



Анонсы главных новостей:

- Airbus Helicopters в первом полугодии поставил 134 вертолета
- Leonardo в первом полугодии поставил 57 вертолетов
- Volocopter испытала мультикоптер в аэропорту Хельсинки
- Американские двигатели на Ми-38 оказались лучше российских
- Анатолий Сердюков: авиастроение, вероятно, ждет масштабная реформа
- В России запустят производство нового вертолета для работ на шельфе
- Вертолеты России и ВЭБ.РФ подписали соглашение о продвижении новейшего Ка-62
- Вертолеты России надеются на сертификацию Ансатов и Ми-171А2 в Индии и Китае в 2019г
- Второй прототип пятилопастного Н145 совершил первый полет
- Денис Мантуров покинет Минпромторг и возглавит «Ростех»
- До конца года может быть подписан контракт о совместном российско-индийском производстве Ка-226Т
- Итоги МАКС-2019
- Ка-62 взлетел на МАКС
- Легкие коптеры и дроны поставят на учет
- Машина подлетает: регулярное аэротакси запустят в 2022 году
- Московский авиационный центр провел ежегодные летно-тактические учения
- Парад премьер: ТОП-5 главных новинок МАКС-2019
- Первый опытный вертолет Ка-226 для Индии планируют изготовить в 2020 году
- Российские вертолеты VRT500 заинтересовали страны Юго-Восточной Азии — СМИ
- Ростех представляет на ВЭФ Ми-171А2 и Ка-226Т для Индии
- Сертификацию вертолета Ка-62 планируют завершить к 2021 году
- Срок эксплуатации вертолетов в России не будут ограничивать 25 годами
- Холдинг «Вертолеты России» выбрал лучший проект в области городской аэромобильности
- Холдинг «Вертолеты России» и «Газпром космические системы» подписали соглашение о сотрудничестве

Новости вертолетных программ

Американские двигатели на Ми-38 оказались лучше российских

Советско-российский многоцелевой вертолет Ми-38 в ходе испытаний с американскими двигателями показал «потрясающие» результаты, впервые превысив «потолок в восемь тысяч метров», пишет «Военно-промышленный курьер».

«На серийные машины ставят наши силовые установки, климовские — но, как посетовал один из сотрудников фирмы Миля, это совсем не та песня, которая задумывалась изначально. То есть движки остаются самым слабым местом нашей авиации», — отмечает газета.



В июне текущего года китайская инвестиционная компания Skyrizon возобновила попытки приобретения украинской двигателестроительной компании «Мотор Сич».

В июле 2017 года холдинг «Вертолеты России» сообщил, что первые два Ми-38 будут переданы Минобороны России в 2018 и 2019 годах.

Первый полет Ми-38 совершил в декабре 2003 года. Второй опытный образец (ОП-2) вертолета был оснащен парой турбовальных двигателей PW127TS. Серийные летательные аппараты получили ТВ7-117В компании «Климов».

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

Минобороны может пополнить парк арктических вертолетов Ми-8АМТШ-ВА

Соглашение на поставку Минобороны арктических вертолетов Ми-8АМТШ-ВА может быть расширено, сейчас поставлено пять машин, сообщил в интервью РИА Новости управляющий директор "Улан-Удэнского авиационного завода" (У-УАЗ, входит в "Вертолеты России") Леонид Белых.

"Сегодня пять вертолетов уже эксплуатируются в Минобороны, мы постоянно получаем благодарности от людей, которые летают на этой машине", - сказал Белых.

По его словам, сейчас идет проработка деталей по расширению этого соглашения. "Думаю, программа будет продолжена", - сказал собеседник агентства.

Контракт на поставку вертолетов для арктической группировки был подписан с министерством обороны РФ в феврале 2016 года. Ключевые доработки вертолета Ми-8АМТШ-ВА в сравнении с базовой версией - улучшенная теплоизоляция, новейшее пилотажно-навигационное и радиосвязное оборудование (в том числе инерциальная система навигации, работающая при отсутствии спутниковых сигналов), уникальная запатентованная система подогрева двигателей и трансмиссии, благодаря которой при температурах от -40°C и ниже возможен оперативный запуск двигателей вертолета, а также наличие более широкой сдвижной двери слева.

Ми-8АМТШ-ВА приспособлен для полетов на большие расстояния. Для этого на вертолете возможна установка до четырех дополнительных топливных баков. Во время тестового полета с дополнительными топливными баками вертолет смог пролететь без дозаправки более 1400 километров.

[РИА Новости](http://ria.ru)

Поставки новых вертолетов спецназначения Ми-8АМТШ-ВН начнутся в 2020 году

Поставки Минобороны России новых вертолетов специального назначения Ми-8АМТШ-ВН начнутся в 2020 году, сообщил в интервью РИА Новости управляющий директор "Улан-Удэнского авиационного завода" (У-УАЗ, входит в "Вертолеты России") Леонид Белых.



"Мы постоянно занимаемся модернизацией вертолетов, их совершенствованием. Например, Ми-8АМТШ мы совместно с МВЗ имени Миля доработали до версии Ми-8АМТШ-ВН, сейчас он готовится к поставке военному ведомству, контракт был заключен на "Армии-2019", - сказал Белых.

Отвечая на вопрос, когда начнутся поставки, он сообщил: "Планируем в следующем году начать".

Ранее гендиректор "Вертолетов России" Андрей Богинский заявил, что Минобороны РФ в 2020-2021 годах получит первую партию из десяти новейших вертолетов Ми-8АМТШ-ВН специального назначения. На вертолете Ми-8АМТШ-ВН установлен обновленный состав вооружения. Главной особенностью стало применение на фермах спецподвески двух курсовых пулеметов калибра 12,7 миллиметра. Модернизированный вертолет также оснащен новым пилотажно-навигационным оборудованием. Для повышения боевой живучести применен принцип комбинации "стеклянной кабины" и надежных аналоговых приборов.

Машина оснащена цифровым автопилотом, повышена эффективность применения в ночных условиях. Есть гиросtabilизированная оптико-электронная система, поисковой прожектор с инфракрасным излучателем, двухдиапазонное светотехническое оборудование. Вертолет адаптирован под применение очков ночного видения.

Ми-8АМТШ-ВН оснащается комплексом обороны ЛСЗ-8ВН, который в автоматическом режиме распознает пуск ракет по вертолету, ставит помехи головкам их наведения и выбрасывает ложные тепловые цели. Кабина экипажа и основные агрегаты вертолета защищены новой броней из титанового сплава. Для защиты личного состава пол грузовой кабины, а также борта вертолета до уровня иллюминаторов закрыты съемной облегченной кевларовой броней.

[\(РИА Новости\)](#)

Первый опытный вертолет Ка-226 для Индии планируют изготовить в 2020 году

Первый опытный образец легкого вертолета Ка-226 для Индии может быть собран в 2020 году и начнет испытания, сообщил в интервью РИА Новости управляющий директор "Улан-Удэнского авиационного завода" (У-УАЗ, входит в "Вертолеты России") Леонид Белых.

"Мы начали подготовку к производству, и в 2020-2021 годах первые опытные вертолеты будут собраны для испытаний. Для нас выпускать вертолеты фирмы Камова не в новинку. Мы в свое время выпускали Ка-15, Ка-18, Ка-25", - сказал Белых.

Ранее вице-премьер Юрий Борисов сообщал, что на Улан-Удэнском заводе с 2021 года начнут производство многоцелевых вертолетов Ка-226Т в рамках соглашения с Индией на поставку 200 таких машин.

Программа локализации производства Ка-226Т в Индии - ключевой проект в рамках национальной программы Make in India. Как сообщалось, первые 60 вертолетов будут производиться в России, остальные 140 - в Индии.



Легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т с несущей системой, выполненной по двухвинтовой соосной схеме, обладает максимальной взлетной массой 3,6 тонны, способен перевозить до 1 тонны полезной нагрузки. На вертолет устанавливается транспортная кабина, конструкция которой позволяет перевозить до шести человек, или модули, оснащенные специальным оборудованием.

Помимо прочего, Россия намерена участвовать с морской модификацией Ка-226Т в тендере на поставку 111 многоцелевых вертолетов морской авиации для ВМС Индии.

[\(РИА Новости\)](#)

В России запустят производство нового вертолета для работ на шельфе

Новый вертолет для работы на шельфе Ми-171А3 готовится к производству, которое вскоре будет запущено, сообщил в интервью РИА Новости управляющий директор "Улан-Удэнского авиационного завода" (У-УАЗ, входит в "Вертолеты России") Леонид Белых.

"Сейчас будет запущен офшорный вариант Ми-171А2 - вертолет Ми-171А3, который будет соответствовать всем требованиям для работы на шельфе, уже идет подготовка к его производству", - сказал Белых.

По его словам, раньше подобная машина была не нужна, так как нефть все добывали на суше, а теперь такая необходимость возникла.

Ми-171А3 является глубокой модернизацией многоцелевого вертолета Ми-171А2 и предназначен для работ на шельфе. Подробные технические характеристики данной машины пока не публикуются.

[\(РИА Новости\)](#)

Второй прототип пятилопастного H145 совершил первый полет

Как стало известно BizavNews, второй прототип нового пятилопастного Airbus H145 совершил первый полет в Донаувёрте. С помощью этого прототипа Airbus протестирует автопилот и эксплуатационные характеристики модели. Первый прототип в настоящее время проходит испытания в Чили.

Напомним, что Airbus Helicopters планирует выпустить серию модификаций H145, которые получат увеличенную полезную нагрузку на 150 кг (330 фунтов). Ключевым обновлением является новый безвтулочный пятилопастный несущий винт – первое коммерческое применение технологии, протестированной на демонстраторе H135 Bluecopter. Улучшенный несущий винт, который получит дополнительную лопасть по сравнению с текущей моделью, поможет поднять максимальный взлетный вес вертолета на 100 кг, до 3,8 т.



Несмотря на то, что дополнительная лопасть увеличивает вес, экономия в других узлах, привела к чистому уменьшению массы пустого вертолета на 50 кг. Только избавление от втулки несущего винта экономит 53 кг, а более низкий уровень вибраций в новой конструкции также позволяет снять две системы демпфирования: легкую антивибрационную систему, которая находится под полом, и четыре амортизатора с частотой 3 Гц. Эти изменения экономят 28 кг и 60 кг соответственно.

Конструкция в значительной степени опирается на несущую систему H135. Лопасти больше не прикрепляются к втулке винта, а устанавливаются прямо на валу и имеют новейший аэродинамический профиль. Кроме того, новые лопасти короче, чем у нынешней модели, и диаметр винта уменьшился на 20 см (7,8 дюйма) до 10,8 м. Аэродинамические улучшения также позволили сохранить сопротивление на том же уровне, что и у четырехлопастной версии.

Первоначальные испытания Bluecopter с такой же конструкцией винта состоялись в 2015 году, а затем в 2017 году и на H145. «Мы протестировали этот дизайн и результаты оказались настолько положительными, что мы подготовили экономическое обоснование, которое показало, что можно достичь этой цели с помощью простых изменений», - говорит Хамперт.

Складывание лопастей также было упрощено. Новая конструкция, по сути, представляет собой составную лопасть с внутренней частью длиной 1 м, прикрепленной к внешней части одним болтом.



При складывании лопастей общая ширина вертолета уменьшая примерно до ширины горизонтального стабилизатора.

Европейская сертификация намечена на первый квартал 2020 года, а одобрение в США будет получено еще через три месяца. К середине февраля Airbus Helicopters на одном опытном вертолете (D-HADW) налетал около 20 часов, или около 35-40% от общего необходимого количества. Цены будут сохранены на том же уровне, что и у текущей модели. Обновление также может быть применено к существующему парку H145, за исключением более старых версий предшественника EC145, таких как варианты C1 или C2. По словам Хамперта, хотя такая модификация рассматривалась, ограничивающими факторами стали не несущий винт, а хвостовой винт и двигатели.

Разработка нового пятилопастного винта начались в прошлом году с подписания меморандума о взаимопонимании между Airbus Helicopters и Kawasaki, долгосрочного партнера европейского производителя по H145 (еще с первоначального варианта BK117). По словам Хамперта, производство новой модификации, которая при сертификации будет обозначаться BK117 D3, останется в целом прежним. Kawasaki продолжит выпускать центральный фюзеляж и главный редуктор, а также несколько других систем, но для простоты изготовления теперь также будет изготавливать вал несущего винта. Ожидает, что производство существующей модели D2 будет продолжаться до 2020 года, в зависимости от спроса.

[\(BizavNews\)](#)

Сертификацию вертолета Ка-62 планируют завершить к 2021 году

Сертификацию многоцелевого вертолета Ка-62 для пассажирских перевозок планируется завершить до конца 2020 года, рассказал РИА Новости генеральный директор компании "Вертолеты России" (входит в Ростех) Андрей Богинский на Восточном экономическом форуме.

"Ка-62 находится на стадии сертификационных испытаний. Мы ожидаем до конца следующего года получить базовый сертификат на девять пассажиров", - сказал он.

Гражданский многоцелевой вертолет Ка-62 предназначен для перевозки пассажиров, экстренной медицинской помощи, воздушных работ и наблюдения, транспортировки грузов внутри кабины и на внешней подвеске, патрулирования и экологического мониторинга. Благодаря большой высоте практического потолка и высокой тяговооруженности двигателей Ка-62 также может вести поисково-спасательные и эвакуационные работы в горных районах. На вертолете применено полностью отечественное бортовое радиоэлектронное оборудование с новейшей системой управления общевертолетным оборудованием.

[\(РИА Новости\)](#)



Новости вертолетной индустрии в России

Холдинг "Вертолеты России" выбрал лучший проект в области городской аэромобильности

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) подвел итоги первого в России конкурса технологических проектов в области развития воздушного транспорта и его интеграции в городскую среду. Церемония награждения победителей состоялась на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2019.

Свои технологические разработки на тематической выставке авиасалона продемонстрировали 17 команд, отобранных экспертной комиссией по результатам конкурса Sky.Tech, организованного холдингом "Вертолеты России" совместно с компанией Deworkasy. Пять коллективов стали финалистами и представили свои проекты руководству холдинга.

Высокую оценку жюри заслужили проекты системы высокоточного позиционирования и беспроводной зарядки батарей беспилотников, мобильные энергетические системы для беспилотных воздушных судов, единая система управления робототехникой, сервис высокоточной информации о состоянии атмосферы для повышения безопасности полетов и другие.

Победителем первого конкурса Sky.Tech стал авторский коллектив, разработавший инновационную технологию создания электромеханических приводов с редукторами "Эпицикл". По заявлению конструкторов, эта технология в будущем позволит снизить вибрацию винта вертолета до 90%, уменьшить шум несущего винта воздушного судна и отказаться от такой традиционной части конструкции вертолета как автомат перекоса.

"Конкурс такой направленности мы проводили впервые, но он превзошел наши самые смелые ожидания. Тематика представленных проектов имела очень широкий диапазон: от интересных идей до практически готовых продуктов, которые с небольшими доработками можно внедрять в производство. Мы планируем организовать подобное мероприятие и в следующем году", - сказал генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

На конкурс Sky.Tech поступило более 400 заявок из 88 городов России. Ключевыми этапами для участников, успешно прошедших заочную экспертизу, стали хакатон Sky.Tech Hack и демо-день Sky.Tech PRO.

Хакатон Sky.Tech Hack для инженеров, IT-разработчиков и бизнес-специалистов, в котором приняли участие более 100 человек и 25 команд из различных городов, проходил с 17 по 19 августа и представлял собой двухдневное соревнование IT-разработчиков с задачами в области навигации и клиентского сервиса, и инженеров с научно-техническими концепциями. В эти дни для участников проводились консультации экспертов холдинга «Вертолеты России», мастер-классы и консультации от Правительства Москвы на тему поддержки малого бизнеса. По результатам хакатона экспертная комиссия определила три призовых места. Первое место и 250 000 рублей получила команда "SkannTech" с проектом "Бортовая система сканирования для контроля состояния посадочной площадки", второе место и 150 000 руб. досталось команде "Flow Rider" с проектом "Концепт



аэромобильного транспорта для городских агломераций и курортных зон", и третье место с призом в 100 000 руб. заняла команда "FoxHound" с проектом "Снижение рисков городских полётов".

Финалисты хакатона выступили 20 августа на демо-дне Sky.Tech PRO наравне с командами, которые подавали заявки с проектами от стадии готового прототипа до действующего бизнеса. Основными критериями отбора стали уровень инновационности разработки и потенциал ее применения в области городского воздушного транспорта. Экспертная комиссия конкурса, состоявшая из отраслевых специалистов холдинга "Вертолеты России" заслушала презентации 40 команд. По результатам совещания экспертов в финал вышли 17 команд, которые получили возможность пройти интенсивную бизнес-программу.

[\(Вертолеты России\)](#)

Холдинг "Вертолеты России" и "Газпром космические системы" подписали соглашение о сотрудничестве

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) и АО "Газпром космические системы" заключили соглашение о сотрудничестве. Согласно договоренности, с 2020 года эксплуатанты вертолетов российского производства смогут пользоваться услугами спутниковой связи на борту.

"Наши коллеги из компании-оператора "Газпром космические системы" будут предоставлять услуги спутниковой связи и доступ в интернет на вертолетной технике, созданной на предприятиях холдинга. Такие возможности даст использование системы спутниковой связи "Ямал". В следующем году комплекс услуг спутниковой связи планируется предоставлять эксплуатантам вертолетов Ансат и Ми-38, а затем и гражданских машин других типов. Это позволит значительно расширить их функциональные возможности и конкурентоспособность", - рассказал генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Кроме того, планируется создать абонентскую сеть спутниковой связи для эксплуатантов вертолетов производства холдинга "Вертолеты России". Предусматривается возможность предоставления услуг на вертолетах, которые уже находятся в эксплуатации у российских и иностранных заказчиков.

Соглашение также предусматривает разработку совместных проектов по обеспечению послепродажного обслуживания систем спутниковой связи, установленных на вертолетах отечественного производства.

Подписи под документом в ходе Международного авиационно-космического салона МАКС-2019 поставили генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский и глава АО "Газпром космические системы" Дмитрий Севастьянов.

[\(Вертолеты России\)](#)

Опять смерть в проводах

Почему в России вертолеты и даже небольшие самолеты так часто сталкиваются с линиями электропередач? Только за последние месяцы - уже несколько трагедий. Так, в Чечне в момент набора высоты Ан-2 задел ЛЭП, в районе Серпухова легкомоторный самолет столкнулся с проводами сразу



после вылета, а в Вологодской области, зацепившись за них, вертолет упал в реку Суда... И вот ЧП Долгопрудном. По предварительным данным, частный двухместный вертолет зацепился за линию электропередач и упал в Клязьминское водохранилище.

Эксперты в области безопасности полетов не первый год бьют во все колокола: Россия остается одной из немногих стран мира, где вопреки стандартам ИКАО не решен вопрос маркировки высоковольтных проводов ЛЭП. Линии электропередач не маркированы шарами, позволяющими видеть их в светлое время суток, не маркированы светящимися элементами, позволяющими видеть их в темное время суток; не нанесены на аэронавигационные карты.

Напомним: именно из-за того, что вертолет Ми-8 зацепился за опору ЛЭП, в Красноярском крае 28 апреля 2002 года погиб глава региона Александр Лебедь и еще семь человек. Выживших летчиков обвинили тогда в нарушении правил безопасности полетов. Через пять лет, 28 июля 2007 года в Удмуртии зацепился лопастями за провода Robinson R-44. Машина упала в водохранилище. Погибли пять человек, включая руководителя фракции "Единой России" в госсовете Удмуртии Данила Белоголовкина и члена госсовета Алексея Титова.

А сколько было других смертей в проводах! По информации Росавиации, только с 1991 года по май 2013 года в Российской Федерации из-за столкновения с ЛЭП произошло 66 авиационных событий: 36 авиационных происшествий, из них 16 катастроф, приведшие к гибели 52 человек, а также 30 инцидентов, из которых 13 - серьезные. Почему история ничему не учит?..

Еще в 2015 году Международное консультативно-аналитическое агентство "Безопасность полетов" направило письмо председателю Правительства РФ о необходимости ликвидации одной из главных причин столкновений воздушных судов с ЛЭП - отсутствия дневной и ночной маркировки высоковольтных проводов. Что противоречит стандартам ИКАО. Копия письма была направлена генеральному прокурору в порядке надзора за обеспечением безопасности полетов.

