



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Испытания вертолетов Ка-52К планируется завершить до конца 2019 года
- «Вертолеты России» завершают сборку первого серийного Ми-171А2
- УЗГА приступит к обслуживанию вертолетов Bell в 2018 году
- Airbus Helicopters представила проект скоростного вертолета
- Российско-индийское СП по сборке Ка-226Т прошло регистрацию
- Датский офшорный оператор Bel Air на AW189 налетал 7000 часов
- Safran изучает новые технологии для вертолетов
- В Европе сертифицировали двигатель для вертолета Ка-62
- У вертолета Н145 увеличили взлетный вес

Новости вертолетной индустрии в России

- «Авиасистемы» отказались от развития пула вертолетных запчастей
- Новикомбанк и ПАО «Роствертол» заключили соглашение о сотрудничестве в рамках реализации жилищной программы Ростеха
- «Вертолеты России» снимают погоны
- Ермолинский вертодом
- Победитель конкурса «Первым делом – вертолеты!» отправится во Францию
- Авиакомпании "СКОЛ" передали два вертолета Ми-8МТВ-1
- Улан-Удэнский авиационный завод организовал двухмесячную практику студентов технических вузов РФ
- Корвет «Совершенный» впервые принял на борт вертолёт Ка-27
- На «Роствертоле» подвели итоги конкурса профмастерства
- «Вертолеты России» рассчитывают до 2025 года поставить более 1,7 тыс. средних и тяжелых вертолетов
- Спецназ ЮВО в Краснодарском крае отбил атаку условных террористов на вертолет Ми-35М при помощи комплекса разведки «Интриган»
- Командный состав ВВС Монголии прошел подготовку на тренажере вертолета Ми-171 в авиационном учебном центре Улан-Удэнского авиационного завода
- Центр медицины катастроф Крыма обзаведется вертолетом для перевозки больных
- Спецназовцы ЮВО отработали на Кубани беспарашютное десантирование с многоцелевого ударного вертолета Ми-35М
- До конца недели в вертолетный полк ЮВО в Краснодарском крае будет поставлен новый вертолет Ми-8АМТШ
- Анатолий Сердюков возглавил совет директоров «Роствертола»
- В ПАО ААК "ПРОГРЕСС" завершается реконструкция взлетно-посадочной полосы
- Вертолету Ми-8АМТШ присвоят имя погибшего в Сирии кубанского летчика
- «Вертолеты России» досрочно передали Министерству обороны РФ два «арктических» вертолета



- Летный состав Министерства обороны РФ проходит обучение в авиационном учебном центре Улан-Удэнского авиационного завода
- Холдинг «Вертолеты России» изготовили первую партию Ми-8АМТ для ГТЛК
- «Вертолеты России» планируют произвести в 2017г на Улан-Удэнском авиазаводе 13 медицинских вертолетов
- «Вертолеты России» представят на МАКС-2017 вертолет-трансформер Ми-8АМТ
- Гендиректор «Вертолетов России»: Положительное мнение об Улан-Удэнском авиационном заводе укрепилось

Новости вертолетной индустрии в мире

- Bell Helicopter получил заказ из Китая на 100 вертолетов
- Марокканская Heliconia получила два AW139
- Первый в Японии
- Первые УН-60М в Словакии
- Бангладеш приобрел 5 Ми-171Ш
- Береговая охрана Республики Корея получила второй поисково-спасательный вертолет S-92
- Airbus Helicopters H215 отправляет в турне по Китаю
- Михеев: РФ заключит с Египтом контракты по вертолетам Ка-52К
- Вертолетный новичок в Эстонии
- У трех моделей вертолетов Bell Helicopter увеличили грузоподъемность
- Военная авиация Индии намерена приобрести 110 новых вертолетов
- Вертолеты «ЮТэйр» обеспечат авиаподдержку ралли «Шелковый путь»

