



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Ка-226Т переезжает в Улан-Удэ
- КумАПП изготовило первый легкий вертолет Ка-226Т корабельного базирования
- Михеев: инновационные решения сделали Ми-28НМ практически совершенной машиной

Новости вертолетной индустрии в России

- Глава «Вертолетов России» Михеев стал руководителем «Рособоронэкспорта»
- Андрей Богинский возглавил «Вертолеты России»
- Крылья из Москвы
- Морская авиация ТОФ в 2017 году пополнится партией обновленных Ка-29
- В Севастополе отремонтирован вертолет Ка-29
- Банк «Ак Барс» увеличил долю в «Вертолетах России» до 5,92%
- Airbus Helicopters провела серию семинаров по безопасности полетов в России
- Отсчет пошел: до открытия юбилейной выставки HeliRussia осталось 150 дней
- «Вертолеты России» поставят вертолеты для авиакомпании «Ямал»
- Холдинг «Вертолеты России» завершил передачу вертолетов Ми-8АМТШ и Ми-8АМТШ-ВА в рамках ГОЗ-2016
- Санавиация Приморья перевезла более 200 человек
- Чемезов рассказал, почему Ростех не будет продавать акции «Вертолетов России»
- Боевые машины холдинга «Вертолеты России» начали первые полеты в рамках программы обучения летчиков ЮВО
- Руководитель холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев встретился с Главой Республики Башкортостан Рустэмом Хамитовым
- Правительство субсидирует лизинг вертолетов
- «Вертолеты России» получили право на ремонт итальянских вертолетов AW189
- «Авиаавтоматика» победила в конкурсе Минобрнауки
- Рогозин отчитался о производстве военных самолетов и вертолетов
- Голодец рассказала о производстве нового вертолета для медицинской авиации
- Медведев освободил от должности замглавы Минпромторга Богинского

Новости вертолетной индустрии в мире

- Проект по обслуживанию вертолетов Ми-17 в Афганистане остается замороженным
- Monair запускает рейсы на Монблан
- Россия до конца года передаст Китаю партию вертолетов Ка-32А11ВС
- Сербия закупает девять вертолетов H145М



Новости аэрокосмической промышленности

- Росавиация потребовала проверить все самолеты SSJ 100
- ОДК переименовала «Авиадвигатель»
- ОАК и ОДК поддержат за счет доходов от нефти
- МАК о подписании Меморандума
- ГСС завершили осмотр парка SSJ100 после выявления дефекта в стабилизаторе
- UTair выиграла суд о правовой охране товарного знака UT
- Игорь Насенков возглавит «Технодинамику»
- ОАК и ОДК получают более 2,3 млрд руб. из дивидендов «Роснефтегаза» на создание Ил-114
- Минпромторг создал авиационную коллегия при правительстве России
- Россия будет сокращать преференции для иностранной авиатехники - Рогозин

Новости беспилотной авиации

- Регулирование беспилотного рынка сдвинулось с «мёртвой точки»
- ЦНТУ «Динамика»: перспективный универсальный беспилотный авиационный комплекс с вертикальным взлетом и посадкой

Новости вертолетных программ

Ка-226Т переезжает в Улан-Удэ

Как сообщает холдинг «Вертолеты России», дублирующее производство легкого многоцелевого вертолета Ка-226Т будет создано на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ). Завод уже приступил к освоению производства Ка-226Т, производственные планы включают изготовление 60 вертолетов, которые будут поставлены в Индию.

В качестве причины такого шага называется оперативное выполнение межправительственного соглашения от 2015 года о поставках Ка-226Т в Индию. Всего Индия должна получить 200 таких вертолетов, часть из которых будет поставлена из России, а другая часть – произведена на мощностях совместного предприятия. Согласно планам, в Индии должно быть произведено 140 вертолетов Ка-226Т, таким образом отвечать за поставку готовых Ка-226Т в Индию будет У-УАЗ.

К этому моменту вертолеты Ка-226Т производились только на Кумертауском авиационном производственном предприятии (КумАПП). Этот завод будет работать в кооперации с У-УАЗ по проекту Ка-226Т, а также сохранит полный цикл производства этого вертолета для госструктур России, гражданских операторов и иностранных заказчиков.

В зоне ответственности КумАПП остается производство и поставка ряда агрегатов для опытных и серийных вертолетов, в том числе колонок и лопастей несущего винта. У-УАЗ берет на себя производство и поставку технологических комплектов для производства Ка-226Т на совместном предприятии в Индии, организацию гарантийного обслуживания вертолетов, обучение индийского

летно-технического персонала в авиационном учебном авиационном центре в Улан-Удэ (который недавно был [модернизирован](#)), а также оказывает содействие в подготовке производства комплектующих для Ка-226Т в Индии.



В настоящее время КумАПП всецело вовлечен в работу по модернизации машин для ВМФ России. Недавно были совершены поставки вертолетов [Ка-27М](#) и [Ка-29](#). Также завод планируется обеспечить дополнительными экспортными заказами. Помимо нового Ка-226Т, завод выпускает другие модификации Ка-226, а также самый популярный в мире вертолет с соосной схемой несущих винтов – Ка-32А11ВС. Помимо этого, в настоящее время [рассматривается возможность](#) производства на КумАПП вертолетных двигателей разработки компании Климов.

В свою очередь, У-УАЗ обладает всеми необходимыми компетенциями для оперативного освоения производства Ка-226Т. Ранее завод уже производил вертолеты с соосной схемой несущих винтов разработки КБ «Камов» – это были легкие Ка-15, Ка-18 и Ка-25.

Подобное распределение компетенций между предприятиями холдинга «Вертолеты России» говорит о достижении высокой степени кооперации производственных мощностей, которая призвана обеспечить выполнение самых сложных и объемных заказов без ущерба для производства и модернизации вертолетов для российских государственных структур.

[\(АВИ\)](#)

КумАПП изготовило первый легкий вертолет Ка-226Т корабельного базирования

Кумертауское авиационное производственное предприятие (КумАПП) изготовило первый легкий вертолет Ка-226Т корабельного базирования, на машину ожидается высокий спрос в РФ и за рубежом, сообщил в среду генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Александр Михеев.



"В этом году на предприятии был выпущен первый легкий вертолет Ка-226Т корабельного базирования со складывающейся колонкой винта и новым бортовым оборудованием. Мы ожидаем высокий спрос со стороны российских и зарубежных заказчиков к этому вертолету для оснащения береговой охраны и других силовых структур. По нашей оценке, у этого вертолета большой потенциал", — сказал Михеев, чьи слова приводит пресс-служба.

Он также напомнил, что в 2016 году что КумАПП успешно выполнило контракт по глубокой модернизации Ка-27, а также отремонтировало партию Ка-29.

Легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т разработан для выполнения транспортных и специальных задач в любых метеоусловиях. Вертолет способен перевозить до 1,5 тонн грузов на расстояние до 600 километров, взлетная масса машины составляет 3,4 тонны.

[\(РИА Новости\)](#)

Михеев: инновационные решения сделали Ми-28НМ практически совершенной машиной

Модернизированный "Ночной охотник" Ми-28НМ благодаря новейшим техническим решениям стал практически совершенной боевой машиной. Об этом говорится в заявлении генерального директора

холдинга "Вертолеты России" Александра Михеева, опубликованном на официальном сайте компании.



"Уходящий 2016 год стал знаковым для большого числа наших вертолетных программ. Первый полет осуществил модернизированный Ми-28Н. Инновационные технологии и решения, примененные в конструкции этого вертолета, не просто улучшили его характеристики, а сделали Ми-28НМ практически совершенной боевой машиной", - сказал он.

Ми-28НМ - модернизированная версия вертолета Ми-28Н "Ночной охотник". Работы над новой модификацией начались в 2009 году. Как ожидается, Ми-28НМ получит принципиально новый локатор, обеспечивающий круговой обзор, новую систему управления и другое оборудование, а также сможет применять высокоточное оружие.

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Глава «Вертолетов России» Михеев стал руководителем «Рособоронэкспорта»

Гендиректор холдинга "Вертолеты России" Александр Михеев возглавил "Рособоронэкспорт", сообщил первый вице-президент Союза машиностроителей России Владимир Гутенев.



"Новым гендиректором "Рособоронэкспорта" утвержден теперь уже бывший генеральный директор холдинга "Вертолеты России", - сказал Гутенев, первый заместитель председателя думского комитета по экономической политике. Заявление Гутенева распространила его пресс-служба.

По его словам, холдинг "Вертолеты России" возглавил заместитель министра промышленности и торговли Андрей Богинский.

[\(Интерфакс\)](#)

Андрей Богинский возглавил «Вертолеты России»

Холдинг «Вертолеты России» возглавил заместитель министра промышленности и торговли Андрей Богинский, рассказал «РИА Новости» первый зампред комитета Госдумы по экономической политике Владимир Гутенев. «Андрей Богинский возглавлял авиационный департамент в Минпромторге и, будучи заместителем министра, курировал это направление, — рассказал депутат. — Он сделал серьезный вклад в его развитие».

Владимир Гутенев также прокомментировал переход бывшего руководителя «Вертолетов России» Александра Михеева в «Рособоронэкспорт», о котором «Ъ» сообщал ранее. «Возглавив холдинг, объединяющий отечественную вертолетную индустрию, он многое сделал для активизации продаж российских вертолетов за рубеж и в этом деле очень преуспел», — отметил господин Гутенев. «Решения о назначениях этих руководителей на новые посты считаю вполне логичными и обоснованными», — подчеркнул депутат.

[\(Коммерсантъ-Online\)](#)

Крылья из Москвы

Как стало известно "Ъ", в скором времени у министра промышленности и торговли Дениса Мантурова появится новый заместитель. Вместо Андрея Богинского, уходящего руководить холдингом "Вертолеты России", куратором авиационной промышленности в ведомстве станет глава департамента науки, промышленной политики и предпринимательства правительства Москвы Олег Бочаров. Назначение, как ожидается, состоится уже в ближайшее время.

