

Дайджест

Правительство сократило финансирование авиапромышленности на 80 млрд рублей

07.04.2017

Глава правительства Дмитрий Медведев подписал постановление о внесении изменений в госпрограмму «Развитие авиационной промышленности на 2013—2025 годы».

Соответствующий документ опубликован 5 апреля на сайте правительства.

В соответствии с новой версией госпрограммы, скорректированной с учетом госбюджета на 2017 год, объем финансирования авиационной промышленности составит 632,568 млрд руб. При этом, по сравнению с предыдущим вариантом программы, объем финансирования сократился более чем на 80 млрд руб. Ранее правительство планировало выделить на поддержку отрасли 714,2 млрд руб.

Согласно госпрограмме, до 2025 года доля самолетов российского производства в авиапарке крупнейших воздушных перевозчиков должна составить 27,2%. Доля поставок российских самолетов гражданской авиации в мировом рынке самолетов гражданской авиации к тому же году должна достичь 4,5%.

Ранее, 24 марта, стало известно, что в 2017 году правительство выделит авиационной промышленности 58,9 млрд руб. Этот показатель на 14,1% превышает объем выделенных средств в прошлом году.

Источник: www.opentown.org

Российский авиапром взял курс на модернизацию

07.03.2017



Этой весной свой первый полет должен совершить MC-21 — российский среднемагистральный пассажирский самолет. Вице-премьер Дмитрий Rogozin сообщил, что поставки должны начаться в 2018 году. Кто может стать заказчиком?

Цель коллегии определили сразу: Россия вновь должна стать крупнейшей мировой авиационной державой, производящей не только военную технику, но и конкурентоспособные гражданские суда. Сейчас отечественные предприятия выпускают около трех десятков пассажирских самолетов в год. Для сравнения — это в 20 раз меньше, чем делают такие гиганты как Boeing и Airbus. Соответственно, и доля российских лайнеров в парках авиаперевозчиков оставляет желать лучшего.

А предложить отечественному авиапрому есть что. Sukhoi Superjet 100 уже успел зарекомендовать себя как на Родине, так и на зарубежных рынках. На сегодняшний день продано более сотни машин. Выделены средства на модернизацию проектов Ил-114 и Ил-96. А портфель заказов на лайнер MC-21 еще до начала серийного производства насчитывает 175 самолетов. Привлекают к созданию новых воздушных судов и иностранных партнеров.

Холдинг "Вертолеты России" сегодня также занимается модернизацией существующих моделей и разработкой перспективной техники. В самом востребованном — среднем классе — компания готова предложить заказчикам новейший Ми-171А2. В этом году запланировано производство четырех таких машин. Кстати, большинство представленных сегодня на рынке отечественных вертолетов — с приставкой "многоцелевые".

В сегодняшнем совещании приняли участие все ведущие игроки отрасли: разработчики, производители и эксплуатанты — авиаперевозчики. Именно им предстоит в ближайшие 10-15 лет исправлять ситуацию — заменять иностранные воздушные суда на отечественные. По крайней мере, на российском рынке. Все возникающие проблемы будут обсуждать и решать коллективно. Встретаться договорились каждые три месяца.

Источник: www.vesti.ru

Минпромторг столкнулся со сложностями в реализации программы развития авиапрома

11.04.2017

В прошлом году госпрограмма развития авиапрома на 2013-2025 годы, которую курирует Минпромторг, была выполнена всего на 74 процента. Такой вывод следует из доклада, подготовленного Минэкономики, пишет во вторник, 11 апреля, «Коммерсантъ».

На поддержку отечественного авиапрома, в рамках госпрограммы, в 2016 году бюджет планировал выделить около 53 миллиардов рублей. Фактические же затраты оказались на 10 миллиардов рублей больше, напоминает издание.

Однако столь существенное увеличение объемов финансирования не спасло ситуацию. По факту достигнута половина плановых показателей госпрограммы. В частности, вместо 198 самолетов в прошлом году на российских авиазаводах было собрано только 136.

Одной из причин невыполнения показателя стало «негативное влияние антироссийских санкций, ограничивших доступ к внешним рынкам», и сокращение внутреннего спроса на авиатехнику, отмечается в докладе Минэкономки. Называются и другие причины прошлогодних провальных показателей госпрограммы — ухудшение внешнеэкономической конъюнктуры, девальвация рубля, ограничившая возможности по закупке комплектующих и оборудования за рубежом, сокращение спроса иностранных авиакомпаний на технику.

Одной из острейших проблем, с решением которой не смог справиться Минпромторг, стала низкая эффективность реализации программы импортозамещения узлов, агрегатов и двигателей украинского производства.

В середине февраля 2017 года Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) обнародовала планы на среднесрочную перспективу. Ставится задача в 2017 году выпустить 152 самолета, в 2018-м — 194, а в 2019-м довести этот показатель до 203.