Новости аэрокосмической промышленности

- Российский истребитель пятого поколения Т-50 вышел на завершающие испытания
- «Ютэйр» не будет выплачивать дивиденды за 2016
- Собрание акционеров вновь утвердило Андрея Мартиросова главой UTair
- В 2016 году поставили 54 двигателя для SSJ 100
- Рособоронэкспорт представит новейшие выставочные технологии на МАКС-2017
- В Европе готовятся к свободному небу

Новости беспилотной авиации

- Для дронов создадут систему автоматической идентификации
- Неизвестный беспилотник сорвал работу британского аэропорта Гатвик
- «Человеческий глаз способен охватить большую площадь, чем камера беспилотника»
- РКС и «Ростелеком» примут участие в создании оператора по управлению беспилотниками
- Запуск неучтенного дрона грозит штрафом в 5 тыс. рублей
- Минтранс разрешил временно не регистрировать беспилотники
- Дроны подчинят общим правилам

Новости вертолетных программ

Испытания вертолетов Ка-52К планируется завершить до конца 2019 года

Испытания корабельного вертолета Ка-52К планируется завершить до конца 2019 года, после чего он начнет поставляться Минобороны. Об этом в четверг сообщили ТАСС в пресс-службе холдинга "Вертолеты России" (входит в Ростех).

"До конца 2019 года планируется завершить испытания вертолета. Соответственно, первые поставки в интересах Минобороны запланированы сразу после испытаний", - сказали в холдинге.

В мае "Вертолеты России" сообщали об успешном завершении первого этапа испытаний этого вертолета, проводившегося с конца 2016 по начало 2017 года.

Ранее гендиректор холдинга Андрей Богинский заявлял, что "Вертолеты России" рассчитывают заключить контракт с Минобороны РФ на поставки Ка-52К в 2019 году. В свою очередь генеральный конструктор АО "Камов" Сергей Михеев сообщал, что испытания Ка-52К планируется провести в ближайшие три года на кораблях четырех разных типов.



От базовой модели Ка-52К отличается наличием укороченного складного крыла, которое было доработано под размещение тяжелого вооружения, и механизма складывания лопастей, что позволяет ему компактно располагаться в трюме корабля. Уменьшенные габариты Ка-52К позволяют увеличить количество размещаемых на корабле вертолетов. Бронированная кабина экипажа и катапультная система позволяют летчикам безопасно покинуть машину. Кроме того, на Ка-52



корабельного базирования предусмотрено спасательное устройство для помощи людям, которые терпят бедствие в море.

[\(ТАСС\)](#)

«Вертолеты России» завершают сборку первого серийного Ми-171А2

На Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ) холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) завершается сборка первого серийного вертолета Ми-171А2, еще три машины находятся на заводе в разной степени готовности. Установочная партия из четырех Ми-171А2 будет передана эксплуатанту до конца 2017 года.

Два опытных образца Ми-171А2, ранее изготовленных на У-УАЗ, в настоящее время завершают программу сертификационных испытаний на базе предприятия-разработчика – Московского вертолетного завода им. М.Л.Миля.

«При реализации проекта по созданию многоцелевого вертолета Ми-171А2 широко применяются современные цифровые технологии. С новым продуктом предприятие осваивает новые методы и формы работы. Несмотря на все трудности запуска и большое количество конструктивных изменений, радует поступательное движение вперед. Производственные компетенции, соответствующие требованиям времени, позволяют развиваться дальше, браться за изготовление самых современных образцов авиационной техники», – отметил управляющий директор У-УАЗ Леонид Белых.

Часть конструкторской документации на новый вертолет разработана по бесчертежной технологии в трехмерном виде в системе NX под управлением Teamcenter. Для организации серийного производства вертолета Ми-171А2 вводится в строй новое оборудование по изготовлению и доработке специального технологического оснащения.

В рамках инвестиционного проекта холдинга «Вертолеты России» «Подготовка к серийному производству вертолета Ми-171А2» в цехе изготовления эталонной и крупногабаритной оснастки параллельно с производственным процессом идет обновление станочного парка, ведутся работы по реконструкции производственных площадей. На общую сумму 40 миллионов рублей закуплено 73 единицы вспомогательного оборудования, которое должно существенно сократить сроки и стоимость изготовления сборочной оснастки. Уже завершены два новых производственных участка: раскройно-заготовительный и сварочно-сборочный.