- Результат? Минэнерго выпустило три стандарта по маркировке ЛЭП, а комитет по транспорту Госдумы - соответствующий законопроект. Однако на этом вся работа закончилась. К сожалению, законопроект застрял. Федеральные авиационные правила остались без изменения, на аэронавигационных картах даже в районе международных аэродромов ЛЭП не обозначены. Это крайне опасно, учитывая недавний случай снижения в районе аэродрома Домодедово до высоты 100 метров самого крупного в мире пассажирского самолета Airbus A-380, - говорит президент МКАА "Безопасность Полетов", член Всемирного фонда безопасности полетов Валерий Шелковников.

[\(Российская газета\)](#)

Якутия получит семь вертолетов "Ансат"

Холдинг "Вертолеты России" и "Полярные авиалинии" заключили контракт на поставку семи модернизированных вертолетов "Ансат" в Якутию, сообщает корреспондент ИА REGNUM.

Начиная с 2021 года вертолеты будут поступать в республику, они адаптированы для эксплуатации в условиях Крайнего Севера.



По инициативе разработчиков, воздушные суда будут иметь новый технический облик, безангарное хранение, увеличенную дальность полета, противообледенительную систему и возможность выполнения полетов по приборам.

"Полярные авиалинии" выступают заказчиком и эксплуатантом модернизированных вертолетов "Ансат". По условиям контракта, все вертолеты должны быть оснащены медицинскими модулями.

Авиатехника предназначена для внутрирайонных рейсов, санавиации, патрулирования, ликвидации ЧС и тушения пожаров.

Как сообщало ИА REGNUM, еще в мае 2019 года холдинг "Вертолеты России" и "Полярные авиалинии" подписали соглашение на поставку вертолетов.

[\(REGNUM\)](#)

Первый вертолет Ми-171А2 для Индии покажут на ВЭФ-2019

Первый из двух вертолетов Ми-171А2 для индийской компании Vectra Group изготовлен, его покажут на Восточном экономическом форуме, сообщил в интервью РИА Новости управляющий директор "Улан-Удэнского авиационного завода" (У-УАЗ, входит в "Вертолеты России") Леонид Белых.

Восточный экономический форум пройдет с 4 по 6 сентября 2019 года во Владивостоке.

"Первая машина готова, будет выставляться на Восточном экономическом форуме и до конца года поставлена Индии", - сказал Белых.

В 2017 году "Вертолеты России" и Vectra Group заключили контракт на поставку вертолета Ми-171А2 с опционом на еще одну машину данного типа. Летом генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский сообщил, что индийская компания Vectra Group получит первый вертолет Ми-171А2 уже в этом году.

Многоцелевой вертолет Ми-171А2 представляет собой результат глубокой модернизации машин всемирно известного семейства Ми-8/Ми-17. В конструкцию Ми-171А2 внесено более 80 изменений относительно базовой модели. Вертолет оснащен двигателями ВК-2500ПС-03 с цифровой системой управления. В связи с увеличением мощности силовой установки усилена трансмиссия.

В августе 2017 года вертолет Ми-171А2 получил от Федерального агентства воздушного транспорта РФ сертификат типа по категории "А", предусматривающей выполнение самых высоких требований безопасности полетов, предъявляемых к гражданским вертолетам. В январе 2018 года Ми-171А2 успешно прошел испытания на возможность эксплуатации в условиях температуры окружающего воздуха до минус 50 градусов по Цельсию.

МИА "Россия сегодня" выступает генеральным информационным партнером пятого Восточного экономического форума.

[\(РИА Новости\)](#)



Машина подлетает: регулярное аэротакси запустят в 2022 году

Старт проекта агрегатора пассажирских перевозок "Яндекс" и "Вертолетов России" по запуску доступного для большинства москвичей сервиса воздушного такси может быть отложен минимум на три года. Компании собирались к 2020-му снизить стоимость полета пассажиров до 3 тыс. рублей. Однако, как рассказали "Известиям" в вертолетном холдинге, коммерческое использование VRT500, выбранного в качестве основного вида транспорта, будет возможным только по завершении испытаний и сертификации машины в 2022 году. До этого времени партнеры займутся созданием концепции развития и оценкой рыночной эффективности воздушных перевозок в Москве. По данным источника "Известий", бизнес-модель отработают на вертолетах "Ансат". Эксперты говорят, что если проект состоится, то вертолетное такси может стать не только массовым, но рентабельным.

Движение вверх

Соглашение о сотрудничестве в области развития воздушного такси компании подписали в рамках аэрокосмического салона МАКС-2019. Гендиректор "ВР-Технологий" (в составе "Вертолетов России" входит в ГК "Ростех") Александр Охонько рассказал "Известиям", что им только предстоит разработать целую экосистему, которая будет включать в себя беспилотники и пилотируемые аппараты. "В следующем году будет создан летный образец вертолета VRT500, потенциально применимого для полетов по регулярным пассажирским маршрутам", - сообщил он.

При этом Александр Охонько отметил, что коммерческие поставки VRT500 начнутся после проведения летных испытаний и сертификации машины, которая запланирована на 2022 год.

VRT500 - это однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов взлетной массой 1,6 тыс. кг. По данным производителя, у машины самая объемная в своем классе пассажирская кабина, рассчитанная на 5-6 человек. Она развивает скорость до 230 км/ч и может пролететь до 1 тыс. км.

В настоящее время вертолет предполагается в пассажирской, многоцелевой, грузовой, учебной, VIP- и медико-эвакуационной конфигурациях. В "Ростехе" "Известиям" рассказали, что машина еще проходит аэродинамические испытания. Тем не менее корпорация уже заключила дилерское соглашение на ее поставку в Малайзию.

В "Яндексе" ранее отмечали, что вертолетные рейсы можно будет заказать через приложение на смартфоне так же, как сейчас при вызове обычного такси. В пресс-службе компании на запрос "Известий" ответили, что речь прежде всего идет о регулярных перевозках по определенным маршрутам.

- Наша цель - создать такую модель, чтобы полет на вертолете был сопоставим по цене с поездкой по тому же маршруту на автомобиле бизнес-класса. Нам надо определить наиболее востребованные маршруты, проверить их наполняемость пассажирами, экономический эффект и только потом говорить о начале регулярных перевозок, - рассказали в "Яндексе".



На первом этапе будут использоваться уже действующие площадки в Москве и Подмосковье. Полеты планируется организовать от МКАД, в перспективе, если будет позволять законодательство, - от Садового кольца. По словам источника "Известий", проблем с местами для посадки вертолетов не будет - для этого годится любая ровная площадка, оформленная в рамках Федеральных авиационных правил и других нормативных документов.

Как сообщил "Известиям" исполнительный директор агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев, проект "Вертолетов России" и "Яндекса" имеет экономический потенциал. В преддверии МАКС-2019 первый регулярный маршрут опробовала компания "Русские вертолетные системы" на вертолетах "Ансат". В их парке 14 таких машин.

- Вертолеты "Ансат" летали из подмосковного Одинцово на МАКС и обратно восемь раз в день, - рассказал Олег Пантелеев. - В одну сторону полеты были без пассажиров, что предопределило высокую стоимость билета - от 19 тыс. до 23 тыс. рублей. Летный час четырехместного Robinson R44 обходится от 40 тыс. рублей, при ставке 3 тыс. рублей с человека за 15 минут полета проект аэротакси окупится, если салон будет полным, а вертолет будет постоянно летать.

Ожидается, что эксплуатационные расходы у VRT500 будут умеренными, особенно если будет реализована программа господдержки продажи новых вертолетов, добавил Олег Пантелеев. Он полагает, что наличие эффективного вертолета и IT-платформы "Яндекса", обеспечивающей постоянный поток клиентов, позволят создать выгодный и широко востребованный сервис.

Подъемная сила

Спрос на услуги воздушного такси у одного из крупнейших игроков - компании "Хелипорт-М" - только за три последних года вырос в 3,5 раза - с 861 пассажира в 2017 году до 2,9 тыс. человек в 2018-м. А по итогам первого полугодия 2019 года уже превысил 1,8 тыс. человек. Увеличение интереса к воздушным перевозкам подтверждают и в компании "Русские вертолетные системы". На объявленный в преддверии салона МАКС сезонный маршрут перелета из хелипарка "Подушкино" в Жуковский было продано 75% билетов.

Заместитель гендиректора "Хелипорт-М" Мария Зайцева рассказала "Известиям", что в настоящее время в парке перевозчика эксплуатируется несколько типов машин. Это американские Robinson R44, на которые приходится 65% перевозок, а также Robinson R66 (20%) и европейские Eurocopter EC130 (15%).

- Наши клиенты: бизнесмены, туристы и люди, летающие в личных целях. В бизнес-целях, как правило, перемещаются владельцы и топ-менеджмент производств, расположенных в 150-400 км от Москвы. «Для них это реальная экономия времени», — сообщила она. - Самые популярные маршруты в этом сегменте - Конаково, Завидово, Тверь, Ярославль и Владимир. Туристы предпочитают рейсы над МКАД, в Сергиев Посад и Звенигород.



Председатель правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаил Казачков рассказал "Известиям", что до последнего времени "Ансаты" использовались в основном для медицинских перевозок.

- И здесь мы получили некую синергию - производству необходим рынок сбыта, населению - быстрая, доступная помощь, а компаниям - возможность расширения своего бизнеса в том числе за счет организации регулярных пассажирских перевозок. Государство субсидирует покупку отечественной вертолетной техники с помощью программ поддержки Государственной транспортной лизинговой компании.

Поэтому "Ансат" стал очень хорошей альтернативой иностранным вертолетам, сообщил эксперт. В некоторых моментах машина не только не уступает, а где-то и превосходит зарубежные аналоги. Именно на "Ансатах", согласно данным источника "Известий" в вертолетной индустрии, компании будут отрабатывать бизнес-модель нового сервиса. И его будут использовать в тестовых полетах.

[\(Известия\)](#)

Ка-62 взлетел на МАКС

Гражданский многоцелевой вертолет Ка-62 производства Арсеньевской авиационной компании "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) продемонстрирован в летной программе и на статической стоянке Международного авиационно-космического салона МАКС - 2019, который прошел в подмосковном Жуковском. Модель вертолета Ка-62 в эти дни также будет продемонстрирована гостям и участникам Восточного Экономического Форума.

О ходе реализации испытаний и перспективах производства вертолета Ка-62 рассказал управляющий директор ААК "Прогресс" Юрий Денисенко.

- Юрий Петрович, расскажите, пожалуйста, о ходе испытаний вертолета Ка-62?

- На сегодняшний день на предприятии изготовлено три летных образца вертолета Ка-62. В соответствии с графиком первый летный образец вертолета Ка-62 выполняет задания по программе предварительных летных испытаний. В рамках программы вертолет должен выполнить полеты с целью проверки всех его систем на различных режимах, подтвердить соответствие ЛТХ характеристикам, заявленным в техническом задании на его разработку. В рамках одного полета машина может выполнять сразу несколько заданий в целях оптимизации времени проведения испытаний.

На сегодняшний день первая половина программы уже пройдена. Машина себя хорошо зарекомендовала - у нее отличные аэродинамические характеристики, вертолет хорошо управляется, отлично справляется с нагрузками на высоких скоростях и имеет большой экономический потенциал.

Второй летный образец также вскоре присоединится к программе предварительных летных испытаний. А третий летный образец, который мы представили на МАКС, по окончании авиасалона



направлен на дополнительные испытания на электромагнитную совместимость оборудования, а затем вернется на "Прогресс" для выполнения программы СЗИ.

По результатам предварительных летных испытаний осенью планируется приступить к сертификационным испытаниям, которые будут проводиться как на территории предприятия-изготовителя - ААК "Прогресс", так и на площадках сертификационных центров. Помимо сертификации самого вертолета, как продукта, и его конструкции, мы также должны будем сертифицировать все основные технологические процессы, связанные с его выпуском. Таким образом, все, что касается самой конструкции, технологии, организации и культуры производства, экономики, будет связано в один сертификат и оценено сертификационной комиссией. Завершить сертификационные испытания и получить сертификат типа Авиарегистра России по нормам АП-29 на Ка-62 в базовом грузопассажирском варианте планируется в 2020 г., а затем предполагается его сертификация по европейским нормам летной годности в EASA.

- Готово ли предприятие к сертификации по стандартам гражданской продукции? Какие предприняты меры по подготовке производства к этой процедуре?

- Гражданская продукция — это новое направление, и, безусловно, к нему применяются другие требования и технологии. Новая машина требует нового подхода. По этой причине в последние годы мы активно ведем техническое перевооружение в рамках федерально-целевой программы. Уже реализовано 6 подпроектов по реконструкции композитного, испытательного, термического производств, цехов подготовки производства, компрессорной станции и технологической котельной. Это позволило реорганизовать структуру существующего производства с концентрацией разрозненных производственных мощностей на единой производственной площадке, оптимизировать транспортные потоки движения деталей по производственному маршруту, сократить цикл технологического процесса производства, обеспечить технологическую безопасность и выполнение планируемого объема. В этом году будет завершена реконструкция механосборочного и гальванического производства, а также всего проекта.

Ранее, с 2014 по 2018 г., в ААК "Прогресс" также были реконструированы цех окончательной сборки и аэродромная база "Арсеньев - Приморский", создан центр специализации по производству отливок из магниевых сплавов и сформирован сервисный центр по обеспечению выполнения контракта жизненного цикла вертолетов Ка-52.

До 2025 г. запланированы к реализации проекты по 9 направлениям: реконструкция энергетической инфраструктуры, лакокрасочного производства, механосборочного производства (дооснащение), термического производства (дооснащение), создание логистического комплекса, развитие центра специализации по литейному производству (2-й этап), внедрение Цифрового производства, модернизация производства технологического процесса капиллярного контроля деталей авиационной техники, создание вертолета Ка-62.

Уже сегодня результатом проведения модернизации стало повышение эффективности парка технологического оборудования, сокращение длительности производственного цикла изготовления



продукции и, как следствие, сокращение трудоемкости производственных процессов. Все это способствует выпуску новой, более конкурентоспособной продукции.

- Когда планируется начать продажи вертолета Ка-62?

- Производство первой серийной партии вертолетов Ка-62 в количестве шести единиц мы начали при поддержке Фонда Развития Промышленности уже в апреле этого года, сегодня на предприятии изготавливаются детали и агрегаты для новых машин. А уже осенью этого года планируется сборка первого фюзеляжа. Соответственно мы планируем начать продажи первых вертолетов Ка-62 в 2020 г., сразу после получения сертификата типа.

Сегодня на предприятии организована служба продаж. Идет смещение фокуса на потребителя и улучшение качества продукции. Для работы с коммерческими заказами созданы электронные адреса: order@aacprogress.ru - для отправки заявок на выполнения заказов, quality@aacprogress.ru - для отправки вопросов по качеству работы.

- Насколько будет востребована данная техника?

- Ка-62 может занять свою нишу между вертолетами легкого класса типа Ансат и средними вертолетами семейства Ми-8. Вертолет имеет вместимость до 15 пассажиров, дальность перевозки до 750 км, предназначен для работ в офшорных зонах, экстренной медицинской помощи, воздушных работ и наблюдения, транспортировки грузов внутри кабины и на внешней подвеске, патрулирования и экологического мониторинга. Очевидно, что спектр его применения достаточно широк, поэтому к данной машине проявляют интерес как отечественные, так и зарубежные заказчики: компании нефтегазового сектора и некоторые другие гражданские ведомства, а также Министерство обороны Российской Федерации. Кроме того, уже сегодня обсуждаются вопросы поставки первых вертолетов Ка-62 в регион.

- В чем уникальность вертолета Ка-62?

- Ка-62 спроектирован с учетом всех международных требований по безопасности полетов. Обеспечены полет и посадка с одним работающим двигателем. Травмобезопасность пилота и пассажиров на случай грубой посадки гарантируется комплексом мер, в том числе энергопоглощающей конструкцией шасси и кресел. Ка-62 имеет большой объем пассажирского салона, благодаря этому компоновка салона имеет увеличенный шаг сидений - продольный и поперечный. Особенностью является применение в его конструкции полимерных композиционных материалов - объем конструкций из ПКМ на вертолете доведен до 60% по массе, благодаря чему увеличивается скорость, маневренность и грузоподъемность вертолета, а также снижается расход топлива. К отличительным чертам также можно отнести одновинтовую схему с многолопастным рулевым винтом в кольцевом канале вертикального хвостового оперения, который применен на вертолете Ка-62 впервые в России. На вертолете применено полностью отечественное бортовое радиоэлектронное оборудование с новейшей системой управления общевертолетным оборудованием нового поколения и установлено уникальное птицестойкое остекление.



- Какие еще сегодня стоят задачи перед предприятием помимо освоения вертолета Ка-62?

- В настоящий момент мы завершаем поставки вертолетов Ка-52 "Аллигатор" в рамках нашего первого экспортного контракта и продолжаем поставки этих машин для Министерства обороны Российской Федерации. Также мы продолжаем выполнение контракта на сопровождение жизненного цикла вертолетов Ка-52 "Аллигатор". Ведется работа над получением новых экспортных контрактов в 2020 г., в том числе на поставку вертолетов Ка-52 корабельного базирования, сохранивших в себе все преимущества базовой модели и адаптированных к работе в условиях влажного морского климата. О нем стоит сказать отдельно.

Этот вертолет может базироваться как на кораблях, так и на суше. Он изготавливается с применением антикоррозионных материалов и обеспечен централизованной заправкой топлива. Благодаря наличию укороченного складного крыла, механизма складывания лопастей вертолет способен компактно располагаться в трюме. Уменьшенные габариты вертолетов Ка-52К позволяют увеличить максимально возможное количество размещаемых на носителях вертолетов. Применение усиленных стоек шасси позволяет вертолету приземляться на корабельную площадку в различных погодных морских условиях. Обе наши машины - Ка-52 и его корабельную модификацию наряду с вертолетом Ка-62 холдинг "Вертолеты России" также представил на статическом и летном показе в рамках МАКС-2019!

Konkurent.ru

Минобороны получило 112 вертолетов по госпрограмме вооружения

Минобороны РФ в рамках госпрограммы вооружения-2027 получило 112 вертолетов, сообщил министр обороны Сергей Шойгу.

"В соответствии с государственной программой вооружения с 2018 по 2027 год предприятия компании должны изготовить для Министерства обороны 423 современных вертолета... В настоящее время войска получили 112 машин, 58 из них - досрочно", - сказал Шойгу на селекторном совещании в Москве.

По словам министра, в число законтрактованных вертолетов вошли также 96 ударных вертолетных комплексов Ми-28НМ. Министр отметил, что при заключении контракта производитель существенно снизил стоимость вертолетов.

[РИА Новости](http://ria.ru)

«Русские Вертолетные Системы» эвакуировали 200 пациентов в Волгоградской области

Медицинские вертолеты «Ансат» компании «Русские Вертолетные Системы» эвакуировали 200 пациентов в Волгоградской области с начала 2019 года.

В регионе круглосуточно дежурят 2 вертолета «Ансат», оснащенные современным медицинским модулем производства ООО «Казанский агрегатный завод». Модуль предназначен для обеспечения медицинской эвакуации одного носилочного пострадавшего «крайне тяжелой» и «тяжелой» степени

тяжести состояния, непрерывного мониторинга состояния пострадавшего, поддержания жизненно важных функций организма и проведения медицинской бригадой во время эвакуации интенсивной терапии в объеме специализированной врачебной помощи.

«РВС» осуществляет дежурство в Волгоградской области с 1 июня 2017 года. Регион стал первым, где специалисты компании начали применять мобильный комплекс ночного старта для осуществления медицинских эвакуаций с неподготовленных для ночного старта площадок, комплект такого оборудования был передан области в рамках Международной выставки вертолетной индустрии Helirusia 2019.

Сегодня, медицинские вертолеты «Русских вертолетных Системы» стоят на дежурстве и проводят плановую и экстренную транспортировку пациентов в Центральном, Приволжском, Уральском, Южном, Северо-Кавказском и Дальневосточном Федеральных Округах.