О том, что Минпромторг определился с кандидатурой сменщика господина Богинского на посту заместителя министра, "Ъ" рассказали несколько высокопоставленных источников в авиапроме. По их словам, им стал начальник департамента науки, промышленной политики и предпринимательства правительства Москвы Олег Бочаров. Эту же информацию "Ъ" подтвердил собеседник в руководстве ведомства и чиновник аппарата правительства: "О выборе кандидата осведомлен вице-премьер Дмитрий Рогозин, каких-либо возражений, насколько мне известно, у него он не вызвал, хотя личной встречи пока не было".

Непосредственным поводом для поиска куратора авиационной промышленности в Минпромторге стал грядущий переход Андрея Богинского на новое место работы. Он, как уже сообщал "Ъ", в начале следующей недели будет назначен гендиректором холдинга "Вертолеты России" вместо Александра



Михеева, который, в свою очередь, официально возглавит другую дочернюю структуру госкорпорации "Ростех" — спецэкспортера российских вооружений "Рособоронэкспорт" (см. "Ъ" от 10 декабря). По данным "Ъ", кандидатура господина Бочарова не была единственной — рассматривались как выходцы из авиапромышленности, так и действующие сотрудники Минпромторга, — однако именно господин Бочаров был признан компромиссным вариантом. На новом месте работы господин Бочаров будет осуществлять координацию и контроль деятельности двух ключевых подразделений ведомства — департамента авиационной и департамента радиоэлектронной промышленности. Представление о его назначении будет направлено в Белый дом в ближайшее время (заместителей господина Мантурова своим распоряжением назначает премьер Дмитрий Медведев).

Олег Бочаров имеет профильное авиационное образование: с 1986 года он работал на кафедре Московского авиационного института, а в 1996 году получил там специальность "авиационные двигатели и энергетические установки". В 2001 году окончил Российскую академию государственной службы при президенте РФ по специальности "юриспруденция". Четырежды (в 1997, 2001, 2005 и 2009 годах) избирался в Мосгордуму по одномандатному округу, с августа 2014 года перешел на работу в правительство Москвы. Коллеги господина Бочарова отмечают, что он был на хорошем счету и в городском парламенте, и в мэрии: его характеризуют как амбициозного человека, умеющего устанавливать контакты с нужными людьми и организациями, в мэрии его ценят за коммуникативные навыки и ораторское мастерство.

Собеседник "Ъ" из окружения господина Бочарова утверждает, что он был "одним из самых серьезных лоббистов в Мосгордуме", в частности, "занимался налогообложением, освобождал бизнесменов от уплаты или делал рассрочки — в конце девяностых у МГД было такое право". Другие источники "Ъ" утверждают, что у него сложился доверительный контакт с мэром Москвы Сергеем Собяниным. Последний был доволен тем, как подчиненный успешно решает поставленные задачи: в частности, речь идет о создании в столице технопарков. О том, кто займет его место в правительстве Москвы, пока неизвестно.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Морская авиация ТОФ в 2017 году пополнится партией обновленных Ка-29

Морская авиация Тихоокеанского флота (ТОФ) в 2017 году пополнится партией обновленных вертолетов Ка-29, предназначенных для противодействия кораблям и подводным лодкам противника, сообщил в понедельник ТАСС начальник отдела информационного обеспечения во Владивостоке пресс-службы Восточного военного округа (ВВО) капитан второго ранга Владимир Матвеев.

"Обновленные машины уже начали поступать в авиационную часть в Приморском крае. Согласно государственному контракту на транспортно-боевых вертолетах Ка-29 заводом, входящим в холдинг "Вертолеты России", были заменены детали колонок несущего винта, двигателей и редукторов, полностью обновлено лакокрасочное покрытие", - сообщил Матвеев.

[\(ТАСС\)](#)



В Севастополе отремонтирован вертолет Ка-29

Как сообщают на веб-ресурсе aviaforum.ru, в начале декабря 2016 года на ГУП "Севастопольское авиаремонтное предприятие" (САП) был завершён капитально-восстановительный ремонт первого для данного завода транспортно-боевого вертолета Ка-29 Морской авиации ВМФ России.

Данный борт (заводской номер 52350047121804, серийный номер 079-03) проходил ремонт на САП с начала 2015 года, и до конца 2016 года должен быть передан авиации Черноморского флота, в составе которой, видимо, станет первым летным Ка-29 за длительное время.

Согласно реестру на веб-ресурсе russianplanes.net, вертолет Ка-29 с заводским номером 52350047121804 (серийный номер 079-03) был построен на Кумертауском авиационном производственном предприятии (КумАПП) в 1988 году и ранее эксплуатировался с бортовыми номерами "59 желтый" и затем "70 красный" в авиации Северного флота. Ориентировочно в 2000 году вертолет как "70 красный" был передан на Черноморский флот в Качу, где однако, длительное время находился на хранении, пока не был в 2015 году передан для ремонта на САП.

Напомним, что 21 декабря 2016 года Морской авиации ВМФ России были также переданы шесть вертолетов Ка-29, прошедших капитальный ремонт на АО "Кумертауское авиационное производственное предприятие".

На ноябрь 2016 года в летном состоянии в ВМФ России находились только четыре вертолета Ка-29 - две машины с бортовыми номерами "38 желтый" (регистрационный номер RF-34194) и "39 желтый" (регистрационный номер RF-34188), эксплуатирующиеся в 859-м Центре боевого применения и подготовки лётного состава Морской авиации ВМФ России в Ейске, а также вертолеты Ка-29 с бортовыми номерами "23 красный" и "75 красный" в составе авиации Северного флота (оба последних в настоящее время находятся в боевом походе на борту тяжелого авианесущего крейсера "Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов").

[\(Оружие России\)](#)

Банк «Ак Барс» увеличил долю в «Вертолетах России» до 5,92%

Банк "Ак Барс" увеличил долю в АО "Вертолеты России" до 5,92%, сообщает пресс-служба кредитной организации. Ранее банку принадлежало 3,83% обыкновенных акций компании. Доля изменилась 23 декабря. "Банк купил акции, так как видит в них потенциал роста", - сообщили "Интерфаксу" в пресс-службе "Ак Барса". В настоящее время уставный капитал "Вертолетов России" - дочерней компании ОПК "Оборонпром" (входит в "Ростех") - составляет 101 млн 255 тыс. 763 рубля, он разделен на такое же количество обыкновенных акций номиналом 1 рубль.

Холдинг "Вертолеты России" образован в 2007 году, в него входят пять вертолетных заводов, два конструкторских бюро, предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий. Основные покупатели продукции холдинга - Минобороны, МВД, МЧС, российские и иностранные авиакомпании. В 2015 году объем поставок составил 212 вертолетов.

Банк "Ак Барс" по итогам трех кварталов 2016 года занимает 20-е место по размеру активов в рейтинге "Интерфакс-100", подготовленном "Интерфакс-ЦЭА".

[\(Финмаркет\)](#)

Airbus Helicopters провела серию семинаров по безопасности полетов в России

Компания Airbus Helicopters Vostok завершила серию обучающих семинаров по безопасности полетов для коммерческих эксплуатантов и частных владельцев вертолетов Airbus Helicopters в России. Мероприятия прошли в Москве, Тюмени, Владивостоке и Санкт-Петербурге с участием частных владельцев вертолетов, руководящим и летно-техническим составом российских коммерческих операторов, представителей авиационных властей.



Главная задача семинаров Airbus Helicopters – способствовать формированию культуры безопасности полетов на всех уровнях: от владельцев вертолетов и топ-менеджмента компаний-операторов до летно-технического персонала. На семинарах партнеры Airbus Helicopters знакомятся с методиками повышения безопасности полетов и анализируют авиационные происшествия. Представители компании рассказывают о современных аналитических методах Airbus Helicopters, способствующих повышению уровня безопасности полетов.



«Безусловный приоритет Airbus Helicopters – обеспечение максимально высокого уровня безопасности полетов. Цикл мероприятий для наших заказчиков способствует формированию культуры безопасной эксплуатации вертолетной техники. При возникновении любых вопросов наши клиенты всегда могут обратиться к нам и получить оперативную помощь. Мы уверены, что диалог с партнерами и использование инструментов и систем, разработанных компанией Airbus Helicopters, будут способствовать значительному повышению уровня безопасности полетов», — сказал Эмерик Ломм, генеральный директор Airbus Helicopters Vostok.

«Важно понимать, что большая часть авиационных происшествий является следствием системных ошибок. Поэтому необходимо работать над созданием культуры безопасности полетов на всех уровнях. Хелипорт Истра имеет собственный учебный центр, где готовит пилотов частных вертолетов в соответствии со стандартами ведущих мировых авиапроизводителей. Подобные семинары позволяют по-новому взглянуть на проблему безопасности полетов. Мы приветствуем инициативу Airbus Helicopters и поддерживаем проведение практических мастер-классов в дальнейшем», — прокомментировал Михаил Юшков, генеральный директор Хелипорт Истра.

«Мы эксплуатируем вертолеты санитарной авиации на территории Москвы. Было интересно узнать о новых инструментах и системах, используемых для эффективного и безопасного выполнения полетов в городских условиях. Мы высоко оцениваем инициативу проведения подобных семинаров компании Airbus Helicopters. Уверены, что опыт авиапроизводителя и европейских эксплуатантов, а также практический разбор возможных ошибок во время полета будут способствовать повышению уровня безопасности полетов в России», — отметил Валерий Бабурин, главный пилот-инспектор, заместитель начальника инспекции безопасности полетов МАЦ.

[\(BizavNews\)](#)

Отсчет пошел: до открытия юбилейной выставки HeliRussia осталось 150 дней

До открытия 10-й юбилейной Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia остается ровно 150 дней. Выставка распахнет свои двери этой весной, 25 мая, и продлится в течение 3 дней. Традиционное место проведения – МВЦ «Крокус Экспо» в Москве.

HeliRussia проводится ежегодно с 2008 года согласно распоряжению Правительства Российской Федерации. Организатором выставки выступает Минпромторг России, устроителем – компания «Русские Выставочные Системы». Ассоциация Вертолетной Индустрии, объединяющая компании отрасли широкого профиля, оказывает поддержку проведению выставки.