Цифровая модель вертолета значительно облегчает подготовку производства, дает наглядное представление на всех этапах производственного процесса, обеспечивает возможность его отслеживания, исключает этапы передачи документации в бумажном виде.

Благодаря использованию новых технологий в плазово-шаблонном цехе отпала необходимость увязки конструкций шаблонным методом – использование электронных трехмерных моделей позволяет сразу изготавливать заготовительно-штамповочную оснастку. Кроме того, установленный здесь новый станок лазерной резки для изготовления шаблонов на порядок сокращает производственный цикл, исключая дополнительные операции.



Трехмерные модели также значительно облегчают разработку сборочной оснастки для завода агрегатной сборки. Механообрабатываемые детали и частично заготовительно-штамповочные, а также оснастка измеряются с помощью цифровых контрольно-измерительных машин.

Вертолет Ми-171А2 является новейшим представителем семейства вертолетов типа Ми-8/171, воплотившим в себя лучшие характеристики этих всемирно известных машин. Вертолет оснащен интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом бортового оборудования КБО-17 («стеклянная кабина»), который позволяет эксплуатировать машину без присутствия инженера на борту. На Ми-171А2 установлены более мощные двигатели, а также новые композитные лопасти несущего винта и Х-образный рулевой винт, что вкупе с усиленной трансмиссией и модернизированным фюзеляжем позволило увеличить максимальную скорость вертолета до 280 км/ч, а массу груза, перевозимого на внешней подвеске, до 5000 кг.

В целях повышения экономической эффективности эксплуатации вертолет получил новую систему эксплуатации по техническому состоянию. Данная система предусматривает замену капитальных ремонтов на контрольно-восстановительные работы, а также уменьшение частоты проведения регламентных работ. Обслуживание вертолета также упрощается за счет встроенных в КБО-17 систем контроля и диагностики технического состояния.

Интерес к вертолету Ми-171А2 уже проявил целый ряд заказчиков, в том числе стратегические партнеры АО «Вертолеты России» – компании нефтегазового сектора.

[\(Вертолеты России\)](#)

УЗГА приступит к обслуживанию вертолетов Bell в 2018 году

Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) приступит к техническому обслуживанию вертолетов американского производителя Bell Helicopter в 2018 г. Сейчас завершается сертификация сервисного центра, рассказал агентству ТАСС гендиректор екатеринбургского предприятия Вадим Бадеха.

В Екатеринбурге локализована сборка вертолетов Bell-407GXP. В среднем, по словам Бадехи, УЗГА способен выпускать по 3–4 вертолета в год. С 2015 г. завод собрал три таких вертолета, на предприятие поступили четыре комплекта для сборки. В текущем году УЗГА получит как минимум еще один такой комплект, а к 2020 г. предприятие планирует поставить заказчикам 20 Bell-407GXP российской сборки.

Также завод планировал собирать еще одну модель производства Bell Helicopter — Bell-505. На УЗГА уточняли, что это будет реализовано, когда спрос на ВС данного типа со стороны российских клиентов будет достаточно высоким.

В России есть несколько центров по обслуживанию вертолетов Bell. По данным официального представителя Bell Helicopters в России — компании Jet Transfer, они расположены в разных регионах РФ, в том числе в Казани, Петербурге, Москве, Красноярске.

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



Airbus Helicopters представила проект скоростного вертолета

Европейский производитель Airbus Helicopters на авиасалоне в Ле-Бурже представил проект скоростного двухдвигательного вертолета-демонстратора Racer (Rapid And Cost-Effective Rotorcraft — "скоростной и экономичный вертолет"), разрабатываемого в рамках программы Clean Sky 2. Воздушное судно, крейсерская скорость которого составит более 400 км/ч, планируется собрать в 2019 г. и на следующий год отправить на летные испытания.