[\(Русские Вертолетные Системы\)](#)

Heliexpress перевез 200 пассажиров на МАКС-2019

Услугами вертолетного такси «HeliExpress», выполнявшего регулярные пассажирские вертолетные рейсы на Международный авиакосмический салон из хелипарка «Подушкино», воспользовалось 200 пассажиров.

Ежедневные рейсы выполнялись на вертолетах «Ансат». Регистрация и вылеты осуществлялись в современном вертолетном центре компании «Русские Вертолетные Системы» Хелипарк «Подушкино». Время в полете от Хелипарка до МАКС-2019 составило 20 минут.



Специалистами компании были разработаны варианты тарифов, максимально учитывавших специфику каждого клиента, что позволило обеспечить практически 100-процентную загрузку каждого рейса. Реализация первого за почти 50 лет проекта регулярных вертолетных авиаперевозок в Московской авиационной зоне позволила подтвердить высокую востребованность вертолетных услуг. На данный момент специалисты «HeliExpress» ведут разработку маршрутной сети в регионах ЦФО.

Отдельным сюрпризом для любителей авиации стал проведенный авиасалоном МАКС и социальной сетью Вконтакте розыгрыш бесплатного билета на рейс хелипарк «Подушкино» — МАКС. Победителем розыгрыша стал Александр Петров, который 31 августа совершил свой первый полет на вертолете «Ансат». «Спасибо за подарок! Полет был на высшем уровне!» — отметил Александр.



Но на этом приятные новости для клиентов первого вертолетного такси не закончились. Специально ко Дню Знаний HeliExpress приурочил акцию, согласно которой покупка 1 взрослого билета дает возможность приобрести детский билет всего за 1 рубль. Услуга оказалась очень популярной. Все акционные билеты были проданы за 2 дня.

Современные отечественные вертолеты «Ансат» стали отличной платформой для решений широкого круга задач. Обладая самым просторным в своем классе салоном, вертолет отлично интегрировался в систему воздушных перевозок.

[\(РВС\)](#)

Ростех представляет на ВЭФ Ми-171А2 и Ка-226Т для Индии

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках совместной экспозиции с Республикой Бурятия представляют на Восточном экономическом форуме во Владивостоке новейший гражданский вертолет Ми-171А2 и легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т, которые запланированы к поставке в Индию.

Ранее "Вертолеты России" и индийская компания Global Vectra заключили на контракт на поставку вертолета Ми-171А2 с опционом еще на одну машину. На Восточном экономическом форуме будет представлен вертолет, изготовленный по данному контракту и уже окрашенный в ливрею индийского заказчика. Его поставка в Индию запланирована в конце 2019 – начале 2020 года.

Вертолет Ка-226Т, представленный на форуме, демонстрирует перспективы российско-индийской промышленной кооперации – в соответствии с межправительственным соглашением от 2015 года в Индию будет поставлено 200 таких вертолетов, причем 140 из них будут собраны в Индии.

"На Восточном экономическом форуме мы демонстрируем нашим индийским коллегам предназначенные для них многоцелевые вертолеты Ка-226Т и Ми-171А2. Отмечу, что наши партнеры прекрасно знают обо всех преимуществах продукции холдинга "Вертолеты России". Вертолеты советского и российского производства в Индии составляют более 30% всего парка зарегистрированных в стране машин гражданского и военного назначения. Наши текущие проекты создают хорошую основу для дальнейшего развития сотрудничества", - рассказал директор по международному сотрудничеству и региональной политике Ростеха Виктор Кладов

На ВЭФ также представлены детали и агрегаты Ка-226Т, производство которых будет локализовано в Индии в рамках данного проекта. По ряду представленных агрегатов холдингом "Вертолеты России" в феврале текущего года были подписаны соглашения с ведущими индийскими производителями авиационной техники, изъявившими желание принять участие в проекте по локализации производства вертолета Ка-226Т.

"Контракт на поставку Ми-171А2 в Индию – наглядная демонстрация того, что наша новейшая гражданская техника востребована за рубежом, там ее ждут и рассчитывают на нее. Мы демонстрируем на форуме готовую к поставке машину – мы сможем передать вертолет заказчику, как только сертификат Ми-171А2 будет валидирован в Индии, – отметил генеральный директор холдинга



"Вертолеты России" Андрей Богинский. – Мы также демонстрируем наш прогресс по российско-индийскому проекту Ка-226Т: Улан-Удэнский авиационный завод уже освоил отдельные детали и агрегаты вертолета и готовится к запуску серийного производства. У нас также постепенно формируется кооперация по локализации с индийскими производителями, с некоторыми из них мы продолжим диалог в рамках форума. На форуме мы представляем Ка-226Т со складывающимися лопастями - данная модификация приспособлена для эксплуатации в морских условиях и размещения на борту кораблей. Эта опция – хорошая основа для дополнительных заказов на эту машину".

Также продукция холдинга представлена на форуме моделью среднего транспортно-пассажирского вертолета Ка-62 производства ААК "Прогресс" им Н.И.Сазыкина. Модель демонстрируется в павильоне Приморского края в рамках выставки "Улицы Дальнего Востока". Накануне форума опытный образец Ка-62 принял участие в летной программе международного авиационно-космического салона МАКС-2019 в Жуковском.

Вертолет Ми-171А2 является новейшим представителем семейства вертолетов типа Ми-8/17. Он воплотил в себе лучшие характеристики всемирно известных машин типа Ми-8. Вертолет оснащен интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом бортового оборудования КБО-17 ("стеклянная кабина"), который позволяет эксплуатировать машину без присутствия инженера на борту, снизив тем самым число членов экипажа до двух человек. Новые двигатели и несущая система позволили улучшить летно-технические характеристики вертолета, в том числе крейсерскую и максимальную скорость. В зависимости от потребностей эксплуатанта Ми-171А2 может выполнять поисково-спасательные, медицинские, транспортные операции, тушить пожары или перевозить пассажиров в любое время суток при температурах от -50 до +50°С.

Ка-226Т представляет собой двухдвигательный вертолет легкого класса, построенный по соосной схеме. Уникальной особенностью вертолета Ка-226 является модульность его конструкции – на вертолет могут быть установлены унифицированные легкосъемные модули различных конфигураций, оснащенные специальным оборудованием.

Пятый Восточный экономический форум пройдет с 4 по 6 сентября 2019 года. По итогам предыдущего форума было подписано 220 соглашений, контрактов, меморандумов и протоколов на сумму свыше 3 трлн рублей. В работе форума приняли участие 6002 делегата и 1357 представителей СМИ из 60 государств.

[\(Вертолеты России\)](#)

На Восточном экономическом форуме представлен вертолет Ка-226Т для Индии

Как сообщило 3 сентября 2019 года информационное агентство РИА Новости, вертолет Ка-226Т в раскраске для индийской армии представила компания "Вертолеты России" на Пятом Восточном экономическом форуме (ВЭФ-2019) во Владивостоке. Вертолет в защитной окраске с надписью Make in India (программа сборки иностранной техники на территории Индии) представлен на открытой площадке на набережной острова Русский.



Отличительной особенностью представленного вертолета является то, что одна сторона у него выкрашена в зеленой гамме - для индийских военных, а другая - в синий цвет - для спасательных и медицинских служб. Также рядом продемонстрирован сменяемый VIP-модуль (с тремя пассажирскими креслами) для этого же вертолета.

Помимо того, рядом с ним представлен вертолет Ми-171А2.

Ранее сообщалось о покупке Индией у России 200 вертолетов Ка-226Т. Первые 60 вертолетов будут производиться в России, остальные 140 - в Индии.

Легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т с несущей системой, выполненной по двухвинтовой соосной схеме, обладает максимальной взлетной массой 3,6 тонны, способен перевозить до одной тонны полезной нагрузки. На вертолет устанавливается транспортная кабина, конструкция которой позволяет перевозить до шести человек, или модули, оснащенные специальным оборудованием.



В свою очередь, информационное агентство ТАСС дополняет, что премьер-министр Индии Нарендра Моди примет участие в ВЭФ-2019 в качестве главного гостя. В среду [4 сентября] пройдет встреча индийского лидера с президентом РФ Владимиром Путиным. Планируется, что в рамках 20-го российско-индийского саммита, который пройдет на ВЭФ, будут подписаны около 15 документов, в том числе в сфере военно-технического сотрудничества.

[\(Блог Центра анализа стратегий и технологий\)](#)

Путин рассказал Моди о вертолете, который Россия планирует поставлять Индии

Президент России Владимир Путин рассказал премьер-министру Индии Нарендре Моди о преимуществах легких многоцелевых вертолетов К-226Т, которые Россия планирует поставлять Индии в рамках подписанного в 2015 году межправсоглашения.

"Я летал на этом вертолете, мне нравится, очень удобный. Он хорош тем, что у него соосные винты, нет заднего винта, он хорошо выдерживает боковые ветровые нагрузки в горах и на море", - рассказал Путин своему индийскому коллеге, добавив, что такая технология позволяет вертолетам садиться на палубу.

Представитель компании "Вертолеты России" рассказал, что эта машина имеет модульную конструкцию, на ней может быть установлен транспортный или медицинский модуль, а также



пассажирский модуль повышенной комфортности в зависимости от потребности заказчика - Минобороны Индии. Межправсоглашение предполагает поставку для нужд министерства обороны Индии 60 вертолетов из России и производство в Индии еще 140 машин с уровнем локализации порядка 50-70%.

"Это в полном объеме то, что вы называете "Делай в Индии" (так называется программ поддержки национальной промышленности в Индии - прим. ТАСС)", - отметил Путин.

Премьер-министр Моди также осмотрел гражданский вертолет МИ-171А2. Такие машины Россия начинает поставлять Индии в рамках ранее заключенного контракта.

[\(ТАСС\)](#)

В Татарстане утвердили стратегию развития санавиации до 2024 года

Правительство Татарстана утвердило стратегию развития санитарной авиации в РТ до 2024 года.

Стратегия принята в целях реализации мероприятий федерального проекта «Развитие системы оказания первичной медико-санитарной помощи и обеспечения своевременности оказания экстренной медпомощи с использованием санавиации, следует из постановления, подписанного премьер-министром РТ Алексеем Песошиным.

В 2018 году воздушные суда санавиации в РТ совершили 193 вылета, большинство из которых (121) пришлось на медицинский вертолет «Ансат».

Всего в Татарстане находится 19 аэродромов и посадочных площадок. Также есть 40 вертолетных площадок, расположенных в медицинских организациях либо рядом с ними.

[\(Реальное время\)](#)

Парк вертолетов обновят в Приморье

Современные вертолеты для целей организации внутрикраевых перевозок и работы санитарной авиации выпустит Арсеньевская компания «Прогресс». Соглашение о сотрудничестве подписали Губернатор Приморского края Олег Кожемяко и генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский в среду, 4 сентября, в ходе пятого Восточного экономического форума.

Соглашение предусматривает реализацию проектов по модернизации авиапредприятия, строительству новых вертолетов и обслуживанию воздушных машин, а также направлено на развитие воздушных пассажирских перевозок в Приморье.

Олег Кожемяко подчеркнул, что для Приморья важно поддержка авиастроения.

«Уже в 2021 году наш край получит новые вертолеты, выпущенные арсеньевским заводом "Прогресс". Они будут востребованы для развития внутрикраевой и санитарной авиации. Мы, в свою очередь, готовы оказывать авиастроителям всевозможную поддержку», – заявил Губернатор.

Отметим, в настоящее время в Приморье пассажирские перевозки выполняются по 14 краевым маршрутам, два из которых вертолетные – в самые отдаленные населенные пункты на севере края.

Санитарная авиация приходит на помощь в случае, если требуется быстрая транспортировка больных и пострадавших в ведущие учреждения здравоохранения края. География полетов вертолетов санавиации распространяется от южной Находки до Тернейского района.



Напомним, Восточный экономический форум проводится ежегодно согласно Указу Президента России Владимира Путина. Основная тема ВЭФ-2019 – Национальная программа развития Дальнего Востока.

«Развитие российского Дальнего Востока, укрепление его экономического, инновационного потенциала, повышение качества жизни людей – наш важный, безусловный приоритет, задача поистине общенационального масштаба», – подчеркнул глава государства в своем приветствии к участникам форума.

Напомним, Восточный экономический форум проводится ежегодно согласно Указу Президента России Владимира Путина. Основная тема ВЭФ в 2019 году – Национальная программа развития Дальнего Востока.



«Развитие российского Дальнего Востока, укрепление его экономического, инновационного потенциала, повышение качества жизни людей – наш важный, безусловный приоритет, задача поистине общенационального масштаба», – подчеркнул глава государства в своем приветствии к участникам форума.

Делегацию Приморья на ВЭФ возглавляет Губернатор края Олег Кожемяко. Он, его заместители и руководители профильных департаментов проведут встречи с представителями крупных банков России, отечественных и зарубежных компаний для обсуждения вопросов инвестиционного и экономического сотрудничества с Приморьем, подпишут около 30 соглашений.

[\(Администрация Приморского края\)](#)

"Вертолеты России" и Администрация Приморского края подписали соглашение о сотрудничестве

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) и Администрация Приморского края подписали соглашение о сотрудничестве, направленное на социально-экономическое и промышленное развитие региона и предприятий, входящих в холдинг.

Свои подписи под документом поставили генеральный директор "Вертолетов России" Андрей Богинский и Губернатор Приморского края Олег Кожемяко. Соглашение, рассчитанное на 10 лет, предполагает сотрудничество в области обновления авиационного парка Приморья, развития воздушных перевозок с применением вертолетов, совершенствования системы их обслуживания. Кроме того, стороны будут взаимодействовать в интересах развития и диверсификации производства, а также вывода на рынок новых образцов гражданской авиационной техники.

"Подписанное сегодня соглашение направлено на развитие гражданского вертолетостроения и решение сразу нескольких связанных с этим задач, на примере Приморья мы можем отследить этот синергетический эффект. Стимулируя диверсификацию производства завода "Прогресс" и запуск в серию гражданского вертолета Ка-62, мы сможем не только повысить эффективность работы одного из крупнейших предприятий Приморья, но и дать российским регионам новую универсальную машину, столь необходимую для дальнейшего развития санитарной авиации, туризма, пассажирских и грузовых перевозок. Это современный вертолет, каких раньше не производилось в нашей стране - буквально на прошлой неделе Ка-62 стал одной из главных премьер МАКС-2019, приняв участие, в том числе и в летной программе авиасалона. В рамках форума мы планируем подписать с "ВЭБ-Лизинг" соглашение, которое вплотную приблизит нас к выводу этой модели на рынок" - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Вертолет Ка-62 имеет максимальную взлетную массу 6,8 т и способен перевозить до 2,5 т груза. Его пассажироместимость составляет 15 человек, дальность полета – более 650 км. Особенностью вертолета является обширное применение полимерных композиционных материалов, доля которых в массе конструкции составляет до 60%. Благодаря этому увеличивается маневренность и грузоподъемность вертолета, повышается топливная эффективность. Крейсерская скорость Ка-62 достигает 290 км/ч. Еще одна отличительная его черта – одновинтовая схема с многолопастным



рулевым винтом, расположенным в кольцевом канале вертикального хвостового оперения. Такая схема применена на отечественных вертолетах впервые.

Большой полезный объем пассажирской кабины Ка-62 позволил увеличить шаг кресел и расстояние между ними в ряду. На вертолете предусмотрен просторный отсек для размещения и швартовки багажа, почты и других грузов. Воздушное судно оснащено отечественной авионикой, в том числе системой управления общевертолетным оборудованием нового поколения. Вертолет Ка-62 спроектирован с учетом современных международных требований по безопасности полетов, на нем возможны полет и посадка с одним работающим двигателем. Безопасность экипажа и пассажиров также обеспечивается применением ударостойкой топливной системы и энергопоглощающей конструкцией шасси и кресел пассажиров и экипажа.

[\(Вертолеты России\)](#)

"Вертолеты России" рассчитывают на интерес Турции к покупке вертолетов

Холдинг "Вертолеты России" рассчитывает на увеличение интереса в Турции к отечественной вертолетной технике, прежде всего к Ми-38, после того, как президент этой страны Тайип Эрдоган посидел в вертолете на авиакосмическом салоне МАКС-2019, заявил РИА Новости генеральный директор компании "Вертолеты России" (входит в Ростех) Андрей Богинский.

"Ми-38. Конечно, перспектива есть. Мы продемонстрировали машину с салоном повышенной комфортности. Машина, конечно, президентского уровня. Она надежная, вместительная, на три тонны взлетный вес больше, чем у восьмерки (Ми-8), длина - плюс 1,68 метра. Конечно, это говорит о том, что Эрдогану понравилось, потому что президенты провели в машине 5-7 минут, более подробно обсуждая технические характеристики, массо-габаритные характеристики, дальность, скорость. Господин Эрдоган очень интересовался", - сказал Богинский в кулуарах ВЭФ.

В то же время он ответил, что нельзя сказать, что турецкий лидер высказал заинтересованность в покупке вертолетов. "Это немного поспешно", - сказал он.

Помимо этого, президенты двух стран смотрели салон вертолета Ка-62, пообщались с пилотом. "В моем понимании машина произвела положительное впечатление", - сказал глава холдинга.

Пятый Восточный экономический форум проходит во Владивостоке 4-6 сентября. МИА "Россия сегодня" выступает генеральным информационным партнером ВЭФ.

[\(РИА Новости\)](#)

"Вертолеты России" ждут решения Китая о создании нового тяжелого вертолета

Окончательное решение по совместному созданию Россией и Китаем тяжелого вертолета может быть принято до конца года, рассчитывает генеральный директор компании "Вертолеты России" (входит в Ростех) Андрей Богинский.



"По тяжелому вертолету все переговоры завершены. Осталось несколько коммерческих нюансов и мы надеемся, что до конца текущего года все решения со стороны наших китайских коллег будут приняты", - сказал он журналистам на ВЭФ-2019.

Ранее глава Минпромторга РФ Денис Мантуров сообщил, что "Вертолеты России" будут разрабатывать тяжелый гражданский вертолет для китайского рынка.

Весной в Минпромторге сообщали, что Россия и Китай парафировали соглашение о создании совместного тяжелого вертолета, а курирующий транспорт вице-премьер Максим Акимов говорил, что страны вышли на финишную прямую в подготовке генерального контракта.

Пятый Восточный экономический форум проходит во Владивостоке 4-6 сентября. МИА "Россия сегодня" выступает генеральным информационным партнером ВЭФ.

[\(РИА Новости\)](#)

Срок эксплуатации вертолетов в России не будут ограничивать 25 годами

Ограничивать срок эксплуатации вертолетов в России 25 годами не будут, заявил министр промышленности и торговли Денис Мантуров в интервью [газете "Ведомости"](#).

Инициатива о возможности такого ограничения активно обсуждалась в 2018 году.

Министр рассказал, что более 70% вертолетного парка имеет возраст свыше 25 лет, и это большая проблема, которую надо решать, "иначе она будет только расти как снежный ком: ресурс старых машин небесночечен, мы не можем постоянно его продлевать". Он добавил, что основной парк составляют разные модификации Ми-8, на рынке уже зарекомендовал себя "Ансат", появляются вертолеты Ми-38 и Ка-62.

Мантуров рассказал, что сейчас у авиакомпаний уже есть маневр в выборе моделей. Есть также меры поддержки, которые стимулируют к принятию решений об обновлении парка.

"Нет, ограничивать, думаю, в итоге не будем. С учетом мнения широкого круга эксплуатантов мы признали это нецелесообразным. Будем делать ставку именно на механизмы стимулирования", - ответил министр на вопрос о возможном законодательном ограничении срока эксплуатации вертолетов.

[\(РИА Новости\)](#)

Форсаж на старте

СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС ключевой новостной ньюсмейкер нашего агентства на протяжении последних двух лет. Да это и не странно. Компания один из крупнейших операторов вертолетов Leonardo в нашей стране, который одинаково хорошо развивает сегмент управления и техническую поддержку воздушных судов. Это ценят владельцы, это ценит производитель. И все это достигнуто за весьма короткий срок. Но начнем по порядку.