При этом статистика последних нескольких лет выглядит достаточно скромно. Так, в 2012 году российский авиапром поставил — 94 самолета (из них 71 военный), в 2013-м — 111 (79 военных), в 2014-м — 159 (124 военных).

Игра на вылет

Способен ли отечественный авиапром обеспечить российские компании современными самолетами 14.03.2017

Вице-премьер Дмитрий Рогозин поставил задачу обеспечить в течение 10-15 лет целенаправленный, поэтапный переход авиакомпаний на эксплуатацию преимущественно российских самолетов. Для этого правительство готово принять ряд стимулирующих мер, включая выгодный маршрут, а также специальные льготы экономического характера, связанные с лизингом авиационной техники. Достижима ли поставленная цель — выясняла «Лента.ру».

Штурвал на себя

Проблемы, связанные с переводом российских авиаперевозчиков на отечественные пассажирские самолеты, обсуждались на заседании авиационной коллегии, состоявшейся 6 марта. Дмитрий Рогозин, обозначив примерные сроки решения этой задачи, напомнил о значительных объемах господдержки отрасли.

«Президентом России по представлению коллегии Военно-промышленной комиссии выделены средства для финансирования в 2018-2019 годах работ по модернизации региональных самолетов Ил-114-300 (20,4 миллиарда рублей), дальнемагистральных Ил-96-400м (17,2 миллиарда рублей) и двигателя нового поколения ПД-35 (7,8 миллиарда рублей)», — приводит ТАСС слова чиновника.

Рогозин не впервые обращается к данной теме. В апреле прошлого года он объявил, что российская промышленность намерена вытеснить с внутреннего рынка дальнемагистральных самолетов иностранные Boeing и Airbus. То, что эти авиалайнеры в настоящее время составляют до 80 процентов авиапарка российских компаний, вице-премьер назвал «просто нетерпимой ситуацией».

Однако сначала, по словам Рогозина, Россия освободит для своих производителей на внутреннем рынке нишу среднемагистральных самолетов, а после запуска в эксплуатацию самолета Ил-114 в 2019 году — и нишу ближнемагистральных авиалайнеров.

Любовь по расчету

По данным экспертов ГосНИИ гражданской авиации, на которых ссылается «Коммерсантъ», сейчас авиапарк компаний-перевозчиков России составляет примерно 750 пассажирских самолетов (около 550 магистральных и чуть более 200 — региональных), из которых 72 процента — лайнеры иностранного производства. При этом на среднемагистральные Boeing 737 и Airbus A320 приходится 95 процентов пассажирских перевозок в России.

Ежегодно российские компании закупают за границей до 60 подержанных самолетов. Правительство пытается сделать их патриотами отечественного авиапрома экономическими методами. В частности, в сентябре 2016 года были введены пошлины и НДС за импорт иностранных самолетов старше 12 лет. При этом льготы на ввоз в Россию пассажирских авиалайнеров вместимостью от 50 до 300 кресел возрастом младше 12 лет до конца 2019 года были сохранены.

В арсенале имеются и другие меры протекционистского характера для защиты внутреннего рынка. Так, в конце января 2017 года Рогозин доложил президенту Владимиру Путину о подготовке планов синхронизации производства новых российских самолетов с планами вывода из эксплуатации старой отечественной и иностранной авиационной техники. Вице-премьер тогда отметил, что целесообразно отдавать наиболее выгодные маршруты компаниям, которые будут «выставлять на эти маршруты российские самолеты».

Крылья Родины

Формально отечественный авиапром располагает продукцией, которая в большей или меньшей степени пригодна для «заполнения ниш». Однако пока активного импортозамещения на этом направлении не наблюдается.

Явно не стал хитом продаж среднемагистральный Ту-204, который должен был прийти на смену морально и технически устаревшему Ту-154. Серийное производство этой

машины началось в 1990-м, а с 1996 года — ее коммерческая эксплуатация. Однако до сих пор объемы выпуска Ту-204 ограничены — в лучшем случае несколько штук в год.

Большой успех имеет на рынке Superjet 100 — детище компании «Гражданские самолеты Сухого». Этот самолет начали разрабатывать при участии иностранных корпораций в 2000-х годах. В 2011-м первая машина поступила в эксплуатацию. За последующие три года более 60 Superjet 100 были переданы заказчикам.

Надежды возлагают и на среднемагистральный МС-21, который планируется выпускать в трех версиях: МС-21-200 (150 посадочных мест), МС-21-300 (180 мест) и МС-21-400 (212 мест). Создатели уверены, что их лайнер не уступает конкурентам от Boeing и Airbus.

Планировалось, что первый полет МС-21 совершит в 2015 году, а через два года он будет запущен в эксплуатацию. Летом 2016 года машину показали на заводе в Иркутске главе правительства Дмитрию Медведеву и объявили, что первый полет МС-21 совершит до конца февраля 2017 года, с таким расчетом, чтобы в 2018-м она начнет поступать заказчикам. Стартовый портфель заказов на МС-21, как пишут РИА Новости, насчитывает 175 самолетов, из которых 50 намерены приобрести авиакомпании группы «Аэрофлот».

