



Публикация сайта ТП «АМиАТ» (<https://aviatp.ru/>)

4-5 февраля 2026 г. в г. Москве проходил **13-й Национальный авиационный инфраструктурный салон (NAIS-2026)**. Представители Технологической платформы посетили выставку в первый день ее работы.



На выставке были представлены не только традиционные экспонаты и участники, осуществляющие деятельность в области наземного авиационного оборудования, а также представители воздушного транспорта, но и ведущие российские производители «большой» авиационной техники – ПАО «ОАК», АО «ОДК», АО «КРЭТ», АО «УЗГА». Значительная часть выставочных площадей была посвящена беспилотным авиационным системам. Традиционно, выставку сопровождала тематическая деловая программа.



В целом, салон NAIS-2026 оказался достаточно популярным среди посетителей – по крайней мере, в первый день его работы было достаточно сложно передвигаться между рядами. Среди гостей форума были Заместитель Председателя Правительства РФ В.Г. Савельев, руководители Министерства транспорта РФ, Министерства промышленности и торговли, Федерального агентства воздушного транспорта, первые лица ведущих российских авиакомпаний и корпораций промышленности.

Отметим наиболее интересные с точки зрения деятельности Технологической платформы экспонаты и события, с которыми нам удалось ознакомиться.

В первую очередь хотелось бы обратить внимание на 2 поршневых двигателя, представленных, наряду с двигателем ПД-8, на стенде Объединенной авиастроительной корпорации.

1) Это – **поршневой двигатель М105**, фактически являющийся копией наиболее массового двигателя австрийской компании Rotax (Rotax 914). Разработан дочерним обществом АО «ОДК» – ПАО «ОДК-УМПО» и предлагается потенциальным заказчикам для установки на легкие самолеты и БПЛА. По информации представителя компании, двигатель уже прошел ряд наземных испытаний, а также изготовлена опытная партия для первого неназванного заказчика. Также подана заявка на получение сертификата типа.

В предыдущие годы Технологическая платформа вложила значительные ресурсы в проведение экспертно-аналитических работ в области создания двигателей для малой авиации и БПЛА. Подробнее с информационными материалами можно ознакомиться в разделах сайта «Коммерческие проекты» и «Двигателестроение для легкой и малой авиации»:

- https://aviatp.ru/commercprojects#NIR_1;
- https://aviatp.ru/commercprojects#NIR_3;
- <https://aviatp.ru/newturn>).

Согласно результатам проведенных исследований, двигатель М105 создается в наиболее востребованной нише поршневых двигателей. Однако, по мнению ряда экспертов ТП, выбранная конструкция является не самой удачной и может привести к снижению рыночного потенциала реализуемого проекта.

2) Второй двигатель, несмотря на то, что он был представлен на стенде ОДК, является разработкой Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова (ФАУ «ЦИАМ им. П.И. Баранова»). Это – **роторно-поршневой двигатель РПД-150Т** мощностью 150 л.с. (на взлетном режиме – 165 л.с.).

Согласно представленному на стенде рекламным данным, удельный расход топлива – 0,24 кг/л.с.*час., рабочий объем двигателя – 772 куб. см, удельная масса – 0,62 кг/л.ч., назначенный ресурс – 3 000 час. По информации представителя разработчика, двигатель прошел ряд наземных испытаний, изготовлено несколько опытных образцов. Двигатель предлагается потенциальным заказчикам для замены двигателей иностранного производства на пилотируемых и беспилотных летательных аппаратах.

По мнению ряда экспертов ТП, у двигателя существуют сложности с доведением ресурсных показателей до приемлемого уровня; также вызывают сомнения перспективы организации его серийного производства.



Следует особенно отметить значимость разработки (создания) авиационных поршневых двигателей в Российской Федерации, так как в постсоветский период данные компетенции были фактически утрачены.

До 2022 года в массовом порядке закупались двигатели компании Rotax, а также ряда других европейских и американских компаний, а после введения западных санкций – ведутся закупки реплик данных двигателей из КНР.

Мы поддерживаем инициативы российских разработчиков и производителей авиационных поршневых двигателей и желаем им успехов в этом непростом деле!

Среди экспонатов выставки также хотелось бы отметить *единственный представленной на салоне в натуральную величину летательный аппарат* разработки «Вертолеты России» – **легкий вертолет Ми-34М1**.