Российская ООО «СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС» входит в состав компаний, работающих под единым брендом «SKYPRO» оказывающих следующий спектр авиационных услуг на Российском и Европейском рынке: продажа воздушных судов, организация чартерных рейсов, авиационный консалтинг, эксплуатация и техническое обслуживание самолетов и вертолетов, менеджмент ВС и наземное обслуживание. Штат сотрудников группы, насчитывает более 70 сотрудников, а офисы расположены в Москве, Санкт-Петербурге и Риге. Благодаря высокой квалификации специалистов, компании «SKYPRO» приобрели безупречную репутацию и уважение партнеров и клиентов в мире гражданской авиации. Сегодня в гостях у BizavNews Генеральный директор компании ООО «СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС» Петр Петрович Яблонский.

- Петр Петрович, минувший год и первая половина текущего года стали по-настоящему прорывными для компании: увеличился парк, расширился спектр предоставляемых услуг, компания удвоила количество персонала. Расскажите, что стало причиной столь позитивных результатов?

Причина в слаженной работе команды и ответственном подходе всех сотрудников авиакомпаний. При создании компании в 2014 году была сделана ставка на специализацию. Мы не пытались гоняться за всеми клиентами, а сконцентрировались на обслуживании вертолетов со взлетной массой более 3100 кг. Основным типом был выбран вертолет AW139, производства Leonardo Helicopters (ранее AgustaWestland). Также была сделана ставка на сильную и профессиональную команду. Это гордость нашей компании. Наша компания растет вместе с коллективом. Мы вкладываем в обучение и подготовку нашего персонала, ведем тщательный подбор кадров, и с середины 2018 года мы не удвоили, а утроили свой штат. Сейчас в компании работает около 50 человек.



В начале пути было тяжело, но за несколько лет стремительного развития мы смогли доказать нашим клиентам и партнерам, что СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС – это профессиональная и опытная команда. На данном этапе мы имеем сертификат АОН, сертификат на техническое обслуживание всей представленной в России линейки вертолетов Leonardo (кроме AW189), налажено взаимодействие с разработчиками воздушных судов, получены валидации от Leonardo, Pilatus и Honeywell, закуплено необходимое оборудование. В прошлом году было открыто наше представительство в Санкт-Петербурге, в этом – расширили свой парк до 4 вертолетов AW139. Многие сомневались, что у нас получится, но на сегодняшний день мы являемся одним из эксплуатантов вертолетов AW139 в России.

- В прошлом году технический центр СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС получил официальный статус авторизованного центра по техническому обслуживанию вертолетов AgustaWestland A109S, A109E, AW109SP. Какие виды работ доступны клиентам в настоящее время и их объемы?

Мы довольно плотно сотрудничаем с Leonardo Helicopters с самого начала нашего пути. Наша авторизация в прошлом году стала плановым развитием нашего сервисного центра. В настоящее

время техническое обслуживание вертолетов Leonardo Helicopters A109S, A109E, AW109SP является развивающимся направлением деятельности в нашей компании. Наш авторизованный центр предлагает услуги по выполнению оперативного и периодического технического обслуживания данных ВС.

- Ценообразование. Насколько цены на техническое обслуживание сопоставимы, например, с европейскими и с помощью каких маркетинговых механизмов компания планирует привлечь компании из России и СНГ?

Мы работаем в сегменте обслуживания одних из самых дорогих вертолетов в России, соответственно, наши услуги не дешевые, но если сравнивать наши цены в России, то они являются конкурентоспособными и значительно ниже европейских.



- И аналогичный вопрос в отношении менеджмента воздушных судов. Почему крупные компании выбирают именно вас?

Причина выбора — это наш подход к работе. В приоритете компании стоит безопасность полетов, бесперебойное обеспечение работы техники, качество услуг и индивидуальный подход к каждому из наших клиентов. В авиакомпаниях серьезно подходят к организации, подготовке и выполнению полетов, вся техника обслуживается в полном соответствии с требованиями производителей,



поддерживается высокая квалификация инженеров и пилотов (КПК проходят исключительно в сертифицированных учебных центрах за рубежом). Все вопросы, связанные с эксплуатацией вертолетов и устранению дефектов, решаются совместно с представителями разработчика ВС в России.

- Вы уже работаете с воздушными судами, которые зарегистрированы вне России. Планируете ли в будущем получать одобрения авиационных властей, например, ряда стран СНГ?

Да, работаем. В настоящее время заключены договоры и проводятся работы по техническому обслуживанию самолетов типа PC-12, включая самолеты с белорусской регистрацией. Нашей авиакомпанией уже получено свидетельство о признании Сертификата от авиационных властей Республики Беларусь.

- Вы сфокусированы на вертолетах Leonardo (AgustaWestland). Планирует ли компания в будущем «поработать» и с другими производителями вертолетной техники?

На данный момент мы наращиваем наше сотрудничество с Leonardo Helicopters и Pilatus Aircraft Limited, но не исключаем в ближайшем будущем возможность взаимодействия и с другими производителями авиационной техники.

Подготовка технического и летного персонала является одним из важнейших факторов при выборе той или иной управляющей компании для клиента. Расскажите, пожалуйста, о специфике подготовки персонала в СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС.

Как я уже говорил ранее, подготовка и повышение квалификации инженерно-технического и летного персонала производится только в сертифицированных учебных центрах, рекомендованных и одобренных разработчиком ВС. Привлекаемый инженерно-технический персонал имеет большой опыт работы в авиационной отрасли. В авиакомпании работают 2 пилота инструктора, которые проводят подготовку новых пилотов и обеспечивают поддержание необходимой квалификации действующих пилотов.

- СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС совместно с российским центром по продажам Pilatus – Nesterov Aviation – активно ведет работы по развитию авторизованного сервисного центра по обслуживанию самолетов Pilatus Aircraft Limited. В какой стадии находится проект, и какие работы уже выполняются?

В рамках данного проекта получено одобрение от Российских авиационных властей на выполнение оперативного и периодического технического обслуживания самолетов Pilatus PC-12, закуплен полный спектр необходимого оборудования, сертифицирована собственная служба по расшифровке и обработке полетной информации для самолетов данного типа, а также получен сертификат авторизации от производителя на выполнение всех видов работ, включая гарантийное. Проведено несколько крупных форм ТО на самолетах Российских клиентов на нашей основной базе в аэропорту «Доброград». На данный момент проводятся работы по подготовке компании к сертификации на обслуживание нового флагмана Pilatus PC-24.

- Какие планы развития компании?

В планах компании дальнейшее расширение парка ВС и освоивание новых типов, таких как: AW189, AW169 и Pilatus PC-24.

([BizavNews](#))

Airbus Helicopters в первом полугодии поставил 134 вертолета

Как стало известно BizavNews, Airbus Helicopters в первом полугодии текущего года передал заказчикам 134 вертолета (с учетом военных машин, прим.ред.). Суммарная стоимость всех вертолетов составила \$593,6 млн. В первом квартале клиенты получили 44 вертолета, во втором – 90 машин. Лидером поставок остались H125/H125M/H130 (80 вертолетов), далее идут H145/H145M (34 вертолета), H135/H135M (13 вертолетов), по две поставки пришлось на H155, H175, H215/H215M и H225/H225M. Также военному ведомству был поставлен один TIGER.



В марте в компании сообщили, что Airbus Helicopters планирует выпустить серию модификаций H145, которые получат увеличенную полезную нагрузку на 150 кг (330 фунтов). Ключевым обновлением является новый безвтулочный пятилопастный несущий винт – первое коммерческое применение технологии, протестированной на демонстраторе H135 Bluecopter. Улучшенный несущий винт,



который получит дополнительную лопасть по сравнению с текущей моделью, поможет поднять максимальный взлетный вес вертолета на 100 кг, до 3,8 т.

В течение полугодия компания продолжала наращивать портфель заказов на VIP варианты своей продуктовой линейки. Напомним, что Airbus Corporate Helicopters предлагает клиентам полностью индивидуальные версии ACH125, ACH130, ACH135, ACH145, ACH160 и ACH175 в трех различных дизайнерских исполнениях: Line, Exclusive и Editions. Line – это легкий, вдохновленный спортивными автомобилями внутренний дизайн с несколькими вариантами отделки. Exclusive – это VIP-линия, которая имеет «самый высокий уровень» индивидуальности и качества. Editions объединяет бренды и дизайнеров, в том числе Hermes, Mercedes Benz и дизайнера Петера Айдсгарда из Pegasus Design.

Наряду с вертолетами, Airbus предлагает комплексное обслуживание, поддержку и решения для управления под названием HCare First. Используя премиальный, персонализированный сервис поддержки ACH, клиенты должны только сообщить команде Airbus, когда они хотят летать, а Airbus сделает все остальное, включая планирование, обслуживание и т.д.

Также активно продолжаются работы по вводу в эксплуатацию новейшего вертолета H160. Сертификация вертолета запланирована на конец текущего года. В июне Safran Helicopter Engines получила сертификат типа EASA (Европейское агентство авиационной безопасности) на двигатель Arrano 1A, который устанавливается на вертолете H160. H160 совершил свой первый полет с Arrano в январе 2016 года.

[\(BizavNews\)](#)

Улан-Удэнский авиационный завод стал победителем ДФО Всероссийской премии «Экспортер года»

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (Госкорпорация Ростех) стал победителем двух номинаций Всероссийской премии «Экспортер года» по Дальневосточному федеральному округу. Предприятие получило награды в номинации «Экспортер года в сфере промышленности» в категории «крупный бизнес» и в номинации «Новая география». Вручение наград провел Российский экспортный центр в рамках Восточного экономического форума.

Статуэтки победителей получили 9 компаний более чем из 100 претендентов. Победители окружных этапов встретятся в финале Всероссийского конкурса на соискание премии «Экспортер года» в ноябре 2019 года в Москве на форуме «Сделано в России».

«Экспертный совет оценивал уровень экспортной активности, качество экспортных результатов, среди которых появление новых экспортных продуктов, расширение экспортной номенклатуры, участие предприятия в международных проектах и многое другое. Не случайно мы отмечены в номинации «новая география» - в составе холдинга «Вертолеты России» предприятие выходит на все новые экспортные рынки», – отметил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.

Премия «Лучший российский экспортер» была учреждена в 1998 году. С 2008 года проводится под эгидой Министерства промышленности и торговли Российской Федерации в целях поддержки



экспорта промышленной продукции, оказания содействия отечественному экспорту и создания механизмов его стимулирования, а также для выявления и поощрения «чемпионов» экспортной деятельности и продвижения лучшего опыта и практик в сфере международной торговли.

[\(У-УАЗ\)](#)

Ростех создаст инжиниринговый центр по "сквозным" технологиям на базе ДВФУ

Госкорпорация Ростех создаст инжиниринговый центр по развитию «сквозных» технологий и Индустрии 4.0 на базе Дальневосточного федерального университета (ДВФУ). Соответствующее соглашение было подписано в рамках Восточного экономического форума между холдингом "Вертолеты России" (входит в Ростех), Минвостокразвития, Минкомсвязи России и Дальневосточным федеральным университетом.

Документ предполагает создание на острове Русский дальневосточного кластера федеральной научно-технологической экосистемы информационных технологий. В составе кластера будет работать инжиниринговый центр, который консолидирует опыт и компетенции по разработке программного обеспечения в области информационной безопасности, «сквозных» цифровых технологий и Индустрии 4.0, в том числе обработки "больших" данных и интернета вещей.

«Ростех является одним из ключевых участников нацпроекта "Цифровая экономика". Мы не только создаем и выводим на рынок современные технологические решения, но и активно внедряем передовые практики на наших производствах. Многие предприятия корпорации используют промышленный интернет вещей, робототехнику, цифровую логистику, аддитивные и другие технологии. В достижении результатов нам помогает взаимодействие с ведущими российскими вузами. В сотрудничестве с ДВФУ мы рассчитываем реализовать новые интересные проекты в сфере цифровизации производства», – сказал директор по международному сотрудничеству и региональной политике Ростеха Виктор Кладов.

Инжиниринговый центр "Вертолетов России" в ДВФУ займется разработкой и внедрением перспективных промышленных и цифровых технологий в вертолетостроение. В частности, речь идет о таких направлениях как робототехника, дополненная реальность, обработка "больших данных". На базе центра также планируется разработка обучающих программ и подготовка кадров в интересах авиационных предприятий.

"В ближайшее время мы намерены сформировать портфель проектов и поэтапный план реализации научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических разработок в рамках деятельности инжинирингового центра, – сказал генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский. – Дальний Восток для холдинга – один из ключевых регионов, здесь расположены Арсеньевское авиастроительное предприятие "Прогресс" и Улан-Удэнский авиационный завод, где строятся современные гражданские и военные вертолеты. Мы заинтересованы в развитии научно-технического потенциала Дальневосточного федерального округа, дальнейшей цифровизации вертолетостроительного производства и внедрении новых технологий".

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» и ВЭБ.РФ подписали соглашение о продвижении новейшего Ка-62

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) и ВЭБ.РФ в рамках Восточного экономического форума подписали соглашение о сотрудничестве в области поддержки производства и продвижения гражданских вертолетов типа Ка-62.



Свои подписи под документом поставили генеральный директор "Вертолетов России" Андрей Богинский и заместитель председателя ВЭБ.РФ Артем Довлатов. Соглашение, рассчитанное на 10 лет, подразумевает участие ВЭБ.РФ в проектах, направленных на развитие производства и продвижение гражданских вертолетов Ка-62 и его модификаций.

"Сегодняшнее соглашение еще на один шаг приближает нас к выводу Ка-62 на рынок – этот новейший вертолет востребован во многих регионах нашей страны и за рубежом, и я уверен, что при поддержке ВЭБ.РФ он быстро найдет своего первого эксплуатанта. Рассчитываем получить базовый сертификат на Ка-62 в 2020 году, но с учетом интереса, проявляемого к машине, мы планируем начать ее серийное производство уже в этом году", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"Совместно с "Вертолетами России" мы продолжаем реализацию системного подхода по выводу на рынок продукции холдинга нового поколения. Это уже второй тип новейших гражданских вертолетов



после Ми-38, в финансировании которого планирует принять участие ВЭБ.РФ. Ка-62 производится на предприятии в Приморском крае, что имеет большое значение для развития производства на Дальнем Востоке. Родной регион для вертолётa может стать и одним из первых мест его лидерной эксплуатации. На текущий момент рассматриваем финансирование первых четырех серийных образцов Ка-62. Всего потенциал мирового рынка гражданских вертолетов в этом сегменте оценивается в почти 140 единиц техники ежегодно. У Ка-62 есть все шансы занять достойное место на рынке как внутри страны, так и за рубежом", - прокомментировал заместитель председателя ВЭБ.РФ Артем Довлатов.

Вертолет Ка-62 имеет максимальную взлетную массу до 6,5 тонн, он может перевозить 15 пассажиров на расстояния до 600 км, а также грузы внутри кабины и на внешней подвеске. Особенностью вертолета является обширное применение в его конструкции полимерных композиционных материалов, которые составляют до 60% по массе.

Благодаря этому увеличивается скорость, маневренность и грузоподъемность вертолета, а также снижается расход топлива. Еще одна отличительная черта – одновинтовая схема с многолопастным рулевым винтом в кольцевом канале вертикального хвостового оперения, который применен на вертолетах впервые в России.

[\(Вертолеты России\)](#)

Серийное производство легкого вертолета Ка-62 запустят до конца года

Серийное производство новейшего многоцелевого вертолета Ка-62 начнется в этом году, заявил гендиректор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"Рассчитываем получить базовый сертификат на Ка-62 в 2020 году, но с учетом интереса, проявляемого к машине, мы планируем начать ее серийное производство уже в этом году", - сказал Богинский на Восточном экономическом форуме после подписания соглашения с ВЭБ.РФ о продвижении этого вертолета.

Он отметил, что соглашение еще на один шаг приближает к выводу Ка-62 на рынок. "Этот новейший вертолет востребован во многих регионах нашей страны и за рубежом, и я уверен, что при поддержке ВЭБ.РФ он быстро найдет своего первого эксплуатанта", - отметил Богинский.

Свои подписи под документом поставили генеральный директор "Вертолетов России" Андрей Богинский и заместитель председателя ВЭБ.РФ Артем Довлатов. Соглашение, рассчитанное на 10 лет, подразумевает участие ВЭБ.РФ в проектах, направленных на развитие производства и продвижение гражданских вертолетов Ка-62 и его модификаций.

Довлатов, в свою очередь, заявил, что совместно с "Вертолетами России" ВЭБ.РФ продолжает реализацию системного подхода по выводу на рынок продукции холдинга нового поколения.

"Это уже второй тип новейших гражданских вертолетов после Ми-38, в финансировании которого планирует принять участие ВЭБ.РФ. Ка-62 производится на предприятии в Приморском крае, что



имеет большое значение для развития производства на Дальнем Востоке. Родной регион для вертолета может стать и одним из первых мест его лидерной эксплуатации", - сказал Довлатов.

По его словам, сейчас рассматривается финансирование первых четырех серийных образцов Ка-62. Всего потенциал мирового рынка гражданских вертолетов в этом сегменте оценивается в почти 140 единиц техники ежегодно, отметил Довлатов.

Вертолет Ка-62 имеет максимальную взлетную массу до 6,5 тонн, он может перевозить 15 пассажиров на расстояния до 600 километров, а также грузы внутри кабины и на внешней подвеске. Особенностью вертолета является обширное применение в его конструкции полимерных композиционных материалов, которые составляют до 60% по массе. Благодаря этому увеличивается скорость, маневренность и грузоподъемность вертолета, а также снижается расход топлива. Еще одна отличительная черта - одновинтовая схема с многолопастным рулевым винтом в кольцевом канале вертикального хвостового оперения, который применен на вертолетах впервые в России.

Ка-62 имеет большой объем пассажирского салона, благодаря чему его компоновка имеет увеличенный шаг сидений - продольный и поперечный. На вертолете применена полностью отечественная авионика с новейшей системой управления общевертолетным оборудованием нового поколения. Вертолет спроектирован с учетом международных требований по безопасности полетов - обеспечены полет и посадка с одним работающим двигателем. Безопасность экипажа и пассажиров также гарантируется энергопоглощающей конструкцией шасси и кресел.

Пятый Восточный экономический форум проходит во Владивостоке 4-6 сентября. МИА "Россия сегодня" выступает генеральным информационным партнером ВЭФ.

[\(РИА Новости\)](#)

«Вертолеты России» и Приморье договорились модернизировать завод «Прогресс»

Власти Приморья и холдинг "Вертолеты России" подписали соглашение о сотрудничестве, которое предполагает модернизацию авиазавода "Прогресс" и строительство на нем новых вертолетов, сообщил в интервью РИА Новости на Восточном экономическом форуме губернатор Олег Кожемяко.

"Соглашение о сотрудничестве мы подписали с генеральным директором холдинга "Вертолеты России" Андреем Богинским. Современные вертолеты для организации внутрикраевых перевозок и работы санитарной авиации выпустит Арсеньевская компания "Прогресс". Документ предусматривает модернизацию авиапредприятия, строительство новых вертолетов и обслуживание воздушных машин, а также направлено на развитие воздушных пассажирских перевозок в Приморье", - отметил Кожемяко.

Он добавил, что еще одно соглашение на ВЭФ подписано с Фондом содействия реформирования ЖКХ о строительстве в ЗАТО Фокино газовой котельной и 14 километров новых тепловых сетей.

"Это первый проект в крае, реализованный на условиях концессии. Общая сумма вложений в проект с учетом средств инвесторов составит 1,5 миллиарда рублей. Первый аванс в размере 30 миллионов



рублей глава фонда Константин Цицин передал краю сразу после подписания соглашения", - добавил губернатор.

Пятый Восточный экономический форум проходит во Владивостоке 4-6 сентября. МИА "Россия сегодня" выступает генеральным информационным партнером ВЭФ.

[\(РИА Новости\)](#)

В 2020 году на Ставрополье появится санавиация

Санитарная авиация начнёт развиваться на Ставрополье в 2020 году, сообщили в пресс-службе краевого минздрава.

Пациентов будут доставлять из районов края в Ставрополь в экстренных и тяжёлых случаях, когда помощь нельзя оказать на месте. Для этого в Ставрополе построят вертолётную площадку. Чтобы работа была оперативной, диспетчерские автоматизируют для приёма и распределения вызовов.

Краевой минздрав делает медпомощь доступней для жителей отдалённых районов. Для этого уже работают два комплекса для доврачебной и врачебной помощи, диспансеризации и профосмотров в Ипатовском и Кочубеевском районах. В крае строятся шесть фельдшерско-акушерских пунктов, а к 2021 году закупят 37 передвижных медицинских комплексов. Также в крае появятся 15 мобильных установок для флюорографии и восемь маммографических комплексов.