Турбовинтовой региональный самолет Ил-114 разработан конструкторским бюро Ильюшина в конце 1980-х для эксплуатации на региональных воздушных линиях СССР. По данным из открытых источников, на которые ссылается агентство, за эти годы было построено менее 20 этих самолетов.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) планирует выпускать не менее 12 модернизированных Ил-114-300 в год. В конце января 2017 года президент ОАК Юрий Слюсарь выразил надежду, что обновленный самолет первый полет совершит в 2019-м, серийные же поставки начнутся с 2021 года.

На рынке дальнемагистральных пассажирских авиаперевозок Россия делает ставку на Ил-96-400 — удлиненный (на 10 метров) вариант проверенного временем, но уже устаревшего Ил-96-300. Планируется, что модернизированный лайнер свяжет европейскую часть России с дальневосточными регионами, а также будет выполнять чартерные перевозки в другие страны. Первый летный образец Ил-96-400 планируют собрать не ранее 2019 года, а начать поставки — в 2020-м.

Школа высшего пилотажа

Эксперты признают, что амбициозная задача пересадить за две или даже три пятилетки российских авиаперевозчиков на отечественные самолеты сопряжена со множеством трудностей. Партнер Strategy Partners Group Артем Малков в ноябре прошлого года дал пессимистический прогноз. По его словам, отечественный авиапром способен выпускать старые самолеты, такие как Ил-96.

«Это работоспособные машины, которые прекрасно летают. Но тот же Ил-96 для коммерческих перевозок в гражданской авиации уже не годится — слишком затратный», — говорил Малков. Другое препятствие — отсутствие глобальной сервисной сети, без

которой невозможно продвигать российские авиалайнеры на мировом рынке. Сертификаты и сервис важны не меньше, чем хорошие технологии, утверждал Малков.

Застряли за границей

Почему «Суперджет» и МС-21 никогда не станут полностью российскими
Схожей точки зрения придерживается и военный обозреватель ТАСС Виктор Литовкин. По его словам, ресурсная база в принципе позволяет решить лет за 15 задачу перевода российских компаний на отечественные самолеты. У эксперта есть серьезные сомнения в том, позволят ли нам это сделать конкуренты, под контролем которых находятся структуры, выдающие сертификаты летной годности. Ко всему прочему, это очень дорогое удовольствие.

СССР, конечно, был одной из ведущих авиационных держав. К сожалению, Россия в 90-е годы прошлого века этот статус утратила, причем фактически добровольно. И вернуться на этот рынок крайне сложно. Там нас не только никто не ждет, но многие откровенно не рады этому возвращению, резюмировал Литовкин.

Член комитета Госдумы по безопасности и противодействию коррупции Михаил Щапов, представляющий в нижней палате Иркутскую область, убежден, что для возрождения отечественного авиапрома исполнительная и законодательные ветви власти обязаны принять необходимые меры поддержки. «Такие отрасли, как авиастроение, машиностроение, в современном мире, безусловно, нуждаются в протекционизме со стороны государства», — подчеркнул парламентарий.

Щапов убежден, что потенциал у российского авиапрома сохранился в первую очередь благодаря военным заказам. Один из способов побудить российские компании покупать отечественные самолеты — повышение пошлин на импортную авиатехнику. Этим инструментом пользуются многие страны. «Возможны и неформальные рычаги влияния, чтобы договориться о приоритете закупок продукции отечественного авиапрома. В частности, предоставить преференции авиаперевозчикам», — отметил депутат.

Конечно, любая льгота — это выпадающие доходы бюджета, и надо понимать, чем их компенсировать. Защита государственных интересов не должна наносить фатальный ущерб компаниям, ухудшать качество обслуживания и ставить под угрозу безопасности полетов, отмечает Щапов.

Застряли за границей

Почему «Суперджет» и МС-21 никогда не станут полностью российскими
21.11.2016

Разрекламированное чиновниками импортозамещение все больше проникает в разные сферы промышленного производства. Написаны отраслевые программы, выделены деньги. Кое-что перепадает заводам, работающим на благо авиапредприятий. Однако ключевые проекты отечественной гражданской авиации — «Суперджет» и МС-21 — останутся плодом совместных усилий российских и иностранных рабочих. «Лента.ру» выяснила, почему собирать полностью отечественные воздушные суда невыгодно.

Попросили на импортозамещение

Подмосковное предприятие «Рубин» обратилось в Торгово-промышленную палату России в поисках финансирования строительства нового цеха, где планирует выпускать агрегаты для «Суперджета», МС-21 и Ту-214, рассказали «Ленте.ру» в ТПП. На создание нового производства по выпуску гидроприводов и насосов для отечественной авиатехники, которые смогут заменить изделия американской Eaton и украинской «ФЭД», требуется два миллиарда рублей. За пять лет «Рубин» рассчитывает с использованием новых мощностей изготовить продукции на 20,4 миллиарда рублей, сообщается в справке к проекту. Сейчас бывший завод №279 Минпромышленности СССР выпускает гидроприводы, насосы, гидромоторы и другую продукцию для авиапрома. Фонд развития промышленности (ФРП) уже одобрил кредит на 300 миллионов рублей по льготной 5-процентной ставке под строительство нового цеха на «Рубине».