К этому моменту для участия в HeliRussia 2017 оформили заявки 73 компании из 11 стран мира, что является рекордным показателем в сравнении с аналогичными периодами прошлых лет. С каждым днем число участников продолжает расти.

На протяжении многих лет HeliRussia является самой крупной и посещаемой отраслевой выставкой на территориях Европы и Северной Азии: в 2016 году она собрала 224 компании из 15 стран мира, на выставке экспонировалось 16 вертолетов и 16 беспилотных летательных аппаратов.

Секрет успеха выставки заключается в уникальном формате – нет ни единого сегмента вертолетной индустрии, который не был бы представлен на HeliRussia. Многие отраслевые компании подводят итоги прошедшего года и делятся планами на будущее именно на выставке HeliRussia.



В профессиональной среде выставка обрела популярность благодаря тому, что это единственное мероприятие, которое дает исчерпывающий объем информации об актуальном состоянии дел в вертолетной индустрии. Постоянными посетителями HeliRussia стали компании-операторы вертолетной техники, инвесторы, специалисты по закупкам, представители региональных и федеральных органов власти, а также другие ответственные за стратегические решения специалисты, военные атташе, индустриальные эксперты и отраслевые журналисты.

Компаниям-участникам HeliRussia дает возможность эффективного построения связей с партнерами и клиентами, а также шанс заявить о себе и усилить присутствие на рынке: благодаря уровню проведения, многие из приуроченных к проведению выставки новостей привлекают внимание СМИ.

Организаторы HeliRussia поздравляют всех с Новым годом и Рождеством и будут рады увидеть среди участников HeliRussia 2017 старых и новых знакомых!

[\(HeliRussia 2017\)](#)

«Вертолеты России» поставят вертолеты для авиакомпании «Ямал»

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) заключил с авиакомпанией «Ямал» контракт на поставку двух многоцелевых вертолетов Ми-8МТВ-1. Согласно договору машины поступят в распоряжение авиакомпании до конца 2017 года.



Многоцелевые вертолеты Ми-8МТВ-1 будут использоваться для пассажирских и грузовых перевозок, санитарных заданий, поисково-спасательных и лесоавиационных работ, авиапатрулирования, пожаротушения, ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

Каждое из воздушных судов будет оснащено внешней грузовой подвеской и подготовлено под установку бортовой лебедки. Для выполнения полетов на дальние расстояния вертолеты получат дополнительные топливные баки.

«Наши вертолеты на протяжении многих лет эксплуатируются в районах со сложными климатическими условиями и неизменно доказывают свою эффективность. Мы ставим перед собой цели способствовать повышению транспортной доступности регионов и надеемся на продолжение сотрудничества с российскими авиакомпаниями», - заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

Выбор вертолетов Ми-8МТВ-1 для работы в Заполярье обусловлен их подтвержденной высокой надежностью и эффективностью применения в широком диапазоне температур, возможностью безангарного хранения, простотой обслуживания и эксплуатации в регионах с ограниченно развитой наземной инфраструктурой.

Авиакомпания «Ямал» является одним из крупнейших вертолетных операторов в России и имеет богатый опыт применения отечественной авиационной техники в суровых климатических условиях Заполярья.

[\(Вертолеты России\)](#)

Холдинг «Вертолеты России» завершил передачу вертолетов Ми-8АМТШ и Ми-8АМТШ-ВА в рамках ГОЗ-2016

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) завершил передачу заказчиком военно-транспортных вертолетов Ми-8АМТШ и Ми-8АМТШ-ВА производства Улан-Удэнского авиационного завода, запланированных к поставке в 2016 году в соответствии с условиями Государственных контрактов.

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» своевременно и в полном объеме завершил исполнение Государственного оборонного заказа 2016 года по поставке вертолетов и авиационного имущества. После завершения испытаний и оформления документации по приему-передаче техники вертолеты поступили в подразделения Министерства обороны России. Техника производства Улан-Удэнского авиационного завода составляет основу обновленного парка вертолетов среднего класса, стоящих на вооружении Министерства обороны РФ.

«По традиции в этом году мы выполнили Гособоронзаказ в соответствии с намеченным графиком. Одним из приоритетных направлений деятельности нашего предприятия является совершенствование и модернизация вертолетов, находящихся на вооружении российских ВКС. Для этого мы внедряем в производство новые технологии, оборудование и современные достижения отечественного приборостроения», - заявил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

Военно-транспортный вертолет Ми-8АМТШ – один из самых современных и оснащенных вертолетов семейства Ми-8/17. Широкий набор средств вооружения и системы повышения боевой живучести позволяют вертолетам эффективно выполнять любые поставленные задачи. Вертолеты оборудованы современным пилотажно-навигационным оборудованием и комплексом связи. Оборудование машин адаптировано для использования очков ночного видения, что позволяет выполнять полеты в ночных условиях на малых и предельно-малых высотах, а также совершать взлеты и посадки с необозначенных площадок.



В 2016 году У-УАЗ продолжил поставку успешно прошедших испытания «арктических» военно-транспортных вертолета Ми-8АМТШ-ВА для ВКС РФ, а также начал их поставлять для нужд авиации Военно-морского флота Российской Федерации. Вертолет Ми-8АМТШ-ВА создавался специально для обеспечения интересов Российской Федерации в Арктике. На основе военно-транспортного вертолета Ми-8АМТШ-В была создана машина для эксплуатации в сложных метеорологических условиях, условиях полярной ночи, ограниченной видимости и малоориентирной местности. Все доработки призваны улучшить использование вертолета и для нужд военно-морского флота МО РФ в северных широтах страны.

[\(Вертолеты России\)](#)

Санавиация Приморья перевезла более 200 человек

Развитие санитарной авиации в Приморском крае обсудили на заседании краевой комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.



"В медучреждения края было транспортировано 209 пациентов. Проведено 11 консультаций на месте", - отметила заместитель директора департамента здравоохранения Тамара Курченко.

Также авиация принимала участие в эвакуации людей из затопленных районов края.

"Проводилась эвакуация из зоны затопления больных, беременных, людей с ограниченными возможностями. В районы, отрезанные от наземного сообщения, доставлялись медикаменты, вакцины, медицинское оборудование", - сказала Тамара Курченко.

Помимо закупки новой техники, власти региона планируют вертолетные площадки возле медицинских учреждений. Так в крае устроено 18 специальных площадок возле больниц.

[\(Комсомольская правда\)](#)

Чемезов рассказал, почему Ростех не будет продавать акции «Вертолетов России»

Ростех не собирается продавать второй пакет акций в холдинге «Вертолеты России» в размере примерно 24-26% акций, рассказал глава корпорации Сергей Чемезов.

Он пояснил, что на этот пакет акций пока нет покупателя.

Чемезов отметил, что Российский фонд прямых инвестиций, который купил первый пакет акций, пока не планирует покупать второй.



Напомним, в июне 2016 года Ростех продал до 25% холдинга «Вертолеты России» РФПИ и ближневосточным инвестфондам. Всего планируется продать 49% акций холдинга.

[\(ТРК «Звезда»\)](#)

Боевые машины холдинга «Вертолеты России» начали первые полеты в рамках программы обучения летчиков ЮВО

Экипажи армейской авиации ЮВО приступили к полетам в новом учебном периоде на вертолетах Ми-28Н, Ми-35М и Ми-24П производства ПАО «Роствертол» и Ка-52 производства ПАО ААК «Прогресс» холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех).

В соответствии с планом летной подготовки экипажи армейской авиации с декабря 2016 по июнь 2017 года будут отрабатывать навыки управления боевыми вертолетами над горной и равнинной местностью. В ходе занятий по одиночной подготовке летчики из Ростовской области, Краснодарского, Ставропольского краев и Республики Крым отрабатывают элементы простого и сложного пилотажа в дневное и ночное время, а также действия в составе звеньев при совместном маневрировании. В начале 2017 года экипажам предстоит выполнить ряд практических задач по уничтожению воздушного десанта условного противника и практиковаться в применении управляемого и неуправляемого ракетного вооружения.

«Холдинг «Вертолеты России» поставляет в войска современные и эффективные вертолеты и уже ведет разработки перспективной авиатехники, потребность в которой испытывает армейская авиация», - сообщил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по продажам Владислав Савельев.

Ударный вертолет Ми-28Н в российской армии прозвали «Ночным охотником» за способность выполнять боевые задачи в любое время суток. Он предназначен для огневой поддержки передовых частей сухопутных войск, мотострелковых и танковых подразделений. «Ночной охотник» обладает усиленной бронезащитой, отличается повышенной боевой живучестью, оснащен современным высокоточным комплексом управляемого и неуправляемого вооружения.

Транспортно-боевые Ми-35М предназначены для уничтожения бронетанковой техники и огневой поддержки подразделений сухопутных войск. Они оснащены современным высокоточным оружием и способны выполнять боевые задачи круглосуточно в различных метеоусловиях. Одной из наиболее важных особенностей Ми-35М является наличие нескольких вариантов его применения: ударного, десантного, санитарного и транспортного.

Транспортно-боевые Ми-24П надежны, неприхотливы, оснащены внушительным арсеналом вооружения, благодаря чему заслужили репутацию отличных «солдат». В послужном списке этих вертолетов – участие в десятках боевых конфликтов. В армейской авиации они применяются для огневой поддержки наступающих наземных войск, уничтожения бронетанковой техники.

Разведывательно-ударный вертолет Ка-52 «Аллигатор» предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы, вертолетов и других летательных



аппаратов противника на переднем крае и в его тактической глубине, в любых погодных условиях и в любое время суток, а также решения других задач. Вертолет оснащен самой современной авионикой и мощным вооружением, которое может конфигурироваться под различные боевые задачи. Кроме того, Ка-52 «Аллигатор» снабжен устройствами снижения заметности и системой радиоэлектронной защиты, уменьшающими, рассеивающими и искажающими тепловой след двигателей, а также средствами активного противодействия.

[\(Вертолеты России\)](#)

Руководитель холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев встретился с Главой Республики Башкортостан Рустэмом Хамитовым

Руководитель холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) Александр Михеев провел рабочую встречу с Главой Республики Башкортостан Рустэмом Хамитовым. Стороны обсудили вопросы развития вертолетостроительной отрасли в республике, в том числе текущую ситуацию на Кумертауском авиационном производственном предприятии (КумАПП).