По данным регионального минздрава, средняя продолжительность жизни ставропольцев составляет 74,2 года, но к 2035 году её необходимо увеличить до 80 лет. Для этого медучреждения будут оптимизировать: внедрять электронную запись к врачу во всех поликлиниках и другие элементы «бережливой поликлиники», охватывать больше жителей профосмотрами и диспансеризацией, сокращать очереди в медучреждениях и создавать комфортные условия для пациентов.

[\(Аргументы и Факты - Ставрополь\)](#)

Московский авиационный центр провел ежегодные летно-тактические учения

Московский авиационный центр провел ежегодные летно-тактические учения. На берегу озера Голубое в Есино 5 сентября собрались сотрудники учреждения для того, чтобы отработать авиационные действия по ликвидации ЧС, а заодно - продемонстрировать мастерство по тушению пожара и спасению пострадавших.

По легенде учений, в результате террористического акта произведен подрыв опор линий электропередач, после чего произошло короткое замыкание и возник пожар в лесу. Появился риск распространения огня на близстоящие жилые дома.

"По замыслу учений, о пожаре в лесном массиве сообщают местные жители в Центр управления кризисных ситуаций в Москве. - комментирует начальник инспекции по обеспечению безопасности полетов Александр Арбузов. - Для ликвидации последствий террористического акта оперативным штабом было принято решение о привлечении сил и средств Московского авиационного центра".

Сначала к месту пожара для разведки и координации действий оперативных служб прибывает вертолет Ка-32А. Экипаж докладывает точные координаты места ЧС и сведения об обнаруженном пострадавшем. Спустя несколько минут для ликвидации очага возгорания прилетает пожарный вертолет, оборудованный специальным водосливным устройством ВСУ-5.



За один слив вертолет сбрасывает на очаг пожара до 5 тонн воды. При необходимости Ка-32А может развивать скорость до 260 км/ч. Пожарные вертолеты Московского авиационного центра дежурят в столице круглосуточно и находятся в 10-минутной готовности к вылету. С 2005 года экипажами этих вертолетов было выполнено свыше 4 700 сливов и сброшено на очаги возгораний почти 35 тысяч тонн воды.

"В ходе работы по тушению пожара, - говорит Александр Арбузов, - пилоты сначала направляли струю воды по кромке огня для того, чтобы устранить угрозу распространения пожара. Это было сделано 3 раза, а уже потом 2 сливами пожар был практически потушен. Остались небольшие очаги возгорания, которые с земли затушили прибывшие специалисты службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения (СПАСО)".

К слову сказать, служба спасателей в Московском авиационном центре окончательно сформирована в этом году. В таком составе они принимали участие в ежегодных учениях ГКУ "МАЦ" впервые. Помимо совместной работы с экипажем вертолета по тушению пожара, сотрудники СПАСО



участвовали в оказании первой помощи условному пострадавшему при ЧС. Бригада спасателей прибыла на вертолете, продемонстрировав эффектное десантирование беспосадочным способом, извлекла пострадавшего из искореженного автомобиля, используя специальные комбинированные инструменты. После - спасатели передали "потерпевшего" медицинской бригаде машины ЦЭМП.

"Благодаря Правительству Москвы, а также руководству Департамента ГОЧСиПБ в результате создания нашей службы спасателей москвичи и гости столицы получили дополнительные гарантии своей безопасности. - говорит начальник СПАСО Александр Панормов. - Служба является профессиональным аварийно-спасательным формированием и состоит из 26 лучших представителей своей профессии. Воздушные спасатели натренированы работать как в городских, так и в природных условиях. Для каждого конкретного происшествия они экипируются соответствующим образом: туристическое и альпинистское снаряжение для поисково-спасательных операций в лесах, гидравлическое и пневматическое оборудование для ликвидации транспортных аварий, медицинские укладки для оказания первой помощи".

Далее, по сценарию учений, для освобождения дорожного пути спасатели вызывают вертолет Ка-32А, оборудованный специальной системой захвата ГРАПЛ. Система появилась в Московском авиационном центре в начале 2010 годов. ГРАПЛ крепится на вертолет к внешней подвеске длиной 30 м и предназначена для захвата и переноса грузов весом до 5 тонн.

После того, как экипаж вертолета, убедившись в надежности крепления автомобиля, перемещает его по воздуху и освобождает дорогу, учения считаются официально завершенными.

Летно-тактические учения Московского авиационного центра "Действия ГКУ "МАЦ" по авиационному обеспечению ликвидации ЧС" уже более 10 лет неизменно проходят в одном и том же месте - недалеко от деревни Есино Московской области. За это время в учреждении была проделана большая работа, коллектив вырос в несколько раз, расширился парк вертолетов, появились новые службы.

"Цель сегодняшней тренировки, - рассказывает руководитель учений, он же - заместитель по организации летной работы Олег Кательшев, - показать наши авиационные технологии по ликвидации чрезвычайной ситуации. Такие учения мы проводим каждый год для закрепления навыков и, в том числе, для демонстрации их новым сотрудникам. У нас приняты новые пилоты и на Ка-32, и на ВК117С-2, я считаю, им очень важно посмотреть на работу своих коллег".

Кроме того, по словам Олега Кательшева, - ежегодные учения ГКУ "МАЦ" - это хорошая традиция, которая позволяет встретиться, пообщаться, укрепить коллектив.

"Мы все находимся в разных офисах, порой, долгое время не видимся. А Московский авиационный центр должен работать, как единое целое. Поэтому еще одна очень важная цель данных учений - сплочение коллектива!" - объясняет Олег Кательшев.

По итогам тренировки, в результате слаженных действий СПАСО и экипажей вертолетов, ЧС была успешно ликвидирована, пострадавшие спасены. С помощью пожарных вертолетов было сделано 5



сливов, сброшено на очаг возгорания 25 тонн воды. Всего, в учении было задействовано два вертолета Ка-32А, один ВК117С-2 и 5 единиц специальной техники.

([Правительство Москвы](#))

Новости вертолетной индустрии в мире

Российские вертолеты VRT500 заинтересовали страны Юго-Восточной Азии — СМИ

Во время международной авиакосмической выставки МАКС — 2019 госкомпания «Вертолеты России» представила многоцелевые легкие вертолеты VRT500, которые заинтересовали страны Юго-Восточной Азии, включая Индонезию и Малайзию, сообщает информационное агентство Antara.

Малазийская компания Ludev Aviation и «Вертолеты России» подписали соглашение на арене МАКС — 2019 в международном аэропорту Жуковский в Москве.

В заявлении российской госкомпании говорится, что Ludev Aviation заинтересована в покупке пяти вертолетов.

«Европа и Азия являются потенциальными рынками для VRT500. По своим характеристикам этот вертолет может конкурировать с другими вертолетами своего класса в регионе», — заявил генеральный директор компании «ВР-Технологии», которая входит в холдинг «Вертолеты России», Александр Охонько.

Издание отмечает, что VRT — это легкомоторный вертолет с одним двигателем. Его взлетная масса составляет 1650 кг. Сообщается, что вертолет имеет самое большое грузовое и пассажирское пространство в своем классе, которое может вместить пять человек. Вертолет развивает скорость до 250 километров в час и может перевозить 730 кг груза.

([REGNUM](#))

Эксперт рассказал, как РФ опередила Китай и США в покупке украинского «Мотор Сич»

Украинский политолог Ростислав Ищенко, комментируя споры вокруг завода "Мотор Сич", заявил, что Украина при продаже акций китайским компаниям, попытает угодить всем заинтересованным сторонам. При этом эксперт напомнил, что РФ опередила и Китай, и США, минуя покупку акций компании.

Эксперт отметил, что в попытке угодить всем заинтересованным сторонам Киев создаст видимость борьбы с продажей предприятия для США, тогда как Китай получит всю необходимую документацию и персонал.

"Для американцев формально заблокируют продажу, китайцы купят документы и специалистов. Если они фактически построили на своей территории цеха этого предприятия, то оно там будет работать", - цитирует эксперта Ukraina.ru.



Ищенко напомнил, что восемь лет назад Москва без каких-либо проблем приобрела интересовавшую ее документацию завода и специалистов. После чего российская сторона перевезла специалистов на свои предприятия, "где они спокойно работают: и для этого не надо было покупать все акции предприятия".

Запрет со стороны США, по мнению эксперта, выгоден для Украины: Киеву таким образом удастся взять с Китая еще большую прибыль под предлогом того, что американцы запрещают им продавать завод.

Ранее стало известно, что китайские компании Skyrizon Aircraft и Xinwei Group обратились в Антимонопольный комитет Украины с просьбой согласовать сделку о покупке контрольного пакета украинского предприятия "Мотор Сич".

Позднее западные СМИ сообщили, что Вашингтон намерен помешать китайским компаниям получить контроль над украинским заводом. В минувший вторник советник президента США по нацбезопасности Джон Болтон провел встречу с секретарем СНБО Украины Александром Данилюком, в ходе которой обсудил защиту украинской промышленности от "недобросовестного поведения" Китая.

После этого посол КНР в Киеве Ду Вэй заявил, что Вашингтон не имеет права "нагло вмешиваться" во внешние и внутренние дела Киева и "требовать от Украины выбирать между Китаем и США".

Комментируя действия Болтона, член Совета по международным отношениям при президенте России Богдан Безпалько заявил в интервью RT, что намерение Вашингтона предотвратить сделку с Пекином можно расценивать не только как полную несамостоятельность Киева, но и как вмешательство США во внутренние дела Украины и Китая.

[\(ИА ФАН\)](#)

Россия и Китай хотят подписать договор о сервисцентре по ремонту вертолетов

Соглашение о создании в Китае сервисного центра по ремонту российских вертолетов марки "Ми" может быть подписано до конца года, рассказал журналистам на ВЭФ-2019 генеральный директор компании "Вертолеты России" (входит в Ростех) Андрей Богинский.

"По вертолетам марки "Ми" рассчитываем, что до конца года можем выйти на подписание соглашения. По марке "Ка" с отставанием идем, наверное, это перспектива первого полугодия следующего года", - сказал он.

Ранее заместитель гендиректора холдинга Игорь Чечиков рассказал, что "Вертолеты России" намерены до 2021 года создать в Китае четыре сервисных центра по ремонту вертолетов российского производства.



Пятый Восточный экономический форум проходит во Владивостоке 4-6 сентября. МИА "Россия сегодня" выступает генеральным информационным партнером ВЭФ.

[\(РИА Новости\)](#)

Вертолеты Ми-8 начнут собирать в Алма-Ате в 2020 году

Крупноузловая сборка вертолетов Ми-8АМТ/Ми-171 начнется в Казахстане позже ранее объявленных сроков — не ранее чем в 2020 г. Соответствующая договоренность достигнута в ходе встречи министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Романа Скляра с главой Минпромторга РФ Денисом Мантуровым на авиасалоне МАКС-2019.

Контракт на сборку ВС на базе Авиаремонтного завода № 405 в Алма-Ате между российским холдингом "Вертолеты России", Министерством оборонной и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан, компанией "Казахстан инжиниринг" и авиаремонтным предприятием был подписан в январе 2019 г. Предполагалось, что первые вертолеты "Ми", собранные за рубежом, сойдут с конвейера уже в конце 2019 г.

Источник, близкий к сделке, сообщил АТО.ru, что причина задержки проекта не связана с вопросами технического характера, а вызвана процессами согласования и получения всех сопутствующих документов. Сборка вертолетов может быть начата в первой половине следующего года, однако точные сроки по проекту не называются. В "Вертолетах России" данный вопрос оставили без комментариев.

На сегодняшний день основными заказчиками вертолетов Ми-8АМТ/Ми-171 в Казахстане являются ряд государственных учреждений и коммерческие авиакомпании.

Крупноузловая сборка тяжелого вертолета иностранного производства будет производиться в Казахстане впервые. Предприятие "Еврокоптер Казахстан инжиниринг" — совместный проект "Казахстан инжиниринга" и компании Airbus Helicopters (бывшая Eurocopter) выпускает три модели легких вертолетов — EC145, EC130, AS350. Сообщалось, что за последние четыре года на предприятии было собрано 26 вертолетов EC145. 18 из них переданы в ведомство по чрезвычайным ситуациям, 8 — в Министерство обороны.

[\(АТО.Ru\)](#)

Глава ВВС Индии: вертолеты Apache усилят боевую мощь индийской авиации

Начальник штаба ВВС Индии Бирендер Сингх Дханоа заявил, что новые американские вертолеты AH-64E Apache существенно повысят оперативные возможности и усилят боевую мощь индийской авиации. Об этом 3 сентября сообщило индийское новостное издание Амар уджала.



На торжественной церемонии принятия на вооружение американских вертолетов Бирендер Сингх Дханоа подчеркнул, что новые AH-64E Apache «оснащены по последнему слову техники и способны вести боевые действия в любых погодных условиях». По словам начальника штаба ВВС южноазиатского государства, данные боевые машины заменят устаревающие Ми-35 и сыграют ключевую роль в модернизации авиационного парка Индии.

Напомним, что сделка о поставке 22 ударных вертолетов AH-64E Apache была заключена с Boeing еще в 2015 году. 3 сентября 2019 года 8 новых вертолетов были размещены вблизи от пакистанской границы на авиабазе Патханкот, штат Пенджаб. Примечательно, что принятие на вооружение новой партии боевых машин проходит на фоне очередного витка напряженности в отношениях с Пакистаном, который начался после ликвидации особого статуса штата Джамму и Кашмир.

[\(REGNUM\)](#)

СБУ заподозрила представителей компании «Мотор Сич» в госизмене

Служба безопасности Украины (СБУ) проводит досудебное расследование в отношении представителей предприятия «Мотор Сич», сообщило 4 сентября «Радио Свобода».

Представителей компании подозревают в совершении диверсии — действий, направленных на разрушение предприятия, а также в «предоставлении представителями АО «Мотор Сич» помощи Российской Федерации в проведении подрывной деятельности против Украины путём поставок продукции военного назначения и двойного назначения».



Других деталей в СБУ не сообщили.

Напомним, «Мотор Сич» является производителем авиационных и промышленных двигателей. Главным рынком сбыта продукции предприятия была Россия, однако с 2014 года поставки в РФ были остановлены.

([REGNUM](#))

В ФСВТС рассказали о контракте на производство Ка-226 для Индии

Контракт на производство вертолетов Ка-226 в Индии для Минобороны этой страны могут подписать до конца 2019 года, сообщил журналистам в четверг глава Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Дмитрий Шугаев.

"Надеемся, что все те технические вопросы, которые у нас существовали, и ценовые в том числе, они, в принципе, уже урегулированы окончательно. Мы надеемся, до конца года выйдем на контрактные переговоры и уже на подписание этих контактов от имени этих СП с Министерством обороны Индии", - сказал он на Восточном экономическом форуме.

Ранее Шугаев говорил, что локализация производства вертолетов Ка-226 в Индии может достичь 80%.

([РИА Новости](#))

«Вертолеты России» надеются на сертификацию Ансатов и Ми-171А2 в Индии и Китае в 2019г

АО "Вертолеты России" (входит в "Ростех") надеется на сертификацию гражданских "Ансатов" и Ми-171А2 в Индии и Китае, а также странах Латинской Америки в этом году, заявил гендиректор компании Андрей Богинский в интервью телеканалу "Россия 24" в рамках ВЭФ-2019.

"Основная задача (при продвижении вертолетов на экспорт - ИФ) - валидировать сертификаты типа на гражданскую технику в других странах. Это будет нам открывать двери на рынке тех или стран. Работа эта организована совместно с Минтрансом и Росавиацией. В этом году мы ожидаем, что будут сертифицированы машины в Индии, Китае - и "Ансаты" и Ми-171А2 - и в странах Латинской Америки", - сказал Богинский.

Он отметил, что валидировать вертолетную технику за рубежом "непросто": с одной стороны, государства хотят удостовериться в безопасности машин, с другой - защитить интересы местных авиапроизводителей.

"Ансат" - легкий многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Может использоваться для перевозки грузов или пассажиров (до 7 человек) в зависимости от установленного модуля.

Ми-171А2 - новый многоцелевой вертолет среднего класса, является развитием семейства Ми-8. Первый опытный образец машины приступил к летным испытаниям в ноябре 2014 года. В этом году



эксплуатацию машины в интересах "Роснефти" (MOEX: ROSN) начала авиакомпания "ЮТэйр - Вертолетные услуги".

[\(Интерфакс - АВН\)](#)

Полет класса ВИП

До конца года может быть подписан контракт о совместном российско-индийском производстве Ка-226Т.

Межправительственное соглашение о поставках в Индию легких вертолетов Ка-226Т было подписано еще в 2015 году, но контракт до сих пор не заключили, так как не удавалось достичь договоренности по объему локализации. Наконец, вопрос решен. Как сказал глава Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Дмитрий Шугаев: "На сегодняшний день нами согласован достаточно высокий уровень локализации: в итоге он будет равняться почти восьмидесяти процентам".

Кстати, индийским гостям показали Ка-226Т в интересной раскраске. Правая сторона имела защитный камуфляж индийских ВВС. Левая - темно-синюю ливрею с полосами и секциями белого и красного цветов, отсылающих к цветам российского флага, который изображен на хвостовом стабилизаторе вертолета. Машина выполнена в медицинском варианте. Также рядом находился сменяемый VIP-модуль (с тремя пассажирскими креслами) для этого же вертолета.

Отличительная черта Ка-226 - модульность конструкции. Фактически этот вертолет представляет собой летающее шасси, к которому можно крепить любой модуль. Он может быть чисто грузовым, грузо-пассажирским, пассажирским, медицинским, транспортно-спасательным.

Стоит напомнить, что тендер министерства обороны Индии на обновление парка легких вертолетов был объявлен еще в 2003 году. Одной из его задач был поиск транспортного вертолета, способного доставлять грузы на высоту 6000 метров. В Гималаях в районе ледника Сиачен именно на такой высоте находится индийская пограничная застава. Там сходятся вместе границы четырех стран - Индии, Пакистана, Китая и Афганистана. Место - стратегическое. Но обеспечивать самую высокогорную заставу в мире чрезвычайно сложно. Поэтому главным условием тендера был обязательный подъем 75 кг груза и обязательное висение на этой высоте. Ка-226 спокойно поднимает 250 кг и способен зависать в воздухе на высоте 7500 метров.

Казалось бы, конкурентов у российской машины нет, и она давно должна была войти в состав вооруженных сил Индии. Но Ка-226Т смог попасть в Индию и приступить к тендерным испытаниям лишь в 2009 году. Вертолет блестяще справился с испытаниями в условиях высокогорья. Можно вспомнить малоизвестный факт. Перед первым взлетом Ка-226 генеральный конструктор фирмы "Камов" Сергей Михеев дал главному конструктору машины Леониду Ширяеву кокос и попросил его лично разбить орех о стойку шасси. По воспоминаниям очевидцев разбития ореха, восторг у местных авиаторов был необыкновенный. Оказалось, среди индийских летчиков существует ритуал разбития кокоса о шасси самолета или вертолета перед первым подъемом в воздух. Как говорит сам генконструктор, он об этом не знал, но возникло какое-то веяние души, что надо сделать именно так. Может быть, это и сыграло свою роль в победе.



Пока речь идет о поставках вертолета для военных и гражданских служб в количестве 200 машин. 60 готовых вертолетов поставит Россия, а 140 соберут уже в Индии.

[\(Российская газета\)](#)

Leonardo в первом полугодии поставил 57 вертолетов

Вертолетный производитель Leonardo по итогам первого полугодия текущего года поставил заказчикам 57 вертолетов (включая военные). Суммарная стоимость всех винтокрылых машин оценена в \$563,6 млн. Лидером поставок остался AW139 (26 вертолетов), далее идут AW169 (15 вертолетов), AW109 GrandNew (6 машин), AW189 / AW149 (4 машины), AW109 Power (2 машины) и AW101 (две машины). По итогам первого квартала передано 19 вертолетов (\$189, 3 млн.), во втором квартале заказчики получили 38 вертолетов (\$374,3 млн.).