Скоростной демонстратор получит кольцевое крыло, которое обеспечит достаточную подъемную силу в горизонтальном полете. На крыло установят два толкающих винта, которые обеспечат горизонтальную тягу и аэродинамическую компенсацию крутящего момента несущего винта. В связи с этим отпадает необходимость в хвостовом рулевом винте.

В качестве силовых установок для нового ВС выбраны двигатели семейства RTM322 производства Rolls-Royce Turbomeca (СП Rolls-Royce и Safran Helicopter Engines). Предполагается, что для экономии топлива в горизонтальном полете на крейсерском режиме один из двух двигателей будет выключаться. Для перехода в другие режимы, требующие большей мощности, остановленный двигатель будут заводить с помощью электростартера.

Racer планируют оснастить новым высоковольтным электрогенератором постоянного тока, более легким и компактным, чем существующие генераторы. Облегчить конструкцию позволит и использование композитов в конструкции планера.

Работа над Racer базируется на опыте, полученном в рамках программы ХЗ. Одноименный демонстратор сумел развить скорость в 430 км/ч. Принцип, лежащий в основе скоростного полета ХЗ и Racer, строится на замедлении скорости вращения несущего винта в горизонтальном полете (это позволяет избежать нежелательных аэродинамических явлений на лопастях), что компенсируется наличием отдельных винтов с горизонтальной тягой. Выбор толкающих винтов, которые заменили тянущие винты, установленные на ХЗ, позволил снизить мощность, требуемую для горизонтального полета, на 10%. Такое расположение также гарантирует безопасность пассажиров, так как винты разместят дальше от пассажирских дверей.

С помощью нового проекта Airbus Helicopters рассчитывает продемонстрировать пригодность такой конструкции вертолета для разнообразных миссий, в которых критически важно увеличение скорости полета. В первую очередь речь идет о применении этого типа ВС в медицинской эвакуации и для поисково-спасательных работ, в коммерческих перевозках, а также в частной и деловой авиации.

Основная цель Airbus Helicopters в работе над новым демонстратором — это все же не увеличение скорости, сообщает издание Aviation Week со ссылкой на представителя производителя. На сегодня клиенты не готовы переплачивать лишь для того, чтобы получить вертолет, который быстрее преодолеет нужные расстояния. Основной запрос эксплуатантов — это снижение шума и эксплуатационных расходов.



В Airbus Helicopters рассчитывают, что Racer позволит увеличить скорость вертолетов примерно на 50%, до 407,44 км/ч при дальности полета 740,8 км, а также снизить расходы на одну милю на 25%.

ATO.ru

Российско-индийское СП по сборке Ка-226Т прошло регистрацию

В Индии зарегистрировано совместное предприятие, которое займется сборкой российских легких многоцелевых вертолетов Ка-226Т, сообщает холдинг "Вертолеты России". Помимо него участниками СП стали "Рособоронэкспорт" и индийская авиастроительная корпорация Hindustan Aeronautics Limited (HAL).

Предприятие создается в соответствии с российско-индийским межправсоглашением от 2015 г. Детальные параметры проекта прописаны в документе, который "Вертолеты России", "Рособоронэкспорт" и HAL подписали в октябре 2016 г. В нем, в частности, говорится, что за девять лет индийская сторона получит 200 вертолетов Ка-226Т. 60 из них будут собраны в России, остальные 140 — в Индии.

В "Вертолетах России" уточнили, что в год на совместном предприятии планируется выпускать до 35 машин, однако масштабы производства могут расширить. По данным холдинга, первые вертолеты, собранные в рамках соглашения, поступят в Индию в 2019 г.

Несмотря на то что Ка-226Т традиционно производит Кумертауское авиационное предприятие (КумАПП), ключевым участником проекта станет Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ; вместе с КумАПП входит в состав "Вертолетов России"). Так, ему поручено собрать стартовую партию из 60 вертолетов, наладить производство и поставку технологических комплектов для индийского СП, а также помочь индийским коллегам организовать собственное производство комплектующих. Кроме того, У-УАЗ предстоит организовать гарантийное обслуживание индийских Ка-226Т и наладить обучение индийских пилотов и техников.