Вопросы, которые затронули на встрече глава «Вертолетов России» и Республики Башкортостан, касались текущей загрузки предприятия. По словам Александра Михеева, 2016 год КумАПП завершил с хорошими результатами: выполнил ряд контрактов в полном объеме, а также изготовил вертолет новой модификации.

«Хочу особо подчеркнуть, что КумАПП выступил организатором восстановления производства нового типа противолодочного вертолета Ка-27М. В 2016 году предприятие выполнило контракт по его глубокой модернизации, а также отремонтировало партию вертолетов Ка-29. Кроме того КумАПП продолжает осваивать изготовление новой техники, - сообщил руководитель холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев. - В этом году на предприятии был выпущен первый легкий вертолет Ка-226Т корабельного базирования со складывающейся колонкой винта и новым бортовым оборудованием. Мы ожидаем высокий спрос со стороны российских и зарубежных заказчиков к этому вертолету для оснащения береговой охраны и других силовых структур. По нашей оценке, у этого вертолета большой потенциал. При этом работа над производством базовой версии Ка-226Т на КумАПП продолжится», - сказал Александр Михеев.

«Благодаря нашей совместной работе, спланированной в конце 2015 года, удалось поднять завод, который сегодня выходит на траекторию роста. Это уже третье предприятие в Башкортостане после УМПО и УАПО, получившее новый импульс благодаря скоординированным действиям республики и холдингов, - отметил Рустэм Хамитов. - Все зависит от людей, от воли руководителей. Если этим занимаются первые лица, если есть желание и понимание того, куда двигаться дальше, то все вопросы решаемы».

«До конца 2016 года КумАПП передаст первую партию многоцелевых Ка-32А11ВС Китаю по контракту, подписанному в 2015 году. В 2017 году КумАПП продолжит реализовывать текущие экспортные контракты, а также планирует заключить ряд новых на поставку вертолетов Ка-32А11ВС, осуществление капитального ремонта и модернизацию партии Ка-28 для инозаказчика. Кроме того, предприятие будет работать над модернизацией вертолета Ка-27, которая продолжится в следующем году. В 2017 мы рассчитываем поставить продукции на 45% больше в денежном выражении, чем было

в 2016 году. Проблем с загрузкой производственных мощностей у нас нет», - подчеркнул управляющий директор КумАПП Юрий Пустовгаров.

[\(Вертолеты России\)](#)

Правительство субсидирует лизинг вертолетов

Согласно Постановлению Правительства Российской Федерации №1486 от 26 декабря, Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) получит бюджетные инвестиции для приобретения 29 новых вертолетов производства холдинга «Вертолеты России».



Новые вертолеты призваны пополнить парк российских авиакомпаний. Среди моделей, которые попадают под программу лизинга ГТЛК – новый вертолет «Ансат», а также хорошо известные операторам вертолетной техники по всему миру Ми-8АМТ (производства У-УАЗ) и Ми-8МТВ (производства КВЗ).

О пользе мер по субсидированию лизинга вертолетной техники отечественного производства шла речь в ходе круглого стола «Вертолеты в системе медицинской эвакуации», который был проведен Ассоциацией Вертолетной Индустрии (АВИ) в начале декабря. Программа вертолета «Ансат», который без сомнения является самым перспективным медико-эвакуационным вертолетом российского производства, может выиграть от субсидирования лизинга больше всего.

АВИ активно работает в сфере повышения доступности лизинга вертолетной техники для операторов в России. С прошлого года в структуре Ассоциации функционирует экономический комитет (ЭК) - решение о его создании было принято на Вертолетном форуме - 2015. ЭК занимается вопросами развития лизинга в вертолетной индустрии и планирует провести значительную работу в этом направлении в следующем году.

[\(АВИ\)](#)

«Вертолеты России» получили право на ремонт итальянских вертолетов AW189

Вертолеты России" получили право осуществлять ремонт и техническое обслуживание итальянских вертолетов AgustaWestland AW189, сообщил в четверг генеральный директор холдинга Александр Михеев.



Ранее гендиректор группы Leonardo-Finmeccanica Мауро Моретти заявил, что на российско-итальянском совместном предприятии "Хеливерт" в Подмосковье началась сборка итальянских вертолетов AW189 в интересах "Роснефти".

"Несмотря на санкционные ограничения, холдинг продолжил плодотворное взаимовыгодное сотрудничество со своими европейскими партнерами. Сервисный центр ЗАО "Хеливерт", являющийся совместным предприятием холдинга "Вертолеты России" и итальянской компании Leonardo-Finmeccanica, получил право осуществлять техническое обслуживание и ремонт средних вертолетов AW189", — заявил Михеев в своем обращении в корпоративном журнале "Вертолетов России".



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

[\(РИА Новости\)](#)

«Авиаавтоматика» победила в конкурсе Минобрнауки

19 декабря 2016 года АО «Авиаавтоматика» им. В.В. Тарасова» (г. Курск) как инициатор проекта с главным исполнителем НИОКТР ФГБОУ «Балтийский государственный технический университет «ВОЕНМЕХ» им. Д.Ф. Устинова» признано победителем конкурса, организованным Минобрнауки России на право получения субсидий на реализацию комплексного проекта по созданию высокотехнологичного производства под общим названием «Создание высокотехнологичного импортозамещающего производства комплекта аппаратуры для повышения безопасности полетов вертолетов в северных широтах при сложных метеоусловиях и ограниченной видимости».

Длительность проекта составляет три года. Предприятие участвовало в этом конкурсе при поддержке Ассоциации Вертолетной Индустрии.

Достижение запланированных результатов обеспечит формирование научно-технического потенциала, необходимого для последующего промышленного освоения технологий изготовления высокотехнологичного импортозамещающего производства комплекта аппаратуры для повышения безопасности полетов вертолетов в северных широтах при сложных метеорологических условиях и ограниченной видимости на этапах взлета и посадки. Комплект аппаратуры позволит при эксплуатации повысить безопасности полетов вертолетов, практически любого класса и будет включать в себя:

- аппаратуру распознавания вида скрытой подстилающей поверхности перед приземлением вертолета (болото под слоем травы, вязкий или твердый грунт под слоем травы, водная поверхность под слоем растительности) на основе применения методов гиперспектрального анализа;
- аппаратуру бесконтактного распознавания и диагностирования неровности грунта под вертолетом при его посадке на заснеженную поверхность;
- аппаратуру раннего обнаружения препятствий, находящихся по курсу полета вертолета при маловысотном режиме полета (в том числе проводов высоковольтных линий);
- аппаратуру бесконтактного определения соконусности несущих винтов вертолета как опцию в составе технических средств диагностики технического состояния вертолета;
- аппаратура комплексной обработки информации для ситуационной поддержки принятия решения экипажем вертолета как дополнение к базовому (штатному) составу технического зрения вертолета.

Предусмотренная проектом проблемно-тематическая направленность научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ соответствует приоритетам в области развития систем управления безопасностью полетов (СУБП) вертолетов, что является особо актуальным в связи



с вводом в действие с ноября 2013 года на территории Российской Федерации 101-й поправки ИКАО в области СУБП.

Реализация этого проекта позволит достичь цели по импортозамещению и обеспечению технологической независимости авиационной отрасли нашей страны.

АО «Авиаавтоматика» имени В.В. Тарасова» (до июня 2014 года — Курское ОАО «Прибор») — разработчик и производитель радиоэлектронной продукции, является членом Ассоциации Вертолетной Индустрии.

[\(АВИ\)](#)

Рогозин отчитался о производстве военных самолетов и вертолетов

В течение 2016 года предприятия российского оборонно-промышленного комплекса произвели 109 боевых самолетов и 186 военных вертолетов, заявил вице-премьер России Дмитрий Рогозин, передают «Вести.Ru».

«30 гражданских самолетов было произведено в этом году, 22 гражданских вертолета. Если говорить про военные — 109 военных самолетов и 186 военных вертолетов», — сказал он.

По его словам, в 2016 году в России также были произведены шесть крупных боевых кораблей и проведены 18 успешных пусков в ракетно-космической сфере.

[\(Газета.Ru\)](#)

Голодец рассказала о производстве нового вертолета для медицинской авиации

Новый отечественный вертолет с медицинским модулем для вылетов санитарной авиации разработан и уже выпускается, производство осуществляется в Казани, в следующем году 34 региона России будут обеспечены специальными тарифами для обслуживания санавиации, сообщила вице-премьер Ольга Голодец в пятницу.

"На следующий год еще важнейшим проектом является развитие санитарной авиации. И здесь наша промышленность подключилась: разработан и выпускается уже новый вертолет с медицинским модулем, в Казани производится. Замечательный вертолет, уже получил хорошую оценку у специалистов в здравоохранении. И на следующий год 34 региона будут обеспечены специальными тарифами для обслуживания санитарной авиации", - сообщила Голодец в интервью телеканалу "Россия 24".

[\(РИА Новости\)](#)

Медведев освободил от должности замглавы Минпромторга Богинского

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев освободил от должности заместителя министра промышленности и торговли Андрея Богинского в связи с переходом на другую работу. Распоряжение от 28 декабря опубликовано на официальном портале правовой информации.



"Освободить Богинского Андрея Ивановича от должности заместителя министра промышленности и торговли РФ в связи с переходом на другую работу", - говорится в документе.

Как сообщал ранее генеральный директор госкорпорации "Ростех" Сергей Чемезов, Андрей Богинский с начала января 2017 года возглавит холдинг "Вертолеты России". Прежний глава холдинга Александр Михеев станет гендиректором "Рособоронэкспорта" с 9 января.

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Проект по обслуживанию вертолетов Ми-17 в Афганистане остается замороженным

Проект по обслуживанию вертолетов Ми-17 в Афганистане, ранее осуществлявшийся Россией и НАТО, остается замороженным.

Об этом заявил постоянный представитель РФ при НАТО Александр Грушко.