В ФРП «Ленте.ру» сообщили, что с учетом заявки «Рубина» готовы софинансировать шесть импортозамещающих проектов в авиастроении общей стоимостью более 5,9 миллиарда рублей, из них средства фонда — 1,49 миллиарда. В частности, компания «Технодинамика» освоит производство вспомогательной силовой установки ТД-901 для замены американского аналога, а Энгельское опытно-конструкторское бюро «Сигнал» имени Глухарева наладит выпуск разнообразных датчиков для самолетов и вертолетов (МС-21, SSJ-100, Ту-214, Ту-204СМ, Бе-200, Ми-171А2, Ми-34, «Ансат»).

Четыре компании — «Эпсилон», «Вириал», УК «РП-Групп», «Фотоэлектронные приборы» — уже получили кредиты от ФРП для реализации импортозамещающих проектов в авиапроме стоимостью более 5 миллиардов рублей.

Полет нормальный?

Доля импортных комплектующих в «Суперджете» составляет 72 процента, в МС-21 — около 40, если оборудовать его разрабатываемым ОДК двигателем ПД-14 (с американским Pratt&Whitney процент отечественных агрегатов будет меньше), сообщили «Ленте.ру» производители этих лайнеров.

В Гражданских самолетах сухого (ГСС — производитель «Суперджета») пояснили, что из 72 процентов примерно половина приходится на поставку двигателя, собирающегося на российско-французском предприятии в Рыбинске. «Вклад российской промышленности в создание самолета, учитывая СП, составляет не менее 50 процентов. В настоящее время ГСС также анализируют возможности импортозамещения ряда систем SSJ-100», — сказал представитель компании.

Отраслевой план Минпромторга, утвержденный в 2015 году, предполагает замену в течение пяти лет 10 из 22 наименований комплектующих «Суперджета» отечественными аналогами, по остальным допускается импорт от 30 до 80 процентов. По МС-21, первый испытательный полет которого состоится весной 2017 года, лишь восемь из 35 видов комплектующих должны быть полностью российскими. В программах импортозамещения участвуют в том числе холдинги «Ростеха»: «Вертолеты России», ОДК, «Технодинамика», КРЭТ. В 2015 году на авиационный кластер «Ростеха» пришлось около 350 миллиардов рублей выручки — больше трети всего

заработка. В этом году будет примерно так же — около 30 процентов, сообщили в корпорации.

По словам партнера Strategy Partners Group Артема Малкова, вопрос импортозамещения в авиапроме не так прост, как может показаться на первый взгляд. «Для старых самолетов, таких как Ил-76 или Ил-96, мы можем делать все. Это работоспособные машины, которые прекрасно летают. Но тот же Ил-96 для коммерческих перевозок в гражданской авиации уже не годится — слишком затратный», — объясняет он. Для новых самолетов нужно новое оборудование, сертифицировать которое по западным стандартам наши производители пока не научились. «Этим пытаются заниматься, например, холдинг "Технодинамика", но он только в начале пути», — говорит эксперт.

Второе препятствие — отсутствие глобальной сервисной сети, без которой невозможно продвигать изделия на мировой рынок. Сертификаты и сервис важны не меньше, чем хорошие технологии: от этого зависит, поставят ли на борт агрегат или узел ведущие авиаконцерны, включая российские, говорит Малков.

В то же время высокая доля иностранных комплектующих — дверь на европейские рынки. Так, кооперация с Thales и итальянской Alenia при производстве «Суперджета» упростила его сертификацию в Европе. Когда воздушное судно производится в рамках СП с заграничными партнерами, у европейцев появляется стимул и желание помочь и ускорить сертификацию судна, резюмирует эксперт. В противном случае она может длиться годами.

Сменили пламенный мотор

Ухудшение отношений Москвы и Киева после политического кризиса 2014 года на Украине заставило спешно искать замену продукции запорожского «Мотор Сич» — его двигателями ТВЗ-117 оснащались вертолеты разработки КБ «Миля» и «Камова».

В течение 2015 года в Россию было экспортировано 540 украинских двигателей мощностью более 1100 киловатт на общую сумму 327,5 миллиона долларов и 18 турбореактивных Д-436-148 стоимостью 24 миллиона, [сообщило](#) РИА Новости со ссылкой на данные Госкомитета по статистике Украины. Поставка в Россию силовых установок в прошлом году обеспечила запорожскому предприятию более половины годовой выручки, в 2014-м украинский завод заработал за счет этого 450 миллионов долларов, в 2013-м — более 500 миллионов.