Руководитель финансовой службы компании Алессандра Генко сказала, что она «особенно довольна» работой вертолетного подразделения. Результаты его деятельности более чем компенсируют более низкие показатели в подразделениях Leonardo авионавтики и обороны, электроники и безопасности. Кроме того, Генко видит «позитивные признаки» роста спроса на вертолеты в энергетическом секторе.

[\(BizavNews\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

МАКС-2019 состоялся и завершился как настоящий праздник

Воскресный день, завершающий работу МАКС-2019, выдался погожим. И это стало своеобразным подарком тем, кто приехал на авиационно-космический салон. А уж летчики в полной мере реализовали возможности чистого неба - воздушный показ отдельных самолетов и пилотажных групп был на высоте. А специалисты уже подводят итоги прошедшего салона.

Контракты есть

В рамках МАКС-2019 предприятия, входящие в Объединенную авиастроительную корпорацию, подписали ряд соглашений по поставкам, продвижению и послепродажному обслуживанию самолетов на российский и международный рынок.

Так, на 20 машин увеличился портфель предварительных заказов на пассажирский MC-21. Его мировая премьера стала одним из звездных моментов авиасалона: демонстрировались три опытных самолета базовой модификации MC-21-300. Корпорация "Иркут" - головной исполнитель программы MC-21 - заключила, в частности, соглашение о поставке десяти самолетов авиакомпанияи Bek Air (Казахстан). Еще пять лайнеров планирует приобрести "Якутия".

Портфель твердых заказов на MC-21 включает 175 самолетов. Первые поставки должны начаться со второй половины 2021 года. Самолет, по словам специалистов, будет на 20 процентов дешевле Boeing



и Airbus аналогичного класса. Как рассказал "РГ" гендиректор Центрального института авиационного моторостроения им. П.И. Баранова Михаил Гордин, МС-21 сейчас проходит летные испытания с американским двигателем. Но со следующего года на него начнут устанавливать отечественные ПД-14. Это первый с 1992 года (после ПС-90А) полностью российский турбовентиляторный двигатель для гражданской авиации.

Компания "Гражданские самолеты Сухого" подписала соглашение о лизинге десяти самолетов Superjet 100. В 2020-2021 годах они будут поставлены авиакомпания "Якутия". Так называемый мягкий контракт на три такие машины заключен с узбекской Qanot Sharq. Еще двумя самолетами Superjet 100 собирается пополнить свой парк авиакомпания "Азимут" - договор об их операционной аренде подписан с Государственной транспортной лизинговой компанией. Срок аренды - 12 лет.

Сразу у нескольких региональных перевозчиков вызвал интерес новый турбовинтовой пассажирский Ил-114-300. Компания "Ил" подписала соглашения на 16 самолетов для местных авиалиний. Кроме того, на авиасалоне были подписаны меморандумы о намерениях по продвижению на мировом рынке Бе-200ЧС и Бе-103 с компаниями New Zealand Wildlife Limited (Новая Зеландия) и Qasida Limited (Республика Кипр). Они займутся поиском партнеров по организации производства, продажам, техническому обслуживанию и ремонту этих самолетов-амфибий.

Полетим на сверхзвуке

С инициативой создания научного центра мирового уровня "Сверхзвук", реализуемой в рамках нацпроекта "Наука", на МАКСе выступил ЦАГИ им. Н.Е. Жуковского. Центр будет заниматься проектами гражданской авиации.

Как рассказал "РГ" гендиректор ЦАГИ, член-корреспондент РАН Кирилл Сыпало, создание сверхзвуковой техники следующего поколения требует проработки целого ряда фундаментальных проблем. Прежде всего, это снижение звукового удара и шума, повышение экономичности двигательных установок, разработки новых конструкций, обладающих повышенной тепловой прочностью.

Повышение скорости полета пассажирских лайнеров в 2-2,5 раза с помощью сверхзвука - задача суперамбициозная. Она требует консолидации усилий. "Необходимо создать научно-исследовательскую инфраструктуру мирового уровня для получения совершенно новых, уникальных научных результатов, определяющих экологические и экономические аспекты технологий сверхзвуковых режимов полетов гражданской авиации", - говорит Кирилл Сыпало.

Упор в "Сверхзвуке" будет сделан на перспективные концепции аэродинамических компоновок, новые конструктивно-силовые схемы, современные материалы и т.д. Безусловно, будет использован отечественный опыт таких пассажирских самолетов первого поколения. Тот научный задел, который есть, вся развиваемая тематика научных работ, финансируемых сегодня в России, позволили подойти к созданию демонстратора сверхзвукового самолета. И как надеются ученые ЦАГИ, его летные испытания начнутся в 2023 году.



Кстати, до какого минимума может быть снижен звуковой удар? На разных этапах сверхзвукового полета уровни громкости звукового удара различные, - поясняют специалисты. Например, при взлете есть такое явление, как фокусировка звукового удара. Здесь уровень может достигать 90-100 децибелов. В крейсерском сверхзвуковом полете он не должен превышать 72 децибела. Но и это достаточно громко, особенно в ночное время. "Стоит задача снизить шум до 66-62 децибел, и самое главное - уменьшить полосу, в которой звуковой удар ощущается. Это для нас основная история", - комментирует Кирилл Сыпало.

В консорциум участников "Сверхзвука" вошли ЦИАМ им. П.И. Баранова, Институт прикладной математики имени М.В. Келдыша РАН, МГУ, ЛИИ им. М.М. Громова", ГосНИИАС, другие организации. Ожидается, что присоединятся и зарубежные партнеры - такие научные центры, как DLR, ONERA и другие.

Сейчас над проектами гражданских воздушных судов, скорость которых превышает скорость звука, трудятся Spike Aerospace и Boom Supersonic, Lockheed Martin. Но нашим специалистам уже удалось рассчитать аэродинамику самолета так, чтобы он создавал как можно меньше шума при полете.

От Винта!

На МАКСе "Российской газете" вручили диплом "За преданность детству". Это награда, учрежденная Международным фестивалем детского и молодежного научно-технического творчества "От Винта!".

- Мы наградили те издания, которые популяризируют и продвигают молодежь. Через вас о талантливых ребятах и молодых ученых узнают все люди, живущие в России и за рубежом. Благодаря СМИ, мы даем повод гордиться профессией инженеров, - сказала руководитель фестиваля Виктория Соболева.

Фестиваль "От Винта!" проводится с 2005 года. Его организаторы ставят целью заинтересовать детей и молодежь профессиями, связанными с техникой и наукой. На МАКС-2019 было представлено свыше 150 проектов школьников, студентов и молодых специалистов из самых разных регионов России. Под девизом "Моделируй будущее" - настоящая "витрина" идей. Амбициозных, нестандартных, ярких. Как показывает опыт, самые удачные разработки в дальнейшем находят практическое применение в деятельности крупных промышленных компаний или в качестве независимых стартапов.

[\(Российская газета\)](#)

МАКС-2019 продолжает ставить рекорды

Международный авиационно-космический салон МАКС-2019 продолжает ставить рекорды посещаемости. 31 августа увидеть демонстрационные полеты, посмотреть на летательные аппараты, расположенные на статической стоянке, и осмотреть выставку пришло 203 тыс. 825 гостей. Помимо основной программы, в субботу состоялись соревнования по футболу и теннису на Кубок МАКС-2019.

Летная программа субботы оказалась чрезвычайно насыщенной, несмотря на утренний туман. Выступление пилотажной группы "Первый полет" было дополнено "распечатанным" в небе



приветствием гостям салона. Групповой пролет и одиночный пилотаж показали летчики-испытатели предприятий холдинга "Вертолеты России". Демонстрационные полеты пассажирских самолетов МС-21-300 и Superjet 100, истребителей Су-57, Су-35С, Су-30СМ, МиГ-35Д, учебно-боевого самолета Як-130 и учебного Як-152, исторического истребителя МиГ-15 и ремоторизованного вертолета Ми-2 перемежались с выступлениями групп "Русские витязи", "Стрижи", "Колибри", "Русь", Baltic Bees Jet Team и ANBO, а также выступлениями лучших спортсменов: Светланы Капаниной, Романа Овчинникова, Андрея Якимова, Дмитрия Самохвалова. Широкофюзеляжный лайнер Airbus A350-900 выполнил завершающий полет в рамках МАКС-2019.

По окончании демонстрационных полетов состоялись автограф-сессии пилотов группы "Русь" и летчиков-испытателей РСК "МиГ" Михаила Беляева и Дмитрия Селиванова.

Продолжались мероприятия в рамках программы работы раздела Future Hub. Начал день мастер-класс по сборке самолета Boeing Monomail, во время которого юные моделисты самостоятельно собрали летающую модель, а заодно познакомились с важнейшими принципами аэродинамики. Следом прошла Бизнес-игра "Коллаборация авиационной и судостроительной отраслей. Опыт и перспективы", организованная в рамках международного фестиваля "От винта!" Прошли презентация "Роль технополисов в учебном и образовательном процессе города Москвы" и мероприятие Национального исследовательского Томского политехнического университета. Завершился день встреч выпускников авиационных вузов.

В воскресенье, 1 сентября, МАКС-2019 продолжит свою работу. Гостям авиасалона будет продемонстрирована наиболее обширная летная программа, пройдут мероприятия в рамках раздела Future Hub.

[\(Авиасалон\)](#)

Итоги МАКС-2019

XIV Международный авиационно-космический салон, проходивший в период с 27 августа по 01 сентября 2019 года, завершил свою работу. Стоимость подписанных в дни работы салона контрактов и соглашений превысила 250 млрд рублей, деловой потенциал мероприятия оценивается в 400 млрд рублей. Выставку посетило 578 тыс. 810 участников и гостей.

Посещение МАКС-2019 Президентом России В. Путиным и Президентом Турции Р. Т. Эрдоганом

МАКС-2019 начал свою работу во вторник, 27 августа. Президент Российской Федерации Владимир Путин и Президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган выступили с приветствиями на торжественной церемонии открытия, осмотрели экспозиции участников авиасалона и ознакомились с образцами авиационной техники: новейшим российским истребителем Су-57, истребителем Су-35, средним вертолётom Ка-62, тяжёлым вертолётom Ми-38, самолётom-амфибией Бе-200. Президенты поднялись на борт пассажирского среднемагистрального самолётa МС-21, осмотрели кабину пилотов и салон лайнера. В ходе посещения павильона «Роскосмоса» они ознакомились с продукцией предприятий НПО им. Лавочкина, РКК «Энергия» и «Энергомаш».



Главы двух государств посмотрели лётную программу авиасалона, в которой среди образцов российской авиатехники были представлены опытный образец среднемагистрального самолёта МС-21-300, первый серийный вертолёт Ми-38 и истребители пятого поколения Су-57.

В. Путин в своём выступлении выразил уверенность, что зарубежных партнёров заинтересуют достижения российского авиапрома и технические возможности Воздушно-космических сил России, что откроет новые возможности для взаимовыгодного сотрудничества. «Мы глубоко ценим международное внимание к российскому авиасалону, видим в этом признание высокого интеллектуального, научно-технического и экспортного потенциала нашей страны, её уникальных традиций самолётостроения, которые позволяют России оставаться в числе мировых флагманов авиакосмической отрасли», – подчеркнул В. Путин. Он также дополнил, что «перспективы авиастроения во многом зависят от широкой международной кооперации, от тесной интеграции разработок наших конструкторов, учёных, эффективного использования производственных мощностей».

В свою очередь Р.Т. Эрдоган заявил, что «сотрудничество с Россией придаст импульс новому развитию событий – как в авиационной сфере, так и в сфере космических технологий».

Комментируя прошедшие на МАКС двухсторонние переговоры, В. Путин сообщил, что обсудил с Президентом Турции возможности развития военно-технического сотрудничества. «Поговорили о сотрудничестве по Су-35 и о возможной работе даже по новому самолёту Су-57, – заявил В. Путин на пресс-конференции по итогам переговоров. – У нас возможностей много, мы продемонстрировали новые системы оружия и новые системы радиоэлектронной борьбы». «Многое, на мой взгляд, заинтересовало наших турецких партнёров, и не только с точки зрения приобретения, но и с точки зрения совместного производства», – добавил он. Также обсуждались вопросы сотрудничества в военно-технической и гражданской сферах.

Выставочная программа МАКС-2019

Международные авиационно-космические салоны заслуженно занимают видное место среди крупнейших и наиболее престижных аэрокосмических выставок мира. Подтверждая этот высокий статус, МАКС-2019 собрал 827 экспонентов из 33 стран, включая 184 зарубежных компании. Впервые в истории салонов МАКС выставка проводится при партнёрском участии Китайской Народной Республики. В специально возведённом павильоне площадью 3 тыс. кв.м. разместились экспозиции крупнейших аэрокосмических компаний КНР. Также сформировано девять национальных павильонов.

Лидеры российской авиационной и космической отраслей, крупнейшие мировые производители представили свою продукцию на площади 26,5 тыс. кв.м. в павильонах и на 45 тыс. кв.м. открытых площадок и статических стоянок.

Ключевым событием МАКС-2019 стала мировая премьера среднемагистрального пассажирского самолёта МС-21-300. Два самолёта, в том числе третий лётный образец, на котором установлен пассажирский салон, показаны на статической стоянке. Ещё один самолёт принял участие в лётной



программе. Макет перспективного российско-китайского широкофюзеляжного дальнемагистрального самолёта CR929 впервые показан в России. Макет включает кабину экипажа, фрагменты салонов первого, бизнес- и экономического классов, служебные помещения. Четвёрка истребителей пятого поколения Су-57 приняла участие в демонстрационных полётах. Впервые экспортный вариант Су-57Э показан и на статической стоянке. Конвертируемый самолёт-заправщик Ил-78М-90А также демонстрируется в первый раз.

Холдинг «Вертолеты России» представил ряд новинок, в том числе впервые был показан в полёте средний многоцелевой вертолёт Ка-62, в первый раз в выставке принял участие первый серийный образец Ми-38 с салоном повышенной комфортности. Вертолёт «Ансат» демонстрировался с салоном Vit, разработанным в партнёрстве с институтом НАМИ – создателем лимузинов Augus.

На статической стоянке показаны перспективный тяжёлый беспилотник «Орион-2» и экспортный БПЛА «Орион-Э».

Иностранные авиапроизводители представили ряд самолётов, ранее не демонстрировавшийся в России. Среди них ближнемагистральный лайнер Embraer E-195E2 в окраске Tech Lion, бизнес-джет Pilatus PC-24, способный базироваться на грунтовых аэродромах и лёгкий самолёт Piter M500. Широкофюзеляжный самолёт Airbus A350-900 уже участвовал в салонах МАКС, однако в 2019 году показаны элементы решения Airbus Connected Experience.

Впервые в рамках МАКС были организованы специальные экспозиции и разделы по авиации общего назначения, в рамках которой продемонстрировано около 50 лёгких и сверхлёгких воздушных судов, по беспилотным авиационным системам, с участием разработчиков и производителей беспилотных летательных аппаратов, эксплуатантов беспилотных авиационных систем. В павильоне «Авиационные регионы России» были сформированы коллективные экспозиции Республики Татарстан, Самарской и Ульяновской областей, Пермского края.

Деловая программа

Как отечественные, так и зарубежные участники отметили увеличение деловой активности, рост интенсивности проведения переговоров и встреч по сравнению с прошлыми салонами МАКС. За первые три дня работы – так называемые дни специалистов – выставку посетили 143,5 тыс. специалистов, что значительно превышает показатели минувших лет. С продукцией российских компаний познакомились члены 120 официальных делегаций, прибывших по линии «Рособоронэкспорта».

В дни работы выставки было проведено около 90 конференций, семинаров, круглых столов, стратегических сессий, участниками которых стало свыше 2000 специалистов. Ряд научных мероприятий, организованных институтами ЦАГИ, ВИАМ и ГосНИИАС проведён в рамках МАКС-2019 на внешних площадках. В третий раз прошёл Евразийский аэрокосмический конгресс, организованный Евразийским партнёрством аэрокосмических кластеров и Правительством Самарской области. Мероприятие собрало свыше 700 делегатов.



Впервые в рамках МАКС организован раздел Future Hub / «Вузовская наука и авиационно-техническое творчество молодёжи». На его площадке состоялось более 40 событий, участниками которых стали свыше 2500 человек. Помимо конференций и круглых столов, посвящённых кадровой проблематике, подготовке инженерных и научных кадров, проводились профориентационные мероприятия, открытые лекции и мастер-классы.

В третий раз проведён «День студента». В пятницу, 30 августа, возможностью бесплатно посетить выставку воспользовалось около 7 тыс. учащихся дневных отделений высших и средних специальных учебных заведений.

По традиции МАКС стал местом заключения контрактов и соглашений на поставку авиационной техники, документов, закладывающих фундамент дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества. Крупнейшие сделки заключены на самолёты MC-21 и Superjet 100, вертолёт Ми-8АМТ и «Ансат». Соглашения о сотрудничестве с крупнейшими российскими авиапроизводителями подписал «Новикомбанк» – генеральный финансовый партнёр салона. Подписанные соглашения оцениваются в 248 млрд рублей.

Плодотворно работали клиенты сервиса назначения деловых встреч в формате MatchMaking, который в этом году проводился прежде всего в интересах малого и среднего бизнеса. Прошло 256 встреч, деловой потенциал которых, согласно результатам опроса экспонентов, составил более 8 млрд рублей. Всего на авиасалоне прошло более 3000 деловых встреч в специальных форматах.

Суммарный деловой потенциал МАКС-2019 оценивается в 400 млрд рублей, не считая переговоров, проведённых по линии военно-технического сотрудничества. Последние, по заявлениям спецэкспортёра «Рособоронэкспорт», исчисляются миллиардами долларов.

Демонстрационная программа

Насыщенная лётная программа традиционно выделяет МАКС в чреде крупных международных выставок. В ходе МАКС-2019 своё мастерство представили авиационные группы высшего пилотажа Воздушно-космических сил Российской Федерации «Русские Витязи», «Соколы России» и «Стрижи». Впервые представлена программа «Воздушный бой с элементами сверхманёвренности», выполняемая двумя истребителями Су-30СМ Морской авиации ВМФ России. С насыщенными программами выступили пилотажные группы «Русь», «Первый полет», «Колибри» и гости из Прибалтики – группы Baltic Bees Jet Team и ANBO.

Новинкой МАКС-2019 стало проведение соревнований по высшему пилотажу на одномоторных поршневых самолётах. Лучшие российские спортсмены, отобранные в ходе состоявшегося в июле отборочного тура, сразились за приз «Кубка МАКС-2019». Победу в состязании одержал золотой призёр Чемпионата Европы 2019 года Дмитрий Самохвалов.

В лётной программе приняли участие 81 летательный аппарат, включая 39 самолётов в составе восьми пилотажных групп. На статической стоянке МАКС-2019 было представлено 133 летательных аппарата.



С учётом того, что часть самолётов и вертолётов демонстрировалась и на статической стоянке, и в лётном показе, общее количество представленных воздушных судов достигло 202.

Благодаря высокопрофессиональной работе членов межведомственной комиссии, специалистов «ЛИИ имени М.М. Громова», ОАО «Авиапром» и ОАО «Авиасалон» был обеспечен высокий уровень безопасности полётов.

Общие вопросы

Салон в 2019 году вызвал рекордно высокий интерес со стороны профессионалов и любителей авиации. Общее число посетителей мероприятия превысило 578 тыс. 810 человек.

Для комфортной доставки участников и гостей мероприятия компанией ГУП МО «Мострансавто» было организовано движение автобусов большой вместимости. В первые три дня сообщение осуществлялось по двум специальным маршрутам, а в дни массового посещения – по четырём маршрутам, связывающим два контрольно-пропускных пункта выставочного комплекса с двумя железнодорожными платформами, перехватывающей парковкой в «Быково» и с остановкой в г. Жуковский. В дни массового посещения по маршрутам курсировало 84 автобуса, в том числе 45 – на линии, связавшей платформу «Отдых» с выставочным комплексом. Железнодорожное сообщение, организованное Центральной пассажирской пригородной компанией, в публичные дни работало в режиме пиковых нагрузок. Были назначены дополнительные электропоезда. Для гостей, прибывающих автомобильным транспортом, организованы парковки на территории выставочного комплекса на 8 тыс. машино-мест, а также бесплатная перехватывающая парковка в «Быково», где могли разместиться до 12 тыс. автомобилей.

