследования проводились на опытных и серийных SSJ100, сообщили в пресс-службе ЦАГИ. По всей длине салона воздушного судна и в кабине экипажа специалисты ЦАГИ установили микрофоны, измеряющие уровень шумов. Стандартные иллюминаторы заменили специализированными - с датчиками для определения пульсации давления на внешней поверхности фюзеляжа. Это оборудование фиксировало акустические данные в процессе реального полета.

Проведенные в ЦАГИ эксперименты продемонстрировали, что предельно допустимые уровни шума внутри салона и кабины экипажа SSJ100 отвечают действующему государственному стандарту "Самолеты и вертолеты гражданской авиации. Допустимые уровни шума в салонах и кабинах экипажа и методы измерения шума". Более того, было определено, что у авиалайнера имеются возможности для дальнейшего улучшения акустического комфорта. Этот вывод был сделан после анализа данных, полученных в ходе летных испытаний. Ученые института рекомендовали использовать в хвостовой и центральной частях SSJ100 инновационные вибропоглощающие материалы.

Ранее ЦАГИ и ГСС провели большой объем работ по подтверждению соответствия конструкции SSJ100 российским и европейским авиационным требованиям. Был выполнен ряд исследований и испытаний по выявлению заложенных резервов самолета, включая повышение дальности полета, улучшение акустических характеристик и увеличение ресурса.

[\(и-Маш. Ресурс Машиностроения\)](#)

## **Новости беспилотной авиации**

### **Создан беспилотник для ловли дронов**

Для поимки дрона-нарушителя компания Airspace Systems разработала дрон, оснащенный кевларовой сетью.



Компания Airspace Systems разработала беспилотный летательный аппарат, который поможет в поимке дронов, залетевших в "запрещённое" воздушное пространство. Для этого он использует кевларовую сеть на тросе, которой просто опутывает беспилотник-нарушитель и относит на пост охраны, сообщает [dailydot.com](http://dailydot.com).

Перехватывающий беспилотник оснащён сетью из кевлара, прикреплённой к нижней части летательного аппарата. Пролетая над перехватываемым аппаратом, он выпускает её и запутывает нарушителя. В случае если подъёмной силы не хватает для удержания, сеть можно выпустить, а затем использовать более мощный и грузоподъёмный дрон, чтобы забрать "добычу".

Это далеко не первая реализованная схема по поимке дронов-нарушителей. В марте 2016 года американские военные показали в действии специальную винтовку для нейтрализации беспилотных летательных аппаратов. Используя радиочастотный сигнал, оружие отключает у беспилотника питание прямо в полёте, и тот падает на землю.

Винтовка была изобретена капитаном Бреттом Чапманом (Brent Chapman) из Военного исследовательского института Cyber в Вест-Поинте. По информации создателя, себестоимость такого оружия крайне низка и оно может быть собрано в полевых условиях из доступных компонентов.

[\(Life\)](#)