В прошлом году компания «Климов» (входит в ОДК) начала серийное производство новой модификации двигателей ТВЗ-117 — ВК-2500 полностью из российских комплектующих. Объемы выпуска в корпорации не раскрыли, сказав только, что потребности в рамках гособоронзаказа полностью удовлетворяются за счет отечественных изделий. По словам источника в отрасли, счет отечественных ВК-2500 пока идет на десятки.

Программа ВК-2500 не только снимает зависимость от поставки украинских двигателей для вертолетов, выпускаемых для отечественных силовых структур, но и является экономически оправданной для ОДК, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Пока потребности «Вертолетов России» в поставках ВК-

2500 несколько превосходят возможности «Климова», но решение этой проблемы — вопрос ближайшего будущего, уверен он.

Стать своим среди чужих

Стопроцентная локализация позволяет России нивелировать негативный эффект от всякого рода санкций и ограничений, но делает невозможным выход на международный уровень. По словам Малкова, ситуация с продажей за рубеж гражданских вертолетов сходна с продвижением пассажирских лайнеров: около 70 процентов покупателей в разных странах требуют сертификаты Европейского агентства летной безопасности (EASA) либо Федерального управления гражданской авиации США (FAA), то есть большая часть этого рынка для российских вертолетов пока закрыта — из-за отсутствия сертификатов. Нельзя сбрасывать со счетов и то, что рынок поставщиков первого уровня (выпускающих готовые агрегаты — например, двигатели) очень консолидирован: каждый сегмент делят три-четыре крупные компании.

Масштабы и необходимость импортозамещения зависят от ориентации российской авиастроительной стратегии — экспорт или эксплуатация в России. «Выпуск продуктов только для внутреннего рынка — дело заведомо убыточное из-за его небольших размеров, а выход за рубеж неизбежно потребует сертификации», — подчеркивает Малков. В частности, первый и единственный постсоветский пассажирский лайнер «Суперджет», по его мнению, не имеет значительных перспектив импортозамещения в связи с небольшой серийностью программы, но если МС-21 станет более массовым, возможности для локализации вырастут.

Российским поставщикам изделий для авиапрома тоже придется встраиваться в международную систему кооперации и становиться поставщиками для глобальных холдингов, таких как Boeing, Airbus, Bombardier, Sikorsky. В противном случае, по мнению Малкова, государству придется дотировать их бесконечно.

Олег Пантелеев согласен: только российские проекты «Суперджет» и МС-21 не обеспечат нужного масштаба для окупаемости производителей комплектующих. Им необходимо выходить на другие платформы, такие как российско-китайский самолет, проводить международную сертификацию и входить в международную базу поставщиков OASIS. Пантелеев добавляет, что для гражданского сектора важна господдержка производителей, развивающих собственные технологии для выхода на глобальный рынок в качестве поставщиков второго-четвертого уровней. По его словам, это не столько импортозамещение в интересах установки собственной продукции на отечественную технику, сколько развитие новых сегментов бизнеса.

ЦАГИ ввёл в эксплуатацию стенд программируемых движений моделей

21.05.2017

В Центральном аэрогидродинамическом институте имени профессора Н.Е. Жуковского разработали и ввели в эксплуатацию многостепенный стенд программируемых движений моделей летательных аппаратов. Установка

предназначена для изучения характеристик воздушного судна во время совершения манёвра — при изменении углов атаки, скольжения и др. Такие характеристики называются нестационарными и влияют на устойчивость и управляемость самолёта. Стенд будет применяться для испытаний в дозвуковой аэродинамической трубе Т-103.

ОДК обещает импортозаместить двигатели для вертолетов в течение трех лет



Объединенная двигательная корпорация (ОДК) обещает довести до конца программу импортозамещения в вертолетостроении до конца 2019 года, сообщают РИА. По подсчетам специалистов, к этому времени Россия сможет полностью отказаться от импортных вертолетных двигателей модели ВК-2500. О планах и возможностях корпорации отчитался глава ведомства Александр Артюхов. По словам руководителя корпорации, до конца текущего 2017 года будет построено сто тридцать вертолетных двигателей модели.

Вертолет Ка-226Т корабельного базирования



Кумертауское авиационное производственное предприятие (КумАПП) изготовило первый легкий вертолет Ка-226Т корабельного базирования, на машину ожидается высокий спрос в РФ и за рубежом, сообщил в среду генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Александр Михеев. «В этом году на предприятии был выпущен первый легкий вертолет Ка-226Т корабельного базирования со складывающейся колонкой винта и новым бортовым оборудованием. Мы ожидаем высокий спрос со стороны российских и зарубежных заказчиков к этому вертолету для оснащения береговой охраны и других силовых структур.

Концепцию конвертируемого самолета разработали специалисты ФГУП «ЦАГИ»



Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е.Жуковского») разработали концепцию легкого конвертируемого самолета. Планируется, что воздушное судно будет иметь два турбовинтовых двигателя. Его отличительная особенность — возможность использования как для пассажирских, так и для грузовых перевозок без изменения типовой конструкции. Летательный аппарат сможет перевозить 50 пассажиров на дальность 1500 км или 6 тонн груза на дальность 1000 км.