Впервые в 2019 году добраться на МАКС можно было на вертолётном такси. Компания HeliExpress за шесть дней перевезла из хелипарка «Подушкино» в Одинцовском районе на выставку и обратно 150 человек.

В проведении мероприятий МАКС-2019 существенную помощь оказали 300 волонтеров, отобранных из числа учащихся и студентов Московской области.

Для того чтобы обеспечить комфортное пребывание посетителей на территории выставочного комплекса, организаторы Салона развернули сеть точек общественного питания, предложивших разнообразное меню.

Общественную и антитеррористическую безопасность в дни проведения МАКС-2019 на территории ЛИИ им. Громова и городского округа Жуковского обеспечивали 2550 сотрудников полиции, военнослужащих Росгвардии. С воздуха мониторинг территории выставочного комплекса вели вертолет и аэростат. В дни проведения Салона чрезвычайных происшествий и правонарушений не допущено.

Учитывая высокий интерес общества к авиации, организаторами МАКС-2019 проведена аккредитация для работы на салоне 3100 сотрудников СМИ и независимых журналистов из 594 российских и 238 зарубежных СМИ, включая 103 российских и зарубежных телеканала. Официальные аккаунты МАКС-



2019 в крупнейших социальных сетях позволили подписчикам следить за новостями и обмениваться мнениями.

[\(Авиасалон\)](#)

МАКС в июле 2021 года пройдет в Жуковском в пятнадцатый раз

XV Международный авиационно-космический салон будет проведен в июле 2021 года в подмосковном городе Жуковский. Распоряжением Правительства Российской Федерации № 1606-р от 19 июля 2019 года МАКС-2021 включен в перечень международных выставок продукции военного назначения, проводимых на территории Российской Федерации в 2021 году.

Организаторами мероприятия определены Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, а также Государственная корпорация по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех".

Высокий статус салона подчеркнул Президент Российской Федерации Владимир Путин. Выступая на открытии МАКС-2017 он отметил: "...в результате настойчивости, таланта его организаторов, всемерной поддержки государства МАКС действительно вышел на высокий уровень, стал ожидаемым событием для любителей аэрокосмической техники".

Международный авиационно-космический салон - одно из крупнейших публичных мероприятий, проводимых в России. За дни работы выставку посещает около 500 тысяч человек. Рекорд, установленный выставкой МАКС-2001, которую посетило свыше 660 тыс. человек, не превзойден ни одним авиационно-космическим салоном мира.

Впервые в истории Российской Федерации крупная авиационная выставка с международным участием "Мосаэрошоу-92" была проведена 11-16 августа 1992 года на аэродроме Летно-исследовательского института им. М.М. Громова (ЛИИ им. Громова). С 1993 года Международный авиационно-космический салон проводится регулярно, по нечетным годам. Неизменным местом проведения салонов МАКС является площадка ЛИИ им. Громова. За минувшие 25 лет проведена реконструкция и ремонт аэродрома, располагающего крупнейшей в Европе взлетно-посадочной полосой, способной принять самые большие в мире серийные самолеты Airbus A380 и Ан-124 "Руслан". Создана современная выставочная инфраструктура, включающая капитальные павильоны и шале. Расширена автодорожная сеть, связавшая выставочный комплекс с трассой М-5.

[\(Авиасалон\)](#)

Новый вице-президент Boeing по продажам и маркетингу в России и Центральной Азии

Компания Boeing объявила о назначении Грега Лакстона (Greg Laxton), признанного эксперта в области продаж, новым вице-президентом по продажам и маркетингу гражданского сегмента в России и Центральной Азии.

Лакстон возглавил команду, отвечающую за все продажи гражданских самолетов и сервисов в регионе, где ведут деятельность более 60 эксплуатантов. Ожидается, что в ближайшие 20 лет региону



потребуется свыше 1 200 гражданских самолетов, а также соответствующие этому спросу авиационные сервисы общей стоимостью \$430 млрд.

Лакстон пришел на смену Марти Бентротту (Marty Bentrott), который недавно вышел на пенсию. Лакстон будет отвечать исключительно за рынки России и Центральной Азии, в то время как Бентротт вел работу и в других регионах.

«В последнее десятилетие российский рынок гражданской авиации демонстрировал впечатляющий и стабильный рост, при этом существует значительный потенциал для будущего роста. Мы очень рады, что один из лидеров в сфере продаж Грег Лакстон возглавит нашу деятельность в регионе, – заявил Иссан Мунир (Ihssane Mounir), старший вице-президент по продажам и маркетингу в гражданском сегменте компании Boeing. – Грег вел ряд крупнейших заказчиков Boeing и работал в таких ключевых с точки зрения авиационного рынка странах, как Китай и Корея. Его международный опыт и глубокое знание продукта поможет нам поддерживать столь ценных для нас заказчиков в России и Центральной Азии».

Лакстон имеет 35-летний опыт работы в авиации, что будет способствовать его успеху на новом посту. Ранее Лакстон возглавлял направление продаж в Boeing Business Jets, а также продажи правительственным и военным заказчикам подразделения Boeing Commercial Airplanes. Он руководил командой, которая осуществляла продажи гражданских самолетов и сопутствующих сервисов Boeing частным владельцам, правительствам и заказчикам оборонного подразделения Boeing. В конце 2018 года Лакстон и его команда запустили программу нового лайнера BBJ 777X, который может выполнить беспосадочный полет между любыми двумя городами Земли.

Кроме того, более десяти лет Лакстон работал на посту директора по продажам в Северо-Восточной Азии – одном из самых быстрорастущих авиационных рынков мира. Он управлял всеми аспектами взаимодействия с заказчиками и содействовал росту рынка низкобюджетных перевозок в Южной Корее за счет экономичных узкофюзеляжных самолетов Boeing.

До прихода в Boeing Лакстон в течение 20 лет служил летчиком-истребителем в ВВС США, закончил службу в звании подполковника с общим налетом свыше 4000 часов.

[\(BizavNews\)](#)

Индия заказала у России оружие и военную технику на \$14,5 млрд

Индия заказала у России военную технику и вооружение на \$14,5 млрд, сообщил глава Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Дмитрий Шугаев. Он напомнил, что, несмотря на давление прежде всего со стороны США, в 2018 году Индия подписала с РФ крупные контракты на поставку систем С-400, фрегатов проекта 11356, а также большой партии боеприпасов для военно-воздушных, военно-морских и сухопутных сил.

«Прошлый год и сегодняшний день ознаменовали собой появление огромного по сравнению со всеми остальными годами портфеля заказов на \$14,5 млрд. Это очень значимая цифра и действительно это прорыв», — сказал господин Шугаев журналистам. По его словам, сейчас Россия



продолжает переговоры по поставке и лицензионному производству переносного зенитного ракетного комплекса «Игла-С» для Индии. «Мы в прошлом году, как вы знаете, выиграли тендер почти на миллиард долларов», — заявил господин Шугаев.

Он считает, что важной темой остается также послепродажное обслуживание. «Сегодня это одна из главных тем, которая стоит на повестке дня, и для этих целей создана и работает совместная российско-индийская рабочая группа по послепродажному обслуживанию», — заявил он.

В конце прошлого года сообщалось, что Россия выиграла в тендере на поставку индийским вооруженным силам ПЗРК «Игла», обойдя конкурентов из Швеции и Франции. Сумма потенциальной сделки оценивалась в \$1,5 млрд, но для ее твердого подписания потребуются отдельные переговоры.

В марте Россия и Индия заключили межправительственное соглашение, в рамках которого Нью-Дели получит в аренду российскую атомную подлодку «Чакра-3». Сумма сделки составила \$3 млрд. Также Индия заявила, что готова вернуться к вопросу покупки российского истребителя пятого поколения Су-57. В июне Дели подписала с Москвой соглашение о поставке противотанковых управляемых ракет для ударных вертолетов Ми-35 российского производства.

[\(Коммерсантъ\)](#)

РФ и Индия готовят новую редакцию программы по ВТС на 10 лет после 2020 года - Путин

Россия и Индия готовят новую редакцию программы военно-технического сотрудничества, рассчитанную на период после 2020 года, сообщил президент РФ Владимир Путин.

"Россия и Индия тесно сотрудничают в сфере ВТС, успешно выполняется программа по ВТС до 2020 года. Прорабатывается ее новая редакция еще на ближайшие 10 лет", - сказал Путин на пресс-конференции во Владивостоке по итогам переговоров с премьером Индии Нарендрой Модди.

Индия - один из ключевых партнеров России в сфере военно-технического сотрудничества.

В начале октября 2018 года "на полях" российско-индийских переговоров на высшем уровне был подписан контракт на поставку Индии систем ПВО С-400 "Триумф". Индия получит пять полковых комплектов С-400, сумма сделки превышает \$5 млрд.

Поставки С-400 в Индию начнутся после 2020 года, сообщила "Интерфаксу" в июне официальный представитель ФСВТС Мария Воробьева.

В апреле стало известно, что Россия приступила к реализации контракта на строительство многоцелевых сторожевых фрегатов проекта 11356 для Индии. Первые поставки фрегатов могут начаться через три года. Кроме того, специалисты завода "Янтарь" будут оказывать содействие в строительстве аналогичных кораблей на верфи Goa Shipyard Ltd в Индии. По данным индийских СМИ, стоимость этой сделки - около \$2,2 млрд.



В марте в индийском городе Корва было открыто совместное российско-индийское предприятие "Индо-Рашн Райфлз Прайвет Лимитед" (INDO-RUSSIAN RIFLES PRIVATE LIMITED) по производству автоматов Калашникова "двухсотой" серии.

31 августа на авиасалоне "МАКС-2019" в ФCBTC России заявили, что Россия готова подписать контракт с Индией на совместное производство вертолетов Ка-226, однако рассмотрение предложений по российско-индийскому СП затягивается. В феврале глава "Вертолетов России" Андрей Богинский сообщил "Интерфаксу", что Москва и Дели согласовали всю техническую часть контракта на 200 вертолетов Ка-226Т, на очереди - коммерческие переговоры.

Россия планирует предложить истребитель МиГ-35 для участия в индийском тендере на 110 легких истребителей.

В июле стало известно, что Россия подписала крупные контракты на поставку Индии около тысячи авиационных ракет. Агентство ANI сообщило, что BBC Индии подписали с Россией контракт на поставку ракет "воздух-воздух" стоимостью более \$200 млн. Речь идет о ракетах Р-27 для установки на боевые самолеты Су-30МКИ.

Продукт совместного российско-индийского предприятия "БраМос" - одноименные сверхзвуковые крылатые ракеты всех видов базирования. Они состоят на вооружении сухопутных войск и ВМС Индии.

Сообщалось, что в замороженном состоянии находится российско-индийский проект по созданию истребителя пятого поколения.

Индия в ближайшее время собирается заключить контракт на \$3,3 млрд на аренду второй российской атомной подводной лодки, сообщило в декабре прошлого года издание India today. Издание отмечало, что индийская сторона согласилась с суммой сделки. По его данным, Дели рассматривает возможность аренды одной из двух российских подлодок класса "Щука-Б" - "Братск" или "Самара".

В 2011 году Индия арендовала на 10 лет российскую подлодку "Нерпа" проекта 971И "Щука-Б", переименованную в "Чакра". Общая сумма контракта, включая расходы на обслуживание, составила 2,5 млрд. долл.

На официальном стенде программы "Делай в Индии" на международной промышленной выставке "Иннопром" в 2016 году в Екатеринбурге говорилось, что Индия планирует взять в лизинг две атомные подлодки "Акула-2" с возможностью приобрести их после завершения срока лизинга. На стенде сообщалось об интересе Индии к четырем российским дальним бомбардировщикам Ту-22М3. В материалах сообщалось, что в рамках инициативы "Делай в Индии" на территории этой страны планируется произвести более 1 тыс. танков Т-90С.

[\(Интерфакс\)](#)

Анатолий Сердюков: авиастроение, вероятно, ждет масштабная реформа



Авиастроение в России переживает переломный момент: завершается вхождение Объединенной авиастроительной корпорации в Ростех, формируются дивизионы боевой, транспортной, стратегической и гражданской авиации, на предприятиях идет аудит. Глава авиационного кластера госкорпорации "Ростех" Анатолий Сердюков в ходе авиасалона МАКС-2019 дал интервью обозревателю РИА Новости Алексею Паньшину, в котором рассказал о возможной масштабной реформе отрасли, о сокращениях руководителей в ОАК, а также о сроках создания двигателя "второго этапа" для Су-57.

— *Анатолий Эдуардович, как проходит процесс вхождения ОАК в Ростех? Когда все необходимые мероприятия будут завершены? Укладывается ли в сроки?*

— Сейчас идет аудит и оценка предприятий ОАК, эти процессы мы рассчитываем завершить к концу года. Юридическое завершение передачи активов планируется во втором квартале 2020 года.

При этом мы уже прорабатываем дальнейшие сценарии развития ОАК. Главная задача на предстоящем этапе — налаживание эффективной кооперации заводов ОАК с другими предприятиями авиационного кластера Ростеха, среди которых холдинги со специализацией в области двигателестроения, авионики, авиационного оборудования, вертолетостроения. Мы — это созданная в корпорации рабочая группа по вопросам интеграции группы ОАК в Ростех — за последнее время побывали практически на всех заводах ОАК. Из этих поездок и рабочих совещаний следует однозначный вывод, что есть резервы для более тесной и эффективной совместной работы авиастроительных предприятий и поставщиков.

— *Насколько вы оцениваете возможность слияния ОАК с "Вертолетами России"? Когда это может произойти?*

— Такое объединение возможно. На базе "Вертолетов России" и ОАК может быть создана крупная авиастроительная компания.

Модель, когда проектирование, производство компонентов, финишная сборка вертолетной техники и самолетов, а также послепродажное обслуживание объединяются в рамках одной структуры, имеет определенные преимущества. Такой подход позволяет сократить цикл создания авиатехники, при этом издержки оптимизируются за счет эффекта масштаба. Другой вопрос — в каком формате это может быть реализовано. Объединение в рамках одного юридического лица или, например, холдинговая компания — решений на данном этапе нет, говорить о конкретных шагах пока рано.

— *Уже есть понимание по оптимизации и перенастройке ОАК? Как это будет выглядеть? Что будете убирать, а что добавлять?*

— Нам предстоит большой объем работ, включая оптимизацию структуры производства и управления. Необходимо синхронизировать бизнес-процессы, внимательно оценить цепочки поставок, выстроить эффективную кооперацию внутри авиационного кластера Ростеха.

В ОАКе уже идет упорядочивание активов по видам авиации — военная, стратегическая, транспортная. В дальнейшем возможно выделение гражданского производства в отдельную структуру. При этом в гражданский дивизион могут быть привлечены инвесторы, российские или зарубежные, которые возьмут на себя часть инвестиционной программы.



Выделение гражданских программ под отдельное управление – это логичный шаг с точки зрения бизнеса. Идет активная разработка и вывод на рынок конкурентоспособной гражданской техники. Сегмент гражданских пассажирских самолетов – это отдельный высококонкурентный глобальный рынок, где работают свои методы финансирования программ, свои цепочки поставок и международной кооперации. Поэтому рисками и развитием по каждому из этих направлений эффективнее управлять в рамках отдельной компании.

— *Как перенастройка ОАК скажется на кадрах и управленческом персонале? Будет ли меняться оргштатная структура?*

— Интеграция предполагает совершенствование процессов корпоративного управления, а также внедрение стандартов и практик, принятых в Ростехе. Одна из проблем ОАК — избыточное количество руководителей различного уровня. В связи с этим были даны рекомендации по оптимизации центрального аппарата. В частности, с 15 до 11 сократилось количество руководителей и подразделений, находящихся в непосредственном подчинении президента ОАК. Кроме того, упразднено пять должностей заместителей генерального директора. В дочерних компаниях ОАК также запущены процессы оптимизации административно-управленческого и вспомогательного персонала. Отмечу, что квалифицированный инженерный и конструкторский состав оргштатные мероприятия не затрагивают.

— *Как будете решать вопросы с достаточно крупными долговыми обязательствами некоторых компаний, входящих в контур ОАК?*

— У нас вызывает особую озабоченность значительный кредитный портфель ОАК. Компания не допускает дефолтов по долговым обязательствам. Однако ее операционный поток недостаточен для того, чтобы гасить старые долги и в ходе деятельности не наращивать новые.

Следует учитывать, что эти долги были сформированы в ходе решения государственных задач. Поэтому проблема их расширения требует комплексного решения с участием государства. Вопрос сейчас прорабатывается в тесном контакте с федеральными органами исполнительной власти. Вместе с тем мы понимаем, что помощь государства обязывает нас вносить существенные изменения в операционную деятельность ОАК и, возможно, повлечет реформирование авиастроения в целом.

— Подписан ли контракт с Китаем по созданию тяжелого вертолета нового поколения AHL? Если нет, то когда ожидается подписание?

— "Вертолеты России" и компания Avicopter действительно завершили переговоры по контракту на создание тяжелого вертолета и согласовали все контрактные документы. Сейчас контракт проходит процедуру одобрения в государственных органах Китайской Народной Республики. Мы надеемся на его подписание в ближайшее время.

— *На какой стадии испытания двигателя второго этапа для Су-57? Когда они завершатся и когда он начнет устанавливаться на серийные самолеты?*

— Создание двигателя второго этапа для самолета Су-57 планируется завершить в согласованные с заказчиком сроки. В настоящий момент выполняются испытания опытных образцов двигателя,



проводятся ресурсные и специальные виды испытаний. Установка на серийные самолеты станет возможной после завершения ОКР.

— *Открыта ли ОКР по перспективному боевому вертолету? Если нет, то когда планируется ее открыть?*

— Опытно-конструкторская работа на создание перспективного боевого вертолета еще не открыта. Ранее холдинг "Вертолеты России" успешно выполнил научно-исследовательскую работу по определению облика перспективного боевого вертолета. В итоге заказчиком была выбрана классическая "милевская", сейчас ведутся переговоры относительно дальнейших этапов работ. Их сроки будут зависеть от решения Минобороны России.

— *Проходила информация о том, что Минобороны и "Вертолеты России" не могли договориться по цене на Ми-28НМ. Как в итоге этот вопрос был урегулирован? Холдинг пошел на уступки основному заказчику?*

— Цена любого изделия, особенно такого высокотехнологичного, как новый боевой вертолет, всегда складывается из множества составляющих. Не в последнюю очередь вопрос зависит от поставок множества участников кооперации – в частности, двигателей, радиоэлектронного оборудования, систем вооружения и других дорогостоящих комплектующих. Холдинг "Вертолеты России" провел соответствующую работу вместе с поставщиками, что позволило утвердить финальную цену на продукцию, устраивающую как заказчика, так и производителя.

— *Нашло ли понимание в правительстве ваше предложение по вертолетному trade-in? Есть ли какое-то решение на этот счет?*

— Программа trade-in, которая позволит эксплуатантам снизить затраты на приобретение новой вертолетной техники, внесена в проект бюджета на 2020-2021 годы. Кроме того, рассматривается возможность субсидирования лизинга вертолетов Ми-38 и Ка-62 из федерального бюджета. Сегодня по такой схеме ведутся поставки вертолетов типа Ми-8 и "Ансат". Эта модель доказала свою эффективность в ходе реализации программы развития санитарной авиации РФ.

Внедрение системы trade-in потребует перестройки многих элементов производственной цепочки. Необходимо не только разработать приемлемые лизинговые схемы для большинства операторов, но и наладить систему утилизации или ремонта старых бортов, возвращаемых в рамках trade-in.

Вместе с тем, без государственной поддержки эту задачу не решить. Пока компании-перевозчики не будут заинтересованы в смене своего летного парка, сложно говорить об его эффективном обновлении.

— *Что происходит с планируемым к подписанию контрактом на поставку Индии 48 вертолетов Ми-17В-5? Он будет подписан или все же нет? Если да, то, когда?*



— Контракт не подписан. Поставки Ми-17В-5 начнутся сразу после подписания контракта и в соответствии с согласованным сторонами графиком поставки. Сам проект уже согласован.

— *Недавно Сергей Чемезов заявлял о том, что двигатель для "Ансата" будет готов через четыре года. Не слишком ли амбициозные сроки?*

— Это реалистичные сроки. ОДК приступила к разработке нового вертолетного двигателя в классе мощности 400-700 лошадиных сил в 2018 году, проект движется согласно графику. Двигатель будет предназначен для установки на легкие многоцелевые вертолеты типа Ка-226, "Ансат", а также на перспективные зарубежные платформы взлетной массой 3-3,6 тонн. Его сертификация запланирована на 2023 год.