Данный вертолет разрабатывается на базе проекта Ми-34, который был начат еще в 1980-е годы в СССР и продолжен в 1993-2012 гг. Холдингом «Вертолеты России». Ключевым отличием нового проекта является применение турбовального двигателя ВК-650В разработки АО «ОДК-Климов» вместо ранее применявшегося поршневого двигателя М-14, производство которого в Корпорации «Роскосмос» было прекращено.

Несмотря на то, что двигатель разрабатывается в одном из наиболее емких в количественном отношении сегментов рынка вертолетов, по мнению ряда экспертов ТП, перспективы разработки вызывают сомнения, прежде всего, в плане сроков и стоимости разработки, с учетом двигателя ВК-650В, создаваемого изначально для двухдвигательных вертолетов, а также стоимости и экономической доступности вертолета для потребителей.

Очень значимым для авиационной отрасли стало заключение о сотрудничестве между авиакомпанией S7 («Сибирь»), Государственной транспортной лизинговой компанией (АО «ГТЛК») и «Объединенной авиастроительной корпорацией», содержащее намерение сторон произвести и поставить **100 самолетов Ту-214** для авиакомпании S7.

Макет самолета Ту-214, вместе с макетом МС-21, был представлен на стенде ОАК, который посетили руководители Департамента авиационной промышленности Минпромторга России.

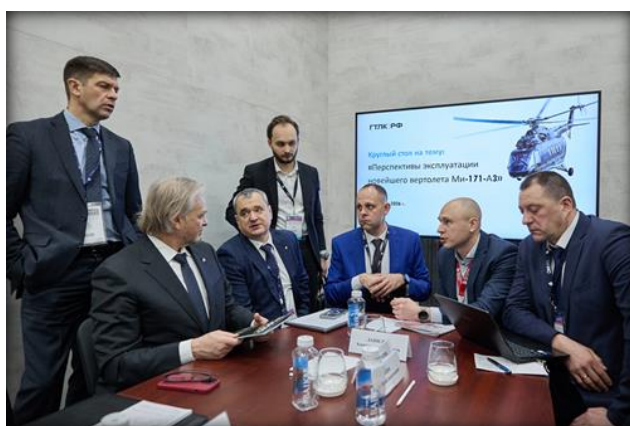
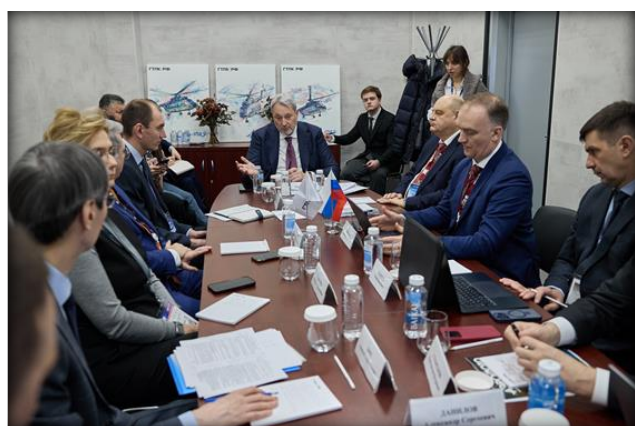


Подробнее о развитии авиастроения и воздушного транспорта Российской Федерации в новых экономических условиях, в т.ч. реализации Комплексной программы развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года, в состав которой включена программа производства самолета Ту-214, можно ознакомиться в разделе «Аналитический центр» по адресу: <https://aviatp.ru/strategicplan#Aviation>.

Большой интерес посетителей выставки вызвало представление двигателя ПД-8, разрабатываемого для замены российско-французского двигателя SaM146, применяемого в составе регионального реактивного самолета SSJ-100. Данный двигатель может применяться как в составе импортозамещенного самолета SJ-100, так и для ремоторизации имеющегося парка самолетов SSJ-100. Несмотря на некоторые задержки и сложности в проведении работ по созданию двигателя ПД-8, разработчик двигателя – компания «ОДК-Сатурн» в настоящее время находится на завершающем этапе сертификации базовой модификации двигателя.



Среди мероприятий деловой программы стоит отметить **круглый стол «Перспективы эксплуатации новейшего вертолета Ми-171-А3»**, проведенный АО «ГТЛК», совместно с АО «Вертолеты России» и авиакомпанией «Аврора» – одним из первых эксплуатантов, планирующих приступить к освоению нового типа российского вертолета.



Большинство компаний на выставке были российскими, тем не менее, были представлены ряд китайских компаний, а также компания из Ирана.