В 2017 году «ОПК» начнет испытания средств связи для Ту-160М



Объединенная приборостроительная корпорация («ОПК», входит в Ростех) планирует в следующем году начать испытания средств связи для модернизированных бомбардировщиков Ту-160М. В рамках модернизации самолетов дальней авиации Ту-22М3М и Ту-160М создаются новые средства связи с учетом решаемых этими самолетами задач. В следующем году будут готовы и поставлены опытные образцы этой аппаратуры и уже планируется приступить к их испытаниям.

До конца года Минобороны согласует техническое задание на МИ-26Т2В



Техническое задание на модернизированный вертолёт Ми-26Т2В будет согласовано заказчиком в лице Минобороны до конца текущего года, заявил «АвиаПорту» информированный источник в авиапроме. По его словам, в настоящее время продолжается согласование Технического задания на создание модификации Ми-26Т2В в интересах военного ведомства, подписание итогового документа ожидается до конца года. Открытие опытно-конструкторских работ возможно в 2017 году, дополнил собеседник.

Вертикальный беспилотник «ФАЗАН»



Российские специалисты ведут разработку «тейлситтера» двойного назначения «Фазан». Это будет беспилотный аппарат вертикального взлета и посадки со взлетной массой до 500 килограммов. Причем масса аппаратуры целевой нагрузки составит 60 килограммов. «Фазан» будет способен развивать крейсерскую скорость порядка 350 километров в час. Новейший дрон сможет пребывать в воздухе до шести часов. Он будет способен летать на расстояние более двух тысяч километров. Изготовят беспилотник по соосной схеме. «Фазана» оснастят двигателем Rotax912.

В ходе испытаний, парашютная тормозная система для самолета Т-50 подтвердила характеристики



Компания «Сухой» в ходе летных испытаний истребителя 5-го поколения Т-50 проверила парашютную тормозную систему, созданную для этого самолета, сообщил в понедельник журналистам генеральный директор НИИ парашютостроения (входит в холдинг «Ростеха» «Технодинамика») Дмитрий Третьяков. «На сегодняшний момент „Сухой“ проводит свои испытания, мы ждем их результат. Замечаний к нашей системе пока нет, я надеюсь, и не будет», — сказал гендиректор. Кроме того, Третьяков отметил, что НИИ парашютостроения ведет опытно-конструкторские работы по другим тормозным системам.

Двигатель самолета МС-21 покажет свое превосходство



Объединенная двигателестроительная корпорация, которая входит в государственную корпорацию «Ростех», сообщила о начале второго этапа летных испытаний гражданского авиационного двигателя России пятого поколения ПД-14. Устанавливаться эти двигатели будут на новый российский самолет МС-21. Об этом сообщила пресс-служба Объединенной двигателестроительной корпорации. В пресс-службе отметили, что второй этап летных испытаний авиационного двигателя ПД-14 – важное событие для корпорации, авиационной промышленности России и страны в целом.

На заводе «Авиастар-СП» монтируют новую поточную линию сборки



В 2018 году на ульяновском авиастроительном заводе «Авиастар-СП» (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию) будет запущена поточная линия сборки, которая позволит увеличить производительность с трех до 18 самолетов в год. Об этом сообщил управляющий директор предприятия Андрей Капустин. Сейчас эта линия только начинает монтироваться в цехе производства окончательной сборки и будет завершена к началу 2018 года.

Состоялся запуск двигателя второго этапа для истребителя ПАК

ФА

21.11.2016



«В Опытно-конструкторском бюро имени Льюльки (Москва, филиал ПАО „УМПО“) состоялся первый запуск стендового образца двигателя-демонстратора „изделие 30“ — двигателя второго этапа для истребителя ПАК ФА, в подтверждение чему приводится соответствующий плакат», — говорится в блоге [btrpd](#), выходящем под эгидой Центра анализа стратегий и технологий (Центр АСТ), в «Живом Журнале». Как уточняют блогеры, запуск состоялся 11 ноября.

Вертолет российского производства установил мировой рекорд



Российские разработчики создали уникальный вертолет, крейсерская скорость которого бьет рекорды. В ходе работы над созданием уникальных вертолетных лопастей российские разработчики обратили внимание на каплеобразную форму их законцовок. В итоге им удалось избежать эффекта «запирания» и флаттера, что позволило обеспечить винтокрылую машину феноменальными скоростными характеристиками. На данный момент опытный образец, который разработан на базе Ми-24, продемонстрировал крейсерскую скорость в 405 км/ч....

В Воронеже выпустили очередной новый самолет Ан-148



В Воронеже (26 сентября 2016 года) впервые увидел небо новый самолет Ан-148, бортовой номер RA-61730, серийный номер 43-07, предназначенный для Министерства обороны России. Это десятый борт из 15 заказанных для Минобороны РФ. Программа летных испытаний самолета включает наземные общетехнические проверки воздушных

машин, проводимые по стандартной схеме 4+4: 4 предъявительских и 4 приемо-сдаточных полета. Это борт стал третьим Ан-148, поднятым в воздух в Воронеже в 2016 году.