"По разным оценкам, в различных структурах Афганистана их (вертолетов) больше сотни, - сказал он. - А по признанию военных, которые прошли через натовскую операцию, служили в Международных силах по содействию безопасности в Афганистане и давали свой анализ операции НАТО "Решительная поддержка", без надежного воздушного компонента Вооруженные силы Афганистана не смогут контролировать территорию. А основу этого компонента составляют российские вертолеты".

"Мы готовили техников, создали систему логистики, которая основывалась на российских сертифицированных запчастях, - продолжил Грушко. - Все это остается в замороженном виде".

"Здесь НАТО снова выстрелило себе в ногу", - подчеркнул дипломат.

[\(ТАСС\)](#)

Monacaïr запускает рейсы на Монблан

Вертолетный оператор Monacaïr, базирующийся в Монако, анонсирует открытие рейса на Монблан, который будет выполняться на вертолетах Airbus Helicopters H130, начиная с конца декабря текущего года. Как рассказали BizavNews в компании, вертолетный тур рассчитан на целый день, а перелет из Монако займет несколько минут. Утром гости отправляются в The Refuge of Tornieux, где в теплой и уютной атмосфере традиционного альпийского шале смогут любоваться потрясающим видом на Монблан. Здесь расположен и всемирно известный горнолыжный курорт. После обеда клиентам будет предложен обзорный тур на вертолете вокруг Монблана и его окрестностей.

Monacaïr является частью Sky Group, который включает в себя оператора SkyCam и провайдера услуг ТОиР Sky Maintenance Services. Monacaïr, пожалуй, самый известный оператор в княжестве. Начав работу в 1988 году, компания приобрела уникальный опыт VIP-перевозок, что позволило ей в 1990 году стать официальным перевозчиком членов княжеской семьи и Правительства города-государства. Сейчас парк Monacaïr состоит из 20-ти вертолетов, включая EC145 Mercedes-Benz Style, AgustaWestland A109 GRAND NEW SP и Airbus Helicopters EC155 B1. Основу парка в настоящее время составляют Airbus Helicopters H130. Новые H130 задействованы на регулярной линии Monaco Heliport – Nice International

Airport. С начала эксплуатации новых вертолетов Monacoair уже перевез 15000 пассажиров. С мая 2016 года количество рейсов Monaco Heliport – Nice International Airport доведено до сорока в день.

Высота Монблана составляет 4810 метров – выше него в этой части земного шара только расположенный на Кавказе Эльбрус, высота двух вершин которого превышает 5600 метров. Монблан находится в Западных Альпах, административно принадлежит к районам Верхняя Савойя (Франция) и Курмайор (Италия). На его склоне расположен ледник Мер-де-Глас площадью более 33 кв. километров, а всего площадь ледников на Монблане составляет около 200 кв. километров. Горнолыжные курорты Франции и Италии связывает канатная дорога, а основании Монблана был проложен автомобильный тоннель.



Окрестности горы Монблан являются центром таких видов спорта, как горнолыжный, альпинизм и горный туризм. На французском склоне горы расположен курорт Шамони, на итальянском – Курмайор.

[\(BizavNews\)](#)

Россия до конца года передаст Китаю партию вертолетов Ка-32А11ВС

Россия до конца этого года отправит Китаю вертолеты типа Ка-32А11ВС. В качестве поставщика выступит КумАПП, рассказал во время общения с журналистами Юрий Пустовгаров, управляющий директор предприятия.



«До завершения этого года КумАПП отправит первую партию Ка-32А11ВС КНР в рамках исполнения контракта, который был подписан в минувшем году. В следующем году КумАПП станет реализовывать новые экспортные контракты. Помимо этого, планируется подписать ряд новых контрактов по вопросу поставки вертолетов Ка-32А11ВС, а также проведение капремонта и модернизации Ка-28 для зарубежного заказчика», — сообщил Пустовгаров.

Он добавил, что в следующем году предприятие займется дальнейшей модернизацией вертолетов Ка-27. Суммарно планируется осуществить поставку продукции на в объеме 45% большем нежели в текущем отчетном году.

Вертолеты Ка-32А11ВС применяются на территории свыше 30 государств мира. Эксперты признали данные машины одними из самых лучших противопожарных вертолетов во всем мире. EASA сертифицировало Ка-32А11ВС в 2009-м году, тогда как авиарегулятор Австралии в феврале 2013-го. Вертолет полностью отвечает стандартам FAR29 и АП-29.

Svopi.ru

Сербия закупает девять вертолетов H145M

Правительство Сербии подписало твердый контракт с европейской группой Airbus на приобретение девяти военных многоцелевых вертолетов Airbus Helicopters H145M.



Параметры контракта не сообщаются. Вертолеты будут использоваться в интересах министерств обороны. внутренних дел Сербии.

Вертолеты H145M (ранее обозначались как EC645 T2) производятся на германской производственной линии Airbus Helicopters и ранее были заказаны также германским Бундесвером и Таиландом, еще три вертолеты законтрактованы для обучения летного состава в Великобритании, передает блог bmpd.

[\(Военно-промышленный курьер\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Росавиация потребовала проверить все самолеты SSJ 100

На российском региональном самолете Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) выявлен дефект проушин верхних и нижних поясов установочных узлов стабилизатора. Проблема обнаружена на воздушном судне авиакомпании "ИрАэр" (бортовой номер RA-89010) в ходе плановой проверки. В связи с этим Росавиация предписала провести детальную инспекцию российских ВС при участии представителей производителя — компании "Гражданские самолеты Сухого". Такие данные следуют из документа, опубликованного 23 декабря на сайте Европейского агентства по безопасности авиоперевозок (EASA).

Результаты проверок эксплуатантам нужно будет представить в Росавиацию. В дальнейшем инспекцию поясов крепления кронштейнов навесок стабилизатора необходимо проводить во время каждого ежедневного обслуживания (DY-check). В дополнение авиакомпаниям предстоит еженедельно проверять состояние проушин верхних и нижних поясов установочных узлов стабилизатора. В случае обнаружения трещин на указанных деталях необходимо приостановить эксплуатацию ВС.

В ГСС рассказали, что компания уже приступила к осмотру парка SSJ 100, находящегося в эксплуатации, и выпустила техническое решение по поддержанию летной годности этих ВС. "В случае обнаружения дефектов по результатам осмотра они будут оперативно устранены. Для этого ГСС располагает необходимыми конструкторскими, производственными и техническими ресурсами", — говорится в официальном заявлении компании. Проверка проводится планоно, без приостановки полетов всего флота, рассказали в ГСС.

Производитель подчеркнул, что выявленный дефект "не может быть отнесен к критическим с точки зрения эксплуатации самолета". Узел имеет многоуровневую систему резервирования, и в ходе проектирования узла обеспечен запас его прочности, существенно превышающий эксплуатационные нагрузки, заверили в компании. Дополнительные детали производитель не раскрыл.

По данным ТАСС, указанные неполадки нашел при проверке крупнейший эксплуатант SSJ 100 — авиакомпания "Аэрофлот". Не уточняется, о сколько ВС идет речь. Представитель перевозчика отказался комментировать ситуацию для АТО.ru. В авиакомпании "Ямал", по данным "Интерфакса", проверку уже провели, и дефектов выявлено не было. Воздушные суда этого оператора продолжают



выполнять полеты. В "ИрАэро" на запрос АТО.ru от предоставления дополнительной информации отказались до того момента, "пока не будет официального заключения от ГСС". Известно, что в общей сложности дефект был обнаружен как минимум на шести самолетах (у каких операторов, не уточняется).

Результаты осмотра парка SSJ 100 будут проанализированы в ГСС и Росавиации, после чего авиакомпания получат дополнительные инструкции и рекомендации по предупреждению появления подобных дефектов. При необходимости "после разработки корректирующих мероприятий" будет производиться срочный ремонт по гарантии за счет производителя.

По данным на середину ноября в эксплуатации числятся 85 самолетов SSJ 100. Операторами этого типа ВС являются 12 авиакомпаний из России, Центральной Европы, Центральной Америки и Юго-Восточной Азии.

ATO.ru

ОДК переименовала «Авиадвигатель»

Как стало известно "Ъ". пермский разработчик авиадвигателей - АО "Авиадвигатель" сменил название. Как сообщили "Ъ" на предприятии, с 20 декабря общество называется "ОДК-Авиадвигатель". Переименование произошло по инициативе мажоритарного акционера завода - "Объединенной двигателестроительной корпорации" (ОДК). ОДК уже несколько лет занимается унификацией названий дочерних активов. Ранее в "ОДК-Пермские моторы" был переименован серийный завод корпорации в Перми - "Пермский моторный завод", а также в "ОДК-Стар" - производитель и разработчик регулирующей аппаратуры "Стар".

По данным СПАРК-Интерфакс, 24 ноября 2016 года "ОДК-Авиадвигатель" сменил статус - вместо публичного акционерного общества стал непубличным, что дает ему возможность не раскрывать о себе ряд корпоративной информации.

АО "ОДК-Авиадвигатель" разрабатывает двигатели для гражданской и военной авиации, а также промышленные газотурбинные установки и электростанции на их базе. "Авиадвигатель" входит в состав "Объединенной двигателестроительной корпорации" - 100%-ной специализированной дочерней компании ОАО "ОПК "Оборонпром" по управлению двигателестроительными активами.

Выручка общества в 2015 году составила 10,4 млрд руб., чистая прибыль - 149,8 млн руб.

Коммерсантъ

ОАК и ОДК поддержат за счет доходов от нефти

Российское правительство намерено поддержать авиастроительную отрасль за счет сверхнормативных дивидендов "Роснефтегаза" и поступлений от продажи доли "Роснефти", принадлежащей "Роснефтегазу". Как говорится в соответствующих распоряжениях премьера Дмитрия Медведева, опубликованных на этой неделе, вырученные средства будут направлены в



Объединенную двигателестроительную корпорацию (ОДК) и Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК) под определенные проекты.

ОДК получит 783 млн руб. на разработку и организацию серийного производства турбовинтового двигателя ТВ7-117 для регионального самолета Ил-114, а также 1,5 млрд руб. — на разработку перспективной силовой установки сверхбольшой тяги ПД-35, предназначенной для дальнемагистральных гражданских ВС.