Сборку французских двигателей Arrius 2G1, которыми оснащается Ка-226Т, также организуют в Индии, но в рамках другого СП — между HAL и Safran. Предприятие создали еще в 2016 г. для обслуживания моторов.

Эксплуатантом собранных в рамках СП вертолетов станут индийские военные: в рамках именно их тендера и была создана модификация Ка-226Т, оснащенная более мощными двигателями и приспособленная к климатическим условиям южноазиатской страны. Тем не менее в "Вертолетах России" надеются, что этот тип заинтересует и гражданских операторов, причем не только из Индии.

ATO.ru

Датский оффшорный оператор Bel Air на AW189 налетал 7000 часов

Как стало известно BizavNews, датский оффшорный оператор Bel Air суммарно налетал на вертолетах Leonardo Helicopters AW189 (ранее AgustaWestland) 7000 часов. Компания с ноября 2014 года эксплуатирует две машины. Сейчас, по сообщению производителя, в мире эксплуатируются более 30

суперсредних вертолетов данного типа (Великобритания, Дания, Малайзия, Катар, ОАЭ, Вьетнам и США).

В настоящее время производитель имеет более 150 заказов на вертолет AW189 от двадцати клиентов из 14 стран.

На AW189, который относится к промежуточному классу с максимальной взлетной массой 8,3 тонны, установлены два двигателя General Electric CT7-2E1, мощностью 2000 лошадиных сил каждый, оснащенные системой FADEC и встроенными пылезащитными устройствами, которые к тому же имеют еще и вспомогательную силовую установку Microturbo. Однако, главными достоинствами новой машины, обеспечивающими ей низкий расход топлива, высокую крейсерскую скорость, а также большую дальность полета, являются новый аэродинамический дизайн фюзеляжа, конструкция несущей системы и инновационный дизайн лопастей несущего винта. Именно эти конструкторские решения позволяют вертолету развивать крейсерскую скорость 269-287 км/ч.



Но, наверное, самый главный плюс AW189 – дальность полета. Ее достаточно, чтобы, скажем, долететь до буровой платформы, расположенной на расстоянии до 259 км от берега, с полной загрузкой и вернуться обратно (стандартная дальность полета - 904 км). Причем, все это можно будет сделать, перевозя до 2700 кг груза на внешней подвеске. Максимальная дальность полета (с дополнительными баками) составляет 1111 км.

Европейский сертификат типа AW189 получил в феврале 2014 года. Российский сертификат типа был получен в августе прошлого года.

[\(BizavNews\)](#)



Гибридная экономика

Safran изучает новые технологии для вертолетов

Компания Safran в качестве одной из мер по снижению расхода топлива приступила к исследованиям в области использования гибридных технологий на вертолетах. Во французской компании считают, что двигатели правильной размерности за счет применения гибридной силовой установки могут потреблять на 10–15% меньше топлива.

"Главной проблемой двухдвигательных вертолетов является то, что размеры двигателей подбираются с учетом возможности выполнения полета с одним неработающим мотором (OEI — one engine inoperative)", — говорит Сирилль Поэш, исполнительный вице-президент по программам Safran Helicopter Engines (бывш. Turbomeca). Отказы двигателей на современных вертолетах — нечастое явление; в результате двигатели не полностью оптимизированы под размеры винтокрылых машин.

Safran рассматривает возможность передачи мощности на редуктор вертолета другим способом в случае отказа двигателя. "Мощность двигателей превышена на 20% для выполнения требований OEI", — отмечает Поэш. А это значит, что такие вертолеты, как Airbus Helicopters Super Puma, оснащенные на данный момент турбовальными двигателями Safran Makila 1A1 мощностью 1877 л. с., могли бы оснащаться более легкими моторами Ardiden 3 мощностью 1400 л. с. с гибридной системой, передающей дополнительную мощность в случае необходимости.