В Воронеже на летно-испытательную станцию передан Ан-148-100 для ВВС РФ



В Воронеже завершили сборку Ан-148-100 для ВВС РФ Самолет с бортовым номером RA-61730 (серийный номер 43-07) стал 30-ым построенным в ПАО «ВАСО» самолетом этого типа. Это 10-ый из 15-ти заказанных для министерства обороны РФ. В октябре с.г. планируется первый вылет. В 2016 г., по словам генерального директора Дмитрия Пришвина, ВАСО планирует поставить по действующему контракту с министерством обороны

«Вертолеты России» представили первый летный прототип вертолета Ка-62



К 80-летнему юбилею Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина «Вертолеты России» представили вертолет Ка-62 с регистрацией RA-00000 на выставке в Арсеньеве. «На сегодняшний день на „Прогрессе“ изготовлено три опытных образца этой машины, скоро будет готов четвертый», — заявил гендиректор холдинга. Средний многоцелевой вертолет Ка-62 успешно прошел первые заводские летные испытания в апреле. В ходе полета специалисты проверили работу основных бортовых систем и электроснабжения. Ранее машина успешно прошла серию испытаний.

110-тый Сухой Суперджет 100 совершил первый полет

08.09.2016



В Комсомольске на Амуре поднялся в воздух очередной самолёт Сухой Суперджет 100. Данный борт имеет заводской серийный номер 95113 и регистрацию RA-89070, а предназначен для авиакомпании «Ямал». Даты первых полётов за 2016 год: 1. 95108 15.01.16 _ 5. 95110 31.03.16 _ 9. 95109 11.07.16 2. 95096 26.02.16 _ 6. 95111 31.05.16 _ 10. 95112 27.07.16 3. 95106 15.03.16 _ 7. 95104 18.06.16 _ 11. 95113 07.09.16.

Су-30СМ новой постройки 2016 года



Новые Су-30СМ постройки 2016 года Су-30СМ изготовлены Иркутским авиационным заводом и совершили 1-й полёт 13 и 26 августа. Фото Алексея Коршунова с сайта russianplanes.net.

Новый Ту-204 совершил свой первый полёт



20 августа 2016 года в Ульяновске совершил первый полет завершенный изготовлением на АО «Авиастар-СП» пассажирский самолет Ту-204-300-100 (серийный номер 64053, регистрационный номер RA-64053), построенный для Специального летного отряда (СЛО) «Россия» Управления делами Президента Российской Федерации. Данный борт стал первым новым самолетом семейства Ту-204, поднятым в воздух на «Авиастар-СП» за пять лет, с 2011 года.

Новосибирский авиационный завод выпустил сотый самолёт Су-

34

22.08.2016



19 августа 2016 года на Новосибирском авиационном заводе (НАЗ; филиал ПАО “Компания “Сухой”) состоялись мероприятия в честь 85-летия основания предприятия и приуроченного к этому выпуска (выкатки) 100-го фронтового бомбардировщика Су-34 для Министерства обороны России. bmpd.livejournal.com

За 2016 год “Гражданские самолеты Сухого” увеличил поставки региональных самолетов Sukhoi Superjet 100



В первой половине 2016 г. производитель “Гражданские самолеты Сухого” (ГСС) увеличил поставки региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Если за аналогичный период прошлого года компания передала заказчикам семь машин, то в этом году она поставила девять бортов. Такие данные содержатся в финансовом отчете ГСС по РСБУ за апрель–июнь 2016 г.

Новый ужас Америки — старый русский «Тюльпан»

10:45 1 июня 2017 3761



240-мм самоходный миномет 2С4 «Тюльпан»

Фото: Официальный сайт Министерства обороны РФ

0

doc6v6jw1meoiwsggc4mtb

Автор

Александр Хохлов

Чем больше в США изучают тактико-технические характеристики российского оружия, тем меньше у их политиков и генералов остается боевого задора и «империалистического энтузиазма».

В конце прошлого года одной из самых цитируемых мировыми СМИ стала публикация в американском издании The National Interest о том, как от ядерного удара Америки российскую столицу Москву защитит уникальный «щит» - противоракетная система А-135. «Самый защищенный город в мире - это не

Вашингтон, округ Колумбия, это - Москва, - изучив тему, с уважением писали авторитетные заокеанские военные эксперты. - В то время как в округе Колумбия имеется огромное количество сотрудников Секретной службы и Министерства внутренней безопасности, которые его защищают, российская столица остается единственным городом в мире защищенным от ракет с ядерными боеголовками».