ОАК может рассчитывать на 1,517 млрд руб. для разработки и организации серийного производства Ил-114 и на 2,4 млрд руб. для модернизации широкофюзеляжного самолета Ил-96. Соответствующие взносы в уставные капиталы корпораций должен будет сделать Минпромторг.

Как следует из документов, докапитализация может быть и меньше, т. к. будет осуществляться "в случае и в пределах поступления доходов федерального бюджета от дивидендов АО "Роснефтегаз" (принадлежит РФ), сверх суммы 36,039 млрд руб., а также сверхпоступлений, связанных с реализацией пакета акций ПАО НК "Роснефть", принадлежащих "Роснефтегазу".

О том, что правительство намерено выделить дополнительные средства на поддержку проектов Ил-114 и Ил-96-400, в мае этого года сообщил вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин. Заместитель министра промышленности и торговли РФ Андрей Богинский в августе говорил, что финансирование проекта российского регионального самолета начнется в конце 2016 г. В текущем году предполагалось выделить более 2,6 млрд руб. Напомним, финальная сборка Ил-114 будет производиться на авиазаводе "Сокол". Первый полет запланирован на 2019 г., а первые поставки — на 2021 г. В целом на проекты Ил-114 и модернизации Ил-96 планируется выделить примерно по 50 млрд руб.

Напомним, что двигатель ПД-35 в том числе предполагается установить на модернизированный Ил-96. Разработка этой силовой установки началась в ОДК в этом году.

ATO.ru

МАК о подписании Меморандума

Авиарегистром МАК и Федеральным ведомством гражданской авиации Швейцарии (FOCA) подписан Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в отношении надзора за организациями по техническому обслуживанию и ремонту, расположенными на территории стран Минского соглашения и выполняющих работы на компонентах российского или украинского производства, устанавливаемых на воздушные суда, эксплуатируемые в Швейцарии.

В соответствии с условиями Меморандума, при осуществлении сертификационных проверок таких организаций AP МАК будет учитывать дополнительные вопросы FOCA.

Компоненты воздушных судов российского или украинского производства, устанавливаемые на воздушные суда, зарегистрированные в Швейцарии, после выполнения на них работ по ТОиР в условиях сертифицированной AP МАК организации, будут возвращаться в эксплуатацию с Талоном летной годности (форма С-5).



Практическая сторона взаимодействия в рамках подписанного Меморандума была отработана сторонами в ходе выполненного Авиарегистром МАК в декабре 2016 года сертификационного аудита АО «МОТОР СИЧ», как организации по ремонту гражданской авиационной техники.

[\(МАК\)](#)

ГСС завершили осмотр парка SSJ100 после выявления дефекта в стабилизаторе

"Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) совместно с эксплуатантами завершили осмотр парка Sukhoi Superjet 100, успешно прошедшие проверку воздушные суда уже возобновили полеты сразу после осмотра, сообщили в ГСС.

"Сегодня завершился осмотр парка Sukhoi Superjet 100, проводимый ГСС совместно с авиакомпаниями, эксплуатирующими самолет данного типа. Осмотр прошли все воздушные суда, находящиеся в эксплуатации. Причиной осмотра стал выявленный ранее дефект в креплении пояса стабилизатора одного из воздушных судов", - говорится в сообщении компании во вторник.

Согласно результатам осмотра, дефект не носит системный характер и может быть устранен в течение нескольких дней, отмечается в сообщении. "Экспертиза подтвердила, что дефект не относится к критическим: узел имеет многоуровневую систему резервирования и обладает запасом прочности, более чем в два раза превышающим эксплуатационные нагрузки", - информирует компания.

Вместе с тем, ГСС разработал план оперативных мер по восстановлению летной годности и уже приступил к его реализации. Замена узлов на воздушных судах с выявленным дефектом будет проведена до конца января, подчеркивается в сообщении.

Работы будут проводиться техническими специалистами ГСС. В рамках дальнейших работ ГСС проведет мероприятия по модернизации узла, что позволит избежать появления аналогичного дефекта.

Sukhoi Superjet 100 создан и испытан в соответствии с международными и российскими нормами летной годности, что подтверждается сертификатом типа AP МАК (Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета) и EASA (Европейское агентство авиационной безопасности), отметила компания.

[\(РИА Новости\)](#)

UTair выиграла суд о правовой охране товарного знака UT

Суд по интеллектуальным правам подтвердил права авиакомпании UTair на товарный знак UT для использования на одежде.

В 2016 году японская компания Fast Retailing Co., Ltd. (владеющая в России сетью магазинов одежды Uniqlo) обратилась в суд с заявлением о досрочном прекращении правовой охраны товарного знака UT авиакомпании UTair в отношении всех товаров 25-го класса Международной классификации

товаров и услуг. А именно, в различных видах одежды, обуви и головных уборов, для которых такой товарный знак был зарегистрирован. Иск был мотивирован желанием истца самостоятельно использовать данный товарный знак.

Однако данное заявление было удовлетворено лишь частично. Обобщенная рубрика 25 класса «одежда», как единая товарная позиция, согласно решению суда, осталась за авиакомпанией UTair, что свидетельствует о сохранении её исключительного права на товарный знак UT в отношении одежды. Также авиакомпания UTair сохранила за собой право на данный товарный знак для обуви и головных уборов.

Стоит отметить, что авиакомпания UTair обладает исключительным правом на товарный знак UT в отношении ряда товаров и услуг начиная с 2003 года. Согласно ГК РФ, без разрешения правообладателя никто не вправе использовать обозначения, сходные с его товарным знаком, на товарах, для индивидуализации которых он зарегистрирован, или на однородных товарах.

[\(UTair\)](#)

Игорь Насенков возглавит «Технодинамику»

Генеральным директором «Технодинамики» назначен Игорь Насенков, с 2009 года занимавший должность первого замглавы КРЭТ.



«Технодинамика» занимается разработкой, производством и послепродажным обслуживанием систем. Лидер российского рынка по производству авиационных агрегатов. Холдинг выпускает комплектующие для 19 систем, которые составляют до 18% от стоимости любого воздушного судна, включая военную и продукцию двойного назначения.



Максиму Кузюку, возглавлявшему компанию с 2012 года, предложена должность управляющего директора Ростеха.

Как отметил гендиректор Госкорпорации Сергей Чемезов, за последние четыре года холдинг показал многократный рост по всем основным показателям: с 2011 года выручка выросла в 1,7 раза, чистая прибыль – в 10 раз и составила 2,1 млрд рублей на конец 2015 года. Дивиденды с 2012 года выросли в 12 раз и составили более 214 млн рублей на конец прошлого года.

«Сейчас перед Игорем Насенковым стоит задача эффективно интегрироваться в международное авиастроение и стать партнером для лидирующих компаний авиационной промышленности в мире», – заявил Сергей Чемезов.

В настоящий момент холдинг реализует стратегию, в соответствии с которой «Технодинамика» к 2020 году должна войти в пятерку мировых лидеров по компетенциям. Для достижения этой цели перед компанией стоят следующие задачи: занять 50% рынка СНГ и стать поставщиком мирового уровня, стать интегратором 15 авиасистем для всех типов воздушных судов, провести модернизацию производства и создать центры технологических и производственных компетенций, а также внедрить международные стандарты качества.

Помимо разработки стратегии холдинга и достижения высоких показателей эффективности, Максим Кузюк был инициатором открытия в 2014 году Центра проектирования для развития компетенций интегратора систем и выхода на зарубежные рынки. На базе центра ведутся разработки проектов, которые по своим качествам должны соответствовать или превосходить мировые аналоги. Среди них – авариестойкая топливная система вертолета, система унифицированной пожарной защиты и многие другие проекты, находящиеся на стадии согласования и проведения испытаний. Шасси для Як-152, используемое на всех типах посадочных полос, уже разработано и отгружено.

«Я благодарен руководству корпорации за оказанное доверие. В рамках стратегии развития холдинга «Технодинамика» до 2020 года перед нами стоят амбициозные задачи, над которыми мы будем работать в ближайшие годы», – отметил Игорь Насенков.

Игорь Насенков родился 2 октября 1975 года в Набережных Челнах.

Окончил Камский политехнический институт по специальности «экономика и управление на предприятии». Прошел ряд профессиональных обучающих программ, в том числе курс повышения квалификации «Управление реформируемыми предприятиями оборонно-промышленного комплекса» в Государственном университете – Высшей школе экономики, а в 2015 году в Военной академии Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации. Кандидат технических наук. Имеет степени MBA и DBA.

Трудовой путь начал в Когалыме в 1997 году, возглавляя отдел маркетинга филиала Белорецкого металлургического комбината. С 2000 по 2005 год работал инженером, начальником производства вспомогательных цехов, а позднее директором департамента закупок «КАМАЗ – Металлургия». В



2005 году был назначен коммерческим директором Октябрьского завода «Автоприбор». В 2008-м становится советником министра имущественных отношений, природных ресурсов и лесного хозяйства Амурской области. В этом же году занимает пост первого заместителя министра экономического развития, промышленности и ТЭК Амурской области. С 2009 года по декабрь 2016 года – первый заместитель генерального директора КРЭТ.

[\(Ростех\)](#)

ОАК и ОДК получат более 2,3 млрд руб. из дивидендов «Роснефтегаза» на создание Ил-114

Правительство РФ поручило Минпромторгу РФ осуществить взносы в уставные капиталы Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в размере более 1,51 млрд руб. и Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) - 783 млн рублей на реализацию проекта по разработке и серийному производству самолета Ил-114, в том числе на создание двигателя ТВ7-117, говорится в распоряжении правительства.

Кроме того предполагается, что для глубокой модернизации широкофюзеляжного самолета Ил-96 в уставный капитал будет внесено 2,4 млрд рублей, а для реализации проекта по созданию двигателя большой тяги ПД-35 планируется докапитализировать ОДК на 1,5 млрд рублей.