Как говорит Поэш, исследования проводятся совместно с другими компаниями группы Safran, включая OEM-производителя электроники и изделий для оборонной промышленности, ранее известного как Sagem. Такая система, скорее всего, потребует наличия аккумуляторных батарей и электромоторов для передачи энергии на редуктор. "Нам просто нужно убедить пилотов в том, что это безопасно", — считает он.

Несколько вертолетов с электродвигателями уже поднимались в воздух, но у аккумуляторных батарей не хватает емкости, необходимой для устойчивого полета. Airbus Helicopters в 2011 г. провела испытания однодвигательного вертолета AS350, оснащенного электромотором для привода ротора во время авторотации после отказа двигателя. После возникли сомнения относительно того, что повышенный уровень безопасности оправдывает увеличившуюся массу вертолета.

Также тестировались хвостовые винты с электроприводом, чтобы минимизировать отбор мощности от основных двигателей, однако опять возникли сомнения относительно сложности оборудования и его массы. Но все же гибридная электротурбинная силовая установка позволит оптимизировать всю трансмиссию для минимизации расхода топлива и веса.

Работа над гибридными установками привела исследования Safran к системе "спящего" двигателя, когда на вертолетах можно отключать один турбовальный мотор во время крейсерского полета для экономии топлива и быстро запускать его, когда машина переходит в режим висения или на другой критический этап полета. Похожую систему можно встретить в автомобилях, когда в пробке отключается установленный на них двигатель. Мотор запускается автоматически, когда водитель



нажимает на педаль газа. "Это очень перспективная технология. Наша цель — объединить усилия с производителем для демонстрации гибридной системы на вертолете, а также работа с регулируемыми органами, такими как EASA, для оценки трудностей. Думаю, что демонстрационный полет мы могли бы увидеть уже через пару лет", — полагает Сирилль Поэш.

Разработка технологии проходит в трудное для вертолетной отрасли время, когда она столкнулась с недостатком заказов из-за снижения цен на нефть и газ, что повлияло на добычу углеводородных ресурсов на шельфе и к падению спроса на средние и большие вертолеты. Safran рассматривала исследования и разработку нового поколения двигателей для легких вертолетов, но рынок пока не готов к этому.

"Цена управляет этим рынком. Операторам нужны проверенные, надежные и недорогие двигатели", — говорит Поэш. Вместо этого Safran сконцентрировалась на снижении производственных затрат за счет использования аддитивных технологий, а также на сокращении прямых эксплуатационных затрат, повышении надежности и увеличении межсервисного интервала.

Продолжается работа над турбовальным двигателем Tech3000 мощностью от 2000 до 3200 л. с., который является производной модели RTM322 и, как надеются в Safran, будет устанавливаться на следующем поколении вертолетов массой от 8 до 15 т. Компания уже протестировала новый компрессор и турбину низкого давления, чуть позже в этом году ожидается новая горячая часть и лопатки высокого давления. Двигатель, скорее всего, будет устанавливаться на вертолетах Airbus Helicopters X6, которые придут на смену семейству Super Puma, но Поэш считает, что есть и другие перспективы.

В декабре компания запустила первую полностью автоматизированную линию по производству лопаток турбины в рамках своего проекта Factory of the Future, в то время как программа под названием CAP2020 нацелена на обновление сервиса компании на заводе Tarnos во Франции.

ATO.ru

В Европе сертифицировали двигатель для вертолета Ка-62

Европейское агентство по безопасности авиоперевозок (EASA) сертифицировало турбовальный двигатель Ardiden 3G для российского среднего многоцелевого вертолета Ка-62. Сертификат был выдан 12 июня 2017 г., следует из документа EASA.

Заявка на сертификацию Ardiden 3G была подана в 2007 г. Наземные тесты силовых установок этого типа начались в апреле 2013 г., летные испытания стартовали в 2016 г., когда Ка-62 впервые совершил висение. С тех пор в рамках сертификационной программы моторы наработали более 8500 ч, рассказал их разработчик — французский двигателестроитель Safran Helicopter Engines (панее Turbomeca).