Теперь аналитики The National Interest пошли дальше, и после оборонительного стали изучать наступательное оружие России. Больше всего их поразила минометная система с мирным, лирическим даже названием «Тюльпан». Как отмечает американское издание, этот «цветочек» весит под 30 тонн и может стрелять фугасными минами, которые сопоставимы с небольшими авиабомбами. Такие мины громят железобетонные укрепления на дальности до 9 километров. Если же «Тюльпан» зарядить активно-реактивными минами, то дальность стрельбы гигантского миномета увеличивается до 20 километров. Скорострельность артиллерийской системы - один выстрел в минуту. Благодаря навесной траектории стрельбы боеприпасы «Тюльпана» эффективно поражают живую силу противника в укреплениях или на обратных склонах гор. Также, отмечают американские эксперты, минами удобно обстреливать крыши зданий. При этом могут использоваться как специальные бетонобойные, так и зажигательные мины. Кроме того, «Тюльпан» может вести огонь ядерными и управляемыми боеприпасами. The National Interest отмечает: мощные русские минометы способны уничтожать не только укрепленные оборонительные позиции, но и целые города.

Странно, чего это в Америке испугались российского «Тюльпана» только сегодня? Это достаточно давняя разработка нашего оборонно-промышленного комплекса — миномет использовался еще в ходе боевых действий в Афганистане. Что будет, если американцы вместо «цветочков» изучат ТТХ «ягодок» - новых артиллерийских систем Вооруженных сил России? Начальник ракетных войск и артиллерии Вооруженных сил России генерал-лейтенант Михаил Матвеевский намерен сообщить, что наши реактивные артиллерийские бригады до 2020 года перевооружатся с систем «Смерч» на модернизированные «Торнадо-С». «Завершится перевооружение всех ракетных бригад на современный ракетный комплекс «Искандер-М» и реактивных артиллерийских бригад на реактивные системы залпового огня (РСЗО) крупного калибра «Торнадо-С», – приводит слова Матвеевского официальный сайт Минобороны России. Генерал также отметил, что плановое перевооружение с РСЗО крупного калибра «Смерч» на модернизированную РСЗО «Торнадо-С» начинается уже в 2017 году.

Ключевой особенностью российской РСЗО «Торнадо-С» является новая автоматизированная система управления наведения и огня, которая позволяет одновременно управлять стрельбой дивизиона, а также автоматически рассчитать данные по цели, навести пакеты направляющих боевых машин в горизонтальной и вертикальной плоскости. Применение новой системы значительно увеличит

точность стрельбы и сократит время развертывания комплекса из походного положения в боевое.

Реактивная система залпового огня «Торнадо-С» может вести стрельбу на дальность до 120 километров и накрывать одним залпом более 65 гектаров. ...Возможно, об этом новом русском оружии через несколько лет узнают и американские военные эксперты. Вот напугаются-то... А пока пусть боязливо восхищаются нашим старым добрым «Тюльпаном».

Минобороны России создает единый «Портал оборонных технологий»

Как сообщили «Вечерней Москве» в Департаменте информации и массовых коммуникаций Министерства обороны России, в конгрессно-выставочном центре (КВЦ) парка «Патриот» состоялась презентация *автоматизированной информационно-аналитической системы «Портал оборонных технологий»*. С ее возможностями ознакомился министр обороны генерал армии Сергей Шойгу.

«Портал оборонных технологий» предназначен для создания единого информационного ресурса по инновационным предложениям и разработкам российских предприятий в интересах Вооруженных сил. Система обеспечивает взаимодействие заинтересованных субъектов инновационной деятельности Минобороны через специально создаваемый единый информационный ресурс, обеспечивающий поддержку принятия решений по внедрению инноваций, а также предполагает использование инструментов комплексного анализа и визуализации отчетных материалов. Координацию проекта осуществляет Главное управление научно-исследовательской деятельности и технологического сопровождения передовых технологий Минобороны (ГУНИД МО РФ). Система является полностью российской разработкой.

Подробнее: <http://vm.ru/news/385025.html>

МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ НЕ ОКАЗЫВАТЬ ДАВЛЕНИЕ НА РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ

Известия 07.06.2017

На российские авиакомпании при закупке отечественных самолетов не должны оказывать административное давление, при этом госкомпаниям необходимо «давать правильные сигналы», заявил премьер-министр Дмитрий Медведев.

«Наши самолеты действительно должны выигрывать в конкурентной борьбе», — отметил глава правительства.

Медведев подчеркнул, что в российском авиапроме на рубеже XX и XXI века возник кризис, и сейчас власти прилагают значительные усилия для его преодоления.

Так, указал премьер-министр, в 2017 году на поддержку самолетостроения в РФ будет выделено свыше 40 млрд рублей.

Председатель правительства подчеркнул, что властям уже удалось добиться ощутимых результатов. В первую очередь речь идет о создании самолетов «Сухой-Суперджет» и МС-21.

ПОДРОБНЕЕ ПО ТЕМЕ



[МС-21 оснастят российскими двигателями через два года](#)

[Дмитрий Медведев поручил продумать перспективы коммерческого использования нового пассажирского самолета](#)