Финансирование будет осуществляться "в случае и в пределах поступления доходов федерального бюджета от дивидендов АО "Роснефтегаз" (принадлежит РФ), сверх суммы 36,038 млрд руб., а также сверх поступлений, связанных с реализацией пакета акций ПАО НК "Роснефть", принадлежащих "Роснефтегазу".

Президент РФ Владимир Путин ранее заявил, что средства "Роснефтегаза" будут направляться в том числе для решения проблем, связанных с малой авиацией, для того, чтобы возобновить производство самолетов для региональных линий, а также на проекты, связанные с большой авиацией, и на производство авиационного двигателя с большой тягой.

Замглавы Минпромторга РФ Андрей Богинский ранее сообщил, что финансирование проекта по созданию отечественного самолета Ил-114 начнется в IV квартале 2016 года. По словам Богинского, на этот год предусмотрено более 2 млрд рублей.

По указанию президента РФ от 14 октября 2014 года, планируется организация серийного производства модернизированной версии Ил-114 для нужд Минобороны и гражданской авиации. Ранее министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров заявлял, что первые поставки самолета Ил-114 начнутся в 2019 году, на реализацию программы из бюджета предполагается направить 50 млрд рублей. Такая же сумма будет направлена до 2021 года на проект модернизации Ил-96. Разработка двигателя большой тяги ПД-35 для широкофюзеляжных самолетов началась летом этого года.

[\(ТАСС\)](#)



Минпромторг создал авиационную коллегию при правительстве России

Министерство промышленности и торговли России создало авиационную коллегию при правительстве страны для оперативного рассмотрения вопросов развития авиационной промышленности и подготовки согласованных рекомендаций по их решению. Об этом говорится в соответствующем постановлении [на сайте кабмина](#).

Исходя из утвержденного положения о комиссии, в ее задачи входит определение приоритетных направлений развития авиапромышленности России, координация и согласование действий федеральных органов, проведение анализа отрасли, участие в военно-техническом сотрудничестве российской стороны с другими странами в вопросах авиации и решение иных задач.

Также стало известно, что состав авиационной коллегии будет утвержден отдельным постановлением правительства.

Ранее сообщалось, что власти выделяют 8,8 млрд руб. на поддержку авиастроительной отрасли. ([Газета.Ру](#))

Россия будет сокращать преференции для иностранной авиатехники - Рогозин

РФ будет менять нормативную базу, сокращать преференции иностранным компаниям по мере разработки и внедрения новых отечественных самолетов, чтобы стимулировать российские авиакомпании закупать отечественные лайнеры, заявил вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин в пятницу.

"Мы будем по мере появления новых российских машин менять нормативную базу, снимать те преимущества, которые были у иностранной авиационной техники, мы будем защищать наш рынок", - заявил вице-премьер в ходе посещения завода "Факел", входящего в структуры концерна ВКО "Алмаз-Антей".

"Главная наша задача - без всякого революционного наскока, без кавалерийской атаки, а именно умно, продумав спрос и предложение, синхронизировав это, комплексно к этому относясь, выйти на восстановление российского полного влияния на собственный национальный рынок", - добавил Д.Рогозин.

Он подчеркнул, что говорить о захвате иностранных авиарынков без освобождения собственного - "просто чистой воды демагогия".

Д.Рогозин также отметил, что заниматься этой работой будет Авиационная коллегия при правительстве РФ.

"Эти задачи будут решаться в рамках Авиационной коллегии, где вопросы спроса и предложения будут соединены в одно целое, и надеюсь, что эта коллегия будет очень активно работать так же, как у нас работает Морская коллегия, - сказал он. - Я рад тому, что мы начали воедино сводить в своей



голове эти все планы и организационные формы обсуждения и принятия решений по этим темам. Они адекватны времени".

Говоря о важности поддержки российских авиапроизводителей, Рогозин напомнил, что в РФ до сих пор в системе государственного управления вопросы производства техники и ее эксплуатации, внедрения, поддержки на рынке были совершенно не связаны.

Он провел параллель с морской техникой, где до создания Морколлегии была схожая ситуация, а сейчас все планы, связанные с закупками судов, кораблей не только по линии министерства обороны, но и по линии гражданских ведомств и коммерческих структур, включая и ледокольный флот, и арктическую технику, синхронизированы и "вбиты в план до 2030 года".

"В авиации у нас такого не было, фактически шло последние годы выдавливание российской авиационной техники с рынка авиационных перевозок. Это касалось не только государственной компании "Аэрофлот", это касалось всех авиационных компаний, - подчеркнул Д.Рогозин.

"Все предпочитали летать на "Эйрбасах" и "Боингах", говоря очень много о том, что российская авиационная техника не имеет никаких перспектив. Появлялись даже такие голоса, что, мол, давайте вообще откажемся от производства гражданской авиационной техники. Мол, боевую авиацию мы умеем делать, и сирийское небо это показало, а гражданскую авиацию делать не умеем", - добавил вице-премьер РФ, отметив, что все эти обвинения по сути ложны.

"Во-первых, это не правда: мы умеем делать хорошую качественную авиационную технику и всегда наша страна отличалась именно этим, - сказал он. - Во-вторых, просто не допустимо с государственной точки зрения: страна большая, огромное количество часовых поясов, ее связать необходимо, в том числе, и авиационной доступностью для пассажиров". Вице-премьер напомнил, что в последние годы были сделаны определенные шаги, чтобы решить этот вопрос. В частности, сегодня на магистральных линиях летает самолет "Сухой Суперджет - 100". "Сейчас мы стоим на пороге уже довольно важных событий. В первые месяцы 2017 года мы планируем поставить на крыло среднемагистральный самолет МС-21, который сейчас проходит самые разные испытания, - рассказал он. - И мы этот самолет поднимем после того, как успешно презентовали его в уже уходящем году".

Кроме того, Россия выходит и на создание ближнемагистрального пассажирского самолета на 64 пассажира и готова дать новую жизнь самолету Ил-96, который в модификации Ил-96-400 будет работать на дальнемагистральных рейсах вплоть до появления нового дальнемагистрального авиалайнера, который, возможно, будет создан в партнерстве с Китаем.

[\(АвиаПорт\)](#)

Новости беспилотной авиации

Регулирование беспилотного рынка сдвинулось с «мёртвой точки»

С момента провозглашения Национальной технологической инициативы (НТИ), где отрасль беспилотных авиационных систем (БАС) признана одной из приоритетных, прошло два года. Перед



рабочей группой "АэроНет", созданной в рамках НТИ для координации работы по развитию беспилотных систем гражданского назначения, поставлена задача к 2035 году вывести Россию в лидеры мирового рынка БАС, авиационно-космических систем и малых космических аппаратов, а также продуктов и услуг на их основе. Соответствующая этим целям "дорожная карта" утверждена 19 апреля 2016 года. Лидеры рабочей группы "АэроНет" и Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем (ЭРБАС) поделились, каких успехов удалось достичь за это время в области правового регулирования. Также представители ЭРБАС и компании "Тайбер" рассказали о наиболее перспективных проектах и новых разработках в сфере беспилотной авиации.

Правовой вакуум начинает потихоньку заполняться

История гражданского сегмента беспилотных летательных аппаратов (БЛА) началась в России относительно недавно. Первые компании, работающие в этой сфере, появились ближе к середине 2000 годов, после чего рынок гражданских БЛА начал стремительно развиваться. При этом отрасль столкнулась с полным отсутствием какой-либо нормативной базы. Первая же регулирующая мера, появившаяся лишь в 2010 году, стала запретительной. Вышедший тогда ФАП-138 предусматривал необходимость получения специального разрешения перед осуществлением каждого полёта БЛА.

Определения беспилотного воздушного судна (БВС) и беспилотной авиационной системы (БАС) появились в Воздушном Кодексе ещё позже - в конце 2015 года. То есть с момента начала гражданского применения беспилотников в России и до момента появления в правовом поле хотя бы какого-то упоминания прошло больше десяти лет. Естественно, отметил генеральный директор ассоциации ЭРБАС Глеб Бабинцев, такие темпы регуляторики не соответствуют темпам развития рынка и беспилотных технологий.

В конце 2015 года приняты поправки, которые стали серьёзной преградой для развития рынка беспилотников: Федеральный закон № 462 "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов" вступил в силу с 1 апреля 2016 года. Согласно документу, как уже сообщал "АвиаПорт", БЛА с максимальной взлётной массой больше 0,25 кг должны были пройти государственную регистрацию и сертификацию, а эксплуатирующий персонал - государственную аттестацию. При этом соответствующие процедуры разработаны к этому моменту не были.

Работа над поправками в Воздушный кодекс началась в 2011 году: в тот момент для этого объединились профильные субъекты бизнеса и авиамоделлисты, которым закон запрещал летать без соответствующего разрешения. Первая профессиональная ассоциация создана в 2013 году, затем появилась ещё одна. Позже, для совместного решения задач, в том числе и правовых, две ассоциации слились в одну - ЭРБАС. "Мы четыре года работали над поправками в Воздушный кодекс. Имелась концепция, согласованная с Минтрансом, силовыми структурами, большим количеством федеральных органов исполнительной власти. Она прошла первое чтение в Думе, - вспоминает Г.Бабинцев. - И вдруг, внезапно, 22 декабря 2015 года вброшена другая редакция с нормами, которые, по сути, если бы начали действовать, то стали бы фатальными для беспилотников в принципе, потому что вводили совершенно избыточные процедуры, необоснованные и невыполнимые".



Усилиями профессионального сообщества удалось вызвать общественный резонанс, который дошёл до верхнего эшелона руководства страны, в том числе и до президента Владимира Путина. По поручению главы государства разработаны новые поправки: в конце июня принят 291-ФЗ, отменяющий обязательную регистрацию "лёгких" БЛА и необходимость аттестации эксплуатирующего персонала. "Успели попасть в последнюю сессию Государственной Думы шестого созыва. За полгода появился новый Федеральный закон, который немножко ослабил хватку правового поля. Я считаю, что мы, наверное, только на одну сотую часть вышли из правового вакуума. Пока ещё отсутствует очень много нужных нормативных актов", - рассказал Г.Бабинцев.