Первый полноценный полет Ка-62 совершил в конце мая 2017 г. Тогда были проверены устойчивость и управляемость вертолета, а также протестирована работа системы электроснабжения, бортового



оборудования и силовой установки ВС. В "Вертолетах России" сообщают, что в РФ одобрение на двигатель выдадут в ближайшее время.

Разработка Ка-62 стартовала в 1992 г., его первый прототип показали на выставке HeliRussia 2012. Ardiden 3G выбрали для Ка-62 в 2011 г. Мощность мотора в максимальном крейсерском режиме составляет 1170 л. с., на взлетном режиме — 1360 л. с.

Изначально планировалось, что вертолет получит одобрение в 2014 г., но затем сроки неоднократно сдвигались. Стартовыми заказчиками Ка-62 выступают силовые ведомства. Предполагается, что вертолеты этого типа будут применяться для пассажирских перевозок, спасательных работ и для офшорных миссий.

ATO.ru

У вертолета H145 увеличили взлетный вес

Взлетный вес легкого двухдвигательного вертолета Airbus Helicopters H145 (ранее — EC145 T2) увеличили до 3,8 т. Это позволяет повысить полезную нагрузку ВС на 100 кг. О сертификации и внесении соответствующего изменения в руководство по эксплуатации воздушного судна сообщили в компании-производителе.

Расширение возможностей вертолета позволит воздушному судну брать на борт больше оборудования или пассажиров, что будет особенно актуально при использовании машины в интересах правоохранительных органов, а также для государственных и военных нужд. Также дополнительная опция позволяет загружать больше топлива.

"Процедура, по которой оператор может выполнить взлет с весом вертолета в 3,8 т, накладывает ограничения на ряд параметров полета и используется первые 20 мин полета, пока вертолет вырабатывает 100 кг топлива, после чего вес вертолета становится ниже 3,7 т (сертифицированный максимальный взлетный вес), и все эксплуатационные ограничения снимаются. Бортовой компьютер учитывает время наработки по новой процедуре и без нее для расчета графика технического обслуживания ВС. Процедура полета с увеличенным взлетным весом не применяется при выполнении полетов по категории "А", — уточнил производитель.



Это не первые улучшения H145, реализуемые производителем. Ранее Airbus Helicopters увеличила максимальную взлетную массу вертолета до 3,7 т, что позволило машине брать на борт на 50 кг больше груза. В этом году на H145 разрешили увеличить нагрузку при перевозке людей на внешней подвеске.

Вертолет H145 ввели в эксплуатацию в 2014 г. Налет парка EC145/H145, который насчитывает свыше 1100 ВС, превышает 4 млн ч.

(ATO.ru)

Новости вертолетной индустрии в России

«Авиасистемы» отказались от развития пула вертолетных запчастей

Компания "Авиасистемы" приостанавливает проект по организации пула запасных частей для вертолетов Ми-8МТВ/АМТ и Ми-171/172. Свое решение на предприятии объяснили стагнацией вертолетного рынка и "консерватизмом сложившейся системы МТО" (материально-технического обеспечения).

Комментируя ситуацию, гендиректор компании "Авиасистемы" Дмитрий Хоружик рассказал АТО.ру, что вертолетный рынок, в отличие от самолетного, пока не доверяет схемам аутсорсинга. "В вертолетах существует сложившаяся десятилетиями система, где каждый сам по себе, где достаточно низкий уровень доверия между участниками. То есть компании конкурируют между собой, никак не помогая друг другу с запчастями. Новые решения пока психологически не принимаются ни руководителями, ни снабженцами", — пояснил Хоружик.



Пока между участниками вертолетного рынка существует недоверие, реализовать пульную схему оборота компонентов достаточно сложно, считает глава компании. Ситуацию усугубляет то, что на рынке присутствует контрафакт, а так как ресурс у вертолета намного меньше, чем у самолета, то при составлении документации о наработке агрегатов информацию можно подделать, утверждает он. Стоит отметить, что именно по этой причине пул, организованный "Авиасистемами", наполнялся ограниченным кругом авиакомпаний — участников соглашения. Новых членов пула с правом размещения компонентов предполагалось принимать только на основе специальных критериев. Такой