— *Будет ли продлена программа оснащения санавиации новыми вертолетами, которая заканчивается в феврале 2020 года?*

— Развитие санитарной авиации на сегодняшний день — один из приоритетных проектов в сфере здравоохранения. Именно санавиация спасает в случаях, когда жизнь и здоровье пациента зависят от скорости оказания медпомощи, загруженности дорог, удаленности населенного пункта от медицинского учреждения и других факторов. Итоги пилотных проектов применения санавиации демонстрируют существенное снижение летальности среди экстренных пациентов.

Только в 2018 году благодаря действиям санавиации 7500 человек получили своевременную помощь (на 75% больше, чем в 2017). Из них 1500 — дети. Было совершено 5500 вылетов — на 73% больше, чем в 2017 году.

В соответствии с планами Минздрава, в 2019 году количество регионов, в которых действует санитарная авиация, будет увеличено с 34 до 49, а к 2022 году проект должен охватить все регионы России. В паспорте нацпроекта "Здравоохранение" прописано, что к 31 декабря текущего года количество вылетов санитарных вертолетов должно составить не менее 7,5 тысяч, а к 2024 году составить уже 12,5 тыс. Также к 31 декабря 2020 года планируется построить или реконструировать не менее 78 вертолетных площадок, находящихся в непосредственной близости от медицинских учреждений.

Масштабные планы государства по развитию данного направления позволяют нам прогнозировать расширение программы оснащения санавиации новой вертолетной техникой.

Если же говорить о централизации данного процесса, то, как вы знаете, мы создали "Национальную службу санитарной авиации". Это масштабный проект, который в перспективе охватит всю территорию страны. В 2018 году на Гидроавиасалоне НССА и "Вертолеты России" заключили соглашение на поставку 104 модернизированных вертолетов "Ансат" и 46 Ми-8АМТ с медицинскими модулями. Первые 8 вертолетов были переданы в НССА в начале года и уже выполняют задачи в Санкт-Петербурге, Амурской, Ленинградской, Московской, Тверской, Новгородской, Новосибирской, Магаданской, Свердловской областях и Хабаровском крае. Еще несколько вертолетов будут переданы до конца года.



Помимо поставок авиатехники проект подразумевает создание 130 точек базирования санитарных воздушных судов, сети мобильных топливно-заправочных комплексов, вертолетных площадок на территориях более полутора тысяч учреждений здравоохранения.

Для обеспечения бесперебойного функционирования системы деятельность санитарной авиации будет синхронизирована с системами обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру 112 в субъектах Российской Федерации и Единой государственной информационной системой в сфере здравоохранения.

Ростех обладает всеми необходимыми компетенциями для комплексной реализации проекта: мы производим воздушные суда, делаем необходимое медоборудование, имеем серьезный опыт строительства наземной и цифровой инфраструктуры, реализовали множество успешных проектов в формате частно-государственного партнерства.

— *Александр Иноземцев сообщил, что на базе газогенератора перспективного ПД-35 планируется создать двигатель для Ан-124 "Руслан". Когда такой двигатель будет создан? Как он будет называться?*

— О конкретных сроках и названии двигателя говорить рано. Действительно, унифицированный газогенератор, разрабатываемый для ПД-35, будет обладать всеми необходимыми характеристиками, чтобы на его основе создать силовую установку для Ан-124 "Руслан". Но, напомним, его испытания начнутся только в 2021 году. При этом ОДК обладает всем необходимым научно-техническим и производственным потенциалом для того, чтобы обеспечить разработку и создание такой силовой установки.

— *Как вы оцениваете шансы поставить ПД-35 на CR-929?*

— На наш взгляд, одним из перспективных и приоритетных вариантов может стать применение на CR929 двигателя ПД-35, либо создание совместно с китайскими партнерами двигателя на его основе. Мы уверены, что ПД-35 будет высококонкурентоспособным изделием, и его преимущества по достоинству будут оценены нашими международными партнерами.

— *Недавно сообщалось, что Китай проявляет интерес к новейшему российскому двигателю ПД-14. Ведутся переговоры? Сколько двигателей они хотят? Когда мы готовы начать поставки?*

— Китай активно развивает собственную гражданскую авиацию (в том числе сегмент среднемагистральных узкофюзеляжных авиалайнеров). В этих условиях созданный ОДК двигатель ПД-14 представляет собой не только конкурентоспособный продукт, но и возможность быть полностью независимыми от западных производителей.

Следует отметить, что рынок Китая не ограничивается только авиастроительными корпорациями – ПД-14 может быть интересен и для авиакомпаний этой страны, являющихся потенциальными эксплуатантами авиалайнеров МС-21. Поставки могут начаться после международной валидации



российского сертификата типа ПД-14. Уже сейчас ОАК ведет работу с потенциальными покупателями самолета МС-21 о возможности их поставки с двигателями ПД-14 после получения сертификата летной годности на самолет.

— *Сообщалось, что российские заказчики планируют купить еще около 300 двигателей ПД-14. Кто эти заказчики, помимо "Аэрофлота"?*

— Результаты испытаний уже сейчас подтверждают высокую надежность и экономичность отечественной силовой установки. Не вижу причин, по которым она не будет востребована на рынке, но отмечу, что спрос на нее будет зависеть от маркетинговых успехов проекта МС-21 в целом. Заказчики, если мы говорим об авиакомпаниях, покупают все же не двигатели, а воздушные суда. В настоящий момент контрактация на МС-21 находится на уровне 175 самолетов как с двигателями ПД-14, так и с двигателями Pratt&Whitney. Эта цифра, безусловно, будет расти с учетом перспективных прогнозов российского и мирового рынка сегмента среднемагистральных воздушных судов.

— *Когда будет создан двигатель для перспективного сверхзвукового самолета на базе Ту-160, создание которого поручил начать Путин? Это будет принципиально новая силовая установка или за основу будет взят уже существующий мотор?*

— На текущий момент говорить о создании такого двигателя преждевременно, задача по его разработке поставлена не была. Отметим, что ОДК обладает всем необходимым научно-техническим потенциалом для создания силовой установки для подобного самолета. В случае постановки такой задачи корпорация готова создать высокоэффективную силовую установку с применением всех передовых технологий, освоенных при реализации других проектов.

[\(РИА Новости\)](#)

Volocopter испытала мультикоптер в аэропорту Хельсинки

Немецкая компания Volocopter провела летные испытания своего мультикоптера третьего поколения 2X — прототипа будущего аэротакси VoloCity — в аэропорту Хельсинки. В рамках серии испытательных полетов летательный аппарат был интегрирован в систему организации воздушного движения пилотируемых (ATM) и беспилотных (UTM) аппаратов.

Мультикоптер Volocopter испытывался в пилотируемом и беспилотном режимах, а также был проверен на совместимость с UTM-системами нескольких компаний.

Ранее немецкий производитель раскрыл характеристики мультикоптера VoloCity, который станет четвертым поколением устройств Volocopter и первым, предназначенным для коммерческих полетов. Первое испытание ВС запланировано в Сингапуре на IV квартал 2019 г., где компания также продемонстрирует наземную инфраструктуру VoloPort, разработанную для этих аппаратов совместно с Skyports. Именно на базе специально разработанных станций производитель намерен использовать ЛА в первую очередь.

Проект Volocopter был основан в 2011 г., в 2013 г. производитель провел первые летные испытания второго своего летательного аппарата VC200, имеющего полноценный корпус для перевозки пассажиров. Тремя годами позже этот аппарат был представлен на выставке HeliRussia в Москве.



Серийный вариант аэротакси Volocopter будет оснащен кольцевой рамой с 18 электророторами. Аппарат сможет брать на борт двух пассажиров, дальность полета ВС составит до 35 км на скорости до 110 км/ч.

ATO.Ru

Парад премьер: ТОП-5 главных новинок МАКС-2019

В первый день сентября завершился 14-й Международный авиационно-космический салон в подмосковном Жуковском. МАКС-2019 запомнился визитом президента Турции и действующим вертолетным такси, которое доставляло высокопоставленных гостей к месту проведения авиасалона. Вместе с тем в Подмоскovie состоялось несколько мировых премьер новых летательных аппаратов, о которых мы поговорим.

МС-21-300

Главным событием МАКС-2019 стала долгожданная премьера пассажирского самолета МС-21-300, разработанного специалистами корпорации "Иркут" и ОКБ им. А.С. Яковлева. Эту версию отличает



более вместительный салон и грузовые отсеки, чего добились благодаря удлинению до 42,3 метра фюзеляжу. Так, МС-21-300 может вместить до 211 пассажиров, а взлетная масса увеличилась до 79,2 тонны - против 72,5 в модели МС-21-200.

Один образец МС-21-300 впервые поднялся в небо в рамках МАКС-2019, совершив успешный демонстрационный полет. Еще два самолета были установлены на стенде - включая один из летных образцов с установленным салоном, который впервые поднялся в небо в марте. Стоит отметить, что начало серийного выпуска самолетов семейства МС-21 запланировано на 2021 год, но не исключен перенос производства на 2025 год - из-за отсутствия необходимых материалов, доступ к которым перекрывают американские санкции.

Ил-78М-90А

После продолжительных заводских испытаний в Жуковский прибыл летный образец первого российского топливозаправщика Ил-78М-90А, построенного на базе тяжелого транспортного самолета Ил-76МД-90А. Во многом две модели схожи - в частности, на них применили четыре двигателя ПС-90А-76, производство которых наладили в 2004 году. Эти силовые установки на 14% экономичней двигателей Д-30КП, использовавшихся на "базовых" Ил-78.

Резервуары нового топливозаправщика вмещают до 109,5 тонн топлива или до 60 тонн груза, а практическая дальность самолета составляет 5000 километров. Стоит отметить, что Ил-78М-90А стал первым "воздушным танкером", произведенным в РФ.

Ка-62

Еще одной "выстраданной" премьерой стал многоцелевой вертолет Ка-62, основанный на одной платформе с перспективным военным вертолетом Ка-60. Разработку машины начали в 1990 году, но финансовые трудности привели к заморозке проекта. Лишь в 2013 году первые образцы прошли испытания, которые выявили ряд конструктивных недоработок. Еще четыре года понадобилось на их исправление, после чего вертолет совершил первый тестовый полет.

В рамках МАКС-2019 Ка-62 совершил первый публичный полет. Сейчас идет сертификация вертолета, процесс которой планируют завершить в конце 2020 года. Возможно, тогда же начнется серийное производство машины. Ка-62 получил два 1680-сильных двигателя Ardiden 3G французского производства, а конструкция планера и винтов на 50% состоит из композитных материалов.

Ми-38

Вторым "вертолетным долгостроем", показанным в Жуковском, стал Ми-38. Проектирование среднего многоцелевого вертолета началось в 1981 году, но к производству опытных экземпляров приступили только в 1993 году. Еще 11 лет заняла доработка узлов Ми-38 на четырех предсерийных вертолетах, что позволило начать производство вертолета на Казанском вертолетном заводе.



На авиасалоне показали первый серийный образец Ка-62 с пассажирским салоном повышенной комфортности. Машина взлетной массой в 14,2 тонны получила два турбовальных двигателя ТВ7-117В суммарной мощностью в 5600 сил. Что примечательно, издание "Военно-промышленный курьер", ссылаясь на слова сотрудника завода им. М.Л. Миля, пишет о недостатках этого двигателя. По мнению источника, машина проявила лучшие летные качества с американскими силовыми установками Pratt & Whitney PW127TS, устанавливавшимися на второй опытный образец.

CR929

Помимо летных экземпляров, публике показали и макеты перспективных образцов. В частности, на МАКС-2019 впервые был продемонстрирован макет кабины, и части салона дальнемагистрального лайнера CR929. Машину разрабатывают российские специалисты из "Объединенной авиастроительной корпорации" в сотрудничестве с китайской компанией COMAC.

Начало проекту положило соглашение, заключенное представителями двух компаний в апреле 2012 года. Через пять лет перспективный лайнер получил свое нынешнее имя, где "С" - China, "R" - Russia. Лишь летом прошлого года стороны согласовали основные параметры CR929, включая габариты и форму крыльев и фюзеляжа. Самолет получит три версии, самая вместительная из которых сможет перевозить до 320 пассажиров. Расчетная дальность полета CR929-700 составит 10000 километров.

[\(Наука и Техника\)](#)

Новости беспилотной авиации

Легкие коптеры и дроны поставят на учет

Легким беспилотным летательным аппаратам начнут присваивать учетные номера, чтобы всегда можно было установить их владельца. Правила учета для беспилотников с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов вступают в силу с 27 сентября.

Речь идет как об аппаратах, способных выполнять профессиональные задачи, так и о детских игрушках и о самостоятельно сконструированных моделях. Более тяжелые должны проходить регистрацию, на них требуется оформлять права собственности.

Позаботиться о легализации своего коптера должен его владелец. Он представляет в Росавиацию заявление с приложением фотографии беспилотного воздушного судна. А в заявлении указывает свои контакты, информацию о беспилотнике, его изготовителе и сведения о владельце, то есть о себе. Заявление можно направить по почте, через портал госуслуг или портал учета беспилотных воздушных судов.

Подать заявление нужно в течение 10 рабочих дней со дня приобретения или ввоза аппарата в Россию. Если же какой-то умелец собрал беспилотник сам, то должен поставить его на учет до начала использования. Присвоенный учетный номер нужно нанести на элементы конструкции летательного аппарата.



"Безусловно, процедура учета нужна. Все больше появляется беспилотников, которые покупают любители хороших фотографий, видеосъемки. Но очень много владельцев управляют беспилотниками неосмотрительно", - говорит руководитель Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем Глеб Бабинцев. Главная задача учета - идентифицировать виновника ущерба, если таковой случится. "Например, беспилотник может упасть на автомобиль, врезаться в здание или даже причинить вред человеку", - поясняет он.

Правила учета распространяются и на игрушечные летательные аппараты весом от 0,25 кг.

Если гражданин выведет в небо после 27 сентября не поставленный на учет беспилотник, ему грозит штраф в две тысячи рублей, а юрилицу грозит штраф в 50-80 тысяч рублей. Если же при этом будет нарушено воздушное пространство, скажем, дрон будет летать у аэродрома, физлицу могут выписать штраф в размере 20-50 тысяч рублей, а юрилицу в 200-300 тысяч рублей.

При этом вместе с ужесточением правил учета беспилотников упростится порядок их использования. "Скоро вступят в силу изменения в федеральные правила использования воздушного пространства. Можно будет летать без получения разрешения на высоте до 150 метров в пределах видимости, кроме зон ограничения", - говорит эксперт.

[\(Российская газета\)](#)

ЦСР ГА представил на МАКС-2019 прогнозы развития мирового рынка и рынка Российской Федерации беспилотных авиационных систем в части городской авиамобильности

Генеральный директор ЦСР ГА Антон Корень представил доклад на тему "Будущее авиационной мобильности" на Круглом столе "Интеграция беспилотных авиационных систем в сферу гражданской авиации России: законодательство, сертификация, технологии", который состоялся в рамках авиасалона МАКС-2019 28 августа 2019 года.

В своем докладе Антон Корень представил прогноз развития мирового рынка городской авиационной мобильности и рассказал какие проекты в части городской авиационной мобильности с использованием БАС уже реализуются в мире и когда они станут возможны в нашей стране, остановился на сравнительном анализе развития нормативно-правовой базы в России и других странах мира.

Руководитель ЦСР ГА отметил прогнозы центра и международные кейсы, которые показывают, что наиболее емким сегментом будут междугородные перевозки, или по российской классификации - местные перевозки, на небольшие расстояния в соседние города. На первых этапах в городской среде будут развиваться бизнес-модели Air taxi и Air metro.

Антон Корень акцентировал, что в городской среде более динамично будет развиваться Air metro - это авиационная перевозка по выделенным коридорам с определенным расписанием и регулярностью, данный вид перевозки за счет ряда факторов, в том числе из-за отсутствия



необходимости в большом количестве инфраструктуры посадочных площадок обеспечит более низкую себестоимостью пассажиро-километра.

Также Руководитель ЦСР ГА сообщил, что Air taxi, к сожалению, требует достаточно большого количества посадочных площадок в пешей доступности в примерно в две с половиной минуты. К сожалению, не во всех городах и мегаполисах это можно обеспечить.

Тем не менее одним из интересных для развития бизнеса в сегменте Air taxi также является перевозка пассажиров в аэропорт, отметил Антон Корень.

В докладе Антона Кореня были представлены инновационные проекты, в частности, испытания Ehang с полетом над Дубаем, планы полетов Volocopter в этом году над Сингапуром.

Антон Корень акцентировал: "Важный аспект - емкость рынка к 2035 году оценивается в 32 миллиарда долларов. Также важный вопрос с планами по формированию регулятивной среды для городской авиационной мобильности с использованием БАС". В части сравнительного анализа ЦСР ГА развития нормативно-правовой базы в нашей стране и других странах мира было отмечено, что в среднем от группы стран-лидеров по ряду направлений регулирования наша страна на данный момент отстает примерно на 2,5 года. Для исключения такого временного лага в будущем Антон Корень отметил необходимость более плотного сотрудничества бизнеса и власти в части развития регулятивной среды.

Также Центр стратегических разработок в гражданской авиации представил прогноз развития рынка беспилотных и опционально пилотируемых ВС в мире. Так по прогнозам ЦСР ГА к 2035 году в мире должно насчитываться 12 тыс. единиц БАС, задействованных в перевозках пассажиров.

Антон Корень отметил, что на первых этапах во всех странах мира должна быть принята концепция опционального пилотирования БАС при перевозке пассажиров.

Модератором круглого стола "Интеграция беспилотных авиационных систем в сферу гражданской авиации России: законодательство, сертификация, технологии" выступил академик РАН, Председатель Совета директоров Группы Кронштадт Борис Алешин, также в круглом столе приняли участие Заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Юрчик, Директор АНО "Центр "Аэронет" Сергей Жуков, Директор Центра перспективных исследований Группы "Кронштадт" Владимир Воронов и многие другие представители отрасли.

[\(ЦСР ГА\)](#)

Прочее

Минпромторг России и Роснефть подписали соглашение о взаимодействии

Владивосток, 4 сентября – В рамках Восточного экономического форума - 2019 состоялось подписание Соглашения о взаимодействии между Министерством промышленности и торговли Российской Федерации и ПАО «НК «Роснефть». Документ подписали Министр промышленности и торговли



Российской Федерации Денис Мантуров и Главный исполнительный директор ПАО «НК «Роснефть» Игорь Сечин.

Министр отметил, что данное соглашение расширит области взаимодействия Минпромторга России и ПАО «НК «Роснефть» в целях развития промышленной инфраструктуры Российской Федерации.

"Документ позволит улучшить взаимодействие между министерством и компанией, увеличить объем и повысить качество промышленного производства в России", - заявил Денис Мантуров.

Благодаря соглашению, эти цели должны быть достигнуты, в том числе, путем локализации и импортозамещения иностранных технологий и оборудования, поддержке экспорта промышленной продукции, обеспечению доступа на рынки товаров и услуг, реализации мероприятий в сфере внешнеторговой деятельности с привлечением торговых представительств Российской Федерации за рубежом.

[\(Минпромторг\)](#)

Telegram-канал «Подъем»: Денис Мантуров покинет Минпромторг и возглавит «Ростех»

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров покинет минпромторг и возглавит российскую госкорпорацию «Ростех». Об этом сообщает телеграм-канал «Подъем» со ссылкой на источник в министерстве.

Ожидается, что отставка произойдет 18 сентября. Информация о назначении Мантурова в «Ростех» появилась не впервые. Ранее об этом говорили в марте прошлого года, но кадровых перестановок не последовало.

Мантуров является главой минпромторга с 2012 года, «Ростех» с 2007 года возглавляет Сергей Чemezov. О дальнейшей карьере Чemezова канал не уточняет, добавив, что направил соответствующие запросы в ведомство и корпорацию. «Ростех» был создан в конце 2007 года для содействия в разработке, производстве и экспорте высокотехнологичной промышленной продукции гражданского и военного назначения.

[\(БИЗНЕС Online\)](#)