Лидер рабочей группы "АэроНет", президент ассоциации ЭРБАС Сергей Жуков, в свою очередь, добавил, что новая версия федерального закона прошла с первой попытки, потому как она была согласована буквально со всем заинтересованными сторонами: с силовыми ведомствами, Минтрансом, Государственно-правовым управлением президента и Государственной Думой.

По словам Г.Бабинцева, главная проблема сейчас заключается даже не в отсутствии необходимых нормативных актов, а в том, что работа по заполнению пустот в правовом поле ведётся несогласованно. В одном только Минтрансе, отметил он, есть две рабочие группы. При этом не совсем понятен их статус и приоритетность решений. "Кроме этого, мы видим, что те нормы, которые сегодня выходят из-под пера некоторых чиновников, идут в разрез с утверждённой "дорожной картой", в разрез с запросами бизнеса. Я считаю, что всё-таки профессионалы-практики гораздо лучше знают предмет регулирования. Чиновник не должен и не имеет права регулировать профессиональную деятельность. Он должен создавать правовой коридор по запросам бизнеса, предпринимателей, потребителей. Не более того", - подчеркнул он, добавив, что именно это сегодня сильно мешает развитию российского рынка БАС.

Впрочем, С.Жуков мнение относительно того, что чиновники не должны заниматься регуляторикой, не разделял: "Всё-таки разработка нормативных актов - это функция правительства. В этом смысле чиновник должен разрабатывать нормативные акты. Я бы здесь не согласился, - отметил он. - Но другое дело, что тут действительно должна быть согласованность. И люди из технологий и бизнеса, во всяком случае, в направлении развития новых рынков, должны идти вперёд".

Новые проекты появляются вопреки пробелам в законодательстве

С.Жуков напомнил, что рабочая группа "АэроНет" состоит из двух блоков: авиационного и космического, при этом первый занимает большую долю. Согласно утверждённой "дорожной карте", на развитие авиационной составляющей выделено финансирование, рассчитанное на три года, в размере 19,5 млрд рублей, 16 млрд из которых - бюджетные средства. За время работы проектного офиса НТИ участниками профессионального сообщества ЭРБАС отобран ряд перспективных проектов. По словам С.Жукова, на сегодняшний день господдержку получили 28 проектов, двум из которых уже дан старт.

В частности, в 2016 году компания "Геоскан" запустила пилотный проект по разработке точной 3D-модели Тульской области на основе данных беспилотной аэрофотосъёмки. На его реализацию выделено 332 млн рублей из бюджета, ещё 130 млн рублей - привлечённое софинансирование. "У



них ("Геоскана" - "АвиаПорт") до этого был опыт в Томске и ещё нескольких городах. Они сделали съёмку Томской области и выявили более 11 тысяч кадастровых нарушений. По подсчётам, только по итогам исправления этих кадастровых нарушений в бюджет должно вернуться более 1 млрд рублей, - рассказал Г.Бабинцев. - Это экономический эффект только в одном регионе. Если масштабировать его на всю Россию, то эффект только от одного вида деятельности превысит сотни млрд рублей".

Второй проект - образовательная программа компании "Коптер Экспресс". К настоящему моменту для учебного процесса разработан комплект конструктора квадрокоптера и обучающие платформы различных типов. На этот проект из бюджета будет выделено 29,6 млн рублей. По данным ЭРБАС, учебные программы появятся в начале 2017 года в 15 российских школах.

Также нельзя не упомянуть и о новых разработках. Об одной из наиболее прогрессивных рассказал технический директор компании "Тайбер" Сергей Тыцык. Сегодня компания занимается созданием атмосферного спутника "Сова" - летательного аппарата, который способен работать длительное время без посадки. Проект реализуется при поддержке Фонда перспективных исследований. "Выполнен первый прототип-демонстратор, который успешно завершил лётные испытания. Мы доказали, что за счёт солнечной энергии можно летать круглосуточно не только в районе экватора, но и в наших северных широтах. Днём аппарат набирает энергию, а ночью он снижается и расходует батарею. - объяснил С.Тыцык. - Утром у нас даже на прототипе запас энергии 30%. Можно сказать, что такая современная технология, как атмосферные спутники, в России появилась. Осталось только довести её до промышленного образца".

Представитель "Тайбера" подчеркнул, что во многих регионах России в настоящее время отсутствует инфраструктура, необходимая для использования обычных беспилотников: им неоткуда взлететь и некуда приземлиться. Атмосферный спутник фактически не нуждается в посадочных площадках, и позволяет осуществлять работы даже в Арктике. "По нашим расчётам, зимой мы пока летать, наверное, не сможем, но в основное время, то есть месяцев шесть-семь, точно можно будет не приземляться. Понятно, что в полярную ночь солнца нет, - рассказал технический директор "Тайбера". - Более того, можно будет выполнять работы там, где это возможно только на серьёзных больших самолётах. Летать над территориями, где нет возможности для осуществления аварийных посадок, нежелательно. Обычно строят маршруты так, чтобы было можно в случае неполадок приземлиться, а в вечной мерзлоте посадок нет". Соответственно, эффект для государства вполне понятен - атмосферный спутник решает проблему невозможности полётов в тех зонах, где отсутствует инфраструктура.

Работать в Европе пока проще, но там мало кто этим занимается

Пока в России делают первые шаги в области урегулирования правовых вопросов и формирования рыночного спроса на гражданские беспилотники, многие технологии и продукты, к сожалению, тяжело продвигать на внутреннем рынке. Тем временем, отечественные производители не отказываются от новых разработок - некоторые из них вызывают интерес у иностранных заказчиков.

К примеру, последние полгода "Тайбер" реализует проекты по мониторингу ЛЭП на территории Румынии и Болгарии. Для выполнения этой работы компания разработала беспилотный вертолёт



автоматического взлёта и посадки ТБ-20Э. С.Тыцык подчеркнул, что в указанных странах достаточно либеральное отношение к беспилотникам. В частности, разрешение на эксплуатацию получить довольно просто. "Допуск летательного аппарата происходит следующим образом: приезжает комиссар, визуально проверяет характеристики аппарата, документы на него. Затем осуществляется полёт, комиссар проверяет аварийный режим работы - как аппарат себя ведёт в различных ситуациях, - пояснил С.Тыцык. - И после этого можно осуществлять полёты. Собственно говоря, достаточно быстро, просто и недорого. Неплохо бы, конечно, если бы и у нас так было".

Что интересно, отметил представитель "Тайбера", при всей лёгкости указанной процедуры, беспилотники в небе Румынии - большая редкость. За всю историю аппарат "Тайбера" стал вторым беспилотником, на эксплуатацию которого в этой стране выдано разрешение. "Для нас это была новость. До нас летал только какой-то институт в учебных целях. По сути, в "прогрессивной" Европе на сегодняшний день никто и не летает на беспилотниках, как выяснилось", - поделился он. С.Тыцык добавил, что реализация техники за границу - перспективное направление для компании. Сегодня на её закупку уже есть большое количество запросов от иностранных заказчиков.

Ещё одна интересная технология, которую "Тайбер" уже продвигает за рубежом, - конвертация пилотируемых аппаратов в беспилотные. По словам С.Тыцыка, несколько летательных аппаратов уже переоборудовано. В качестве примера он рассказал, что специалисты "Тайбера" переоборудовали лёгкий двухместный самолёт Pipistrel Sinus: "Проведены полёты вместе с пилотом на борту, то есть пилот-испытатель пассивно находился на борту, и самолёт полностью на автомате взлетел, выполнил маршрут и приземлился. Причём он (самолёт - "АвиаПорт") был куплен на вторичном рынке за копеечную сумму - 100 тысяч долларов. Получился беспилотник с временем полёта 31 час и грузоподъёмностью 200 кг", - рассказал Сергей Тыцык.

Очевидно, что технология открывает новую коммерческую нишу, ведь традиционный беспилотник стоит намного дороже. Зачастую для компании, которая хотела бы приобрести БЛА, сумма оказывается неподъёмной, а подобное конвертирование позволяет сократить затраты в несколько раз. Такую технологию вполне можно было бы использовать и в России: к примеру, с помощью переоборудованных аппаратов можно безопасно доставлять грузы в труднодоступные места северной части страны, не рискуя при этом жизнью пилота.

Однако возможным это станет лишь при наличии соответствующей законодательной базы, основная работа над которой ещё впереди.

[\(АвиаПорт\)](#)

ЦНТУ «Динамика»: перспективный универсальный беспилотный авиационный комплекс с вертикальным взлетом и посадкой

В ЦНТУ «Динамика» завершены научно-исследовательские разработки, связанные с определением технического облика перспективного универсального беспилотного авиационного комплекса с вертикальным взлетом и посадкой.

Проект, реализованный в ЦНТУ «Динамика» в кооперации с отраслевыми партнерами, был выполнен в лучших инженерных традициях отечественной авиационной школы и с самого начала отличался основательностью проработки всех этапов создания облика перспективного БЛА. На ранних стадиях проекта был обобщен мировой опыт в области существующих аналогов и прототипов, выполнены соответствующие патентные исследования, определена концепция применения комплексов с БЛА. Был проведен анализ критических технологий для реализации проекта, обоснован облик перспективного комплекса и облик демонстраторов технологий – экспериментальных образцов БЛА (аэродинамическая компоновка, силовая установка, бортовые системы, целевая нагрузка и пр.), разработаны программы и методики наземных и летных экспериментов.



В рамках проекта проведены расчетно-экспериментальные исследования БЛА вертикального взлета и посадки различных аэродинамических схем: вертолетной, самолетной и различных вариантов схемы «конвертоплан». Были изготовлены экспериментальные образцы БЛА вертикального взлета и посадки различных аэродинамических схем, проведены стендовые, наземные и летные отработки с экспериментальными образцами БЛА, уточнены облик и требования к перспективному комплексу и его составным частям. Наконец, успешно проведены летные эксперименты с образцами БЛА всех аэродинамических схем, созданных в ходе реализации проекта.

В результате проведенных исследований создан уникальный научно-технический задел в области создания перспективных БЛА с вертикальным взлетом и посадкой, потенциально имеющих широкий круг военных и гражданских приложений.

[\(ЦНТУ «Динамика»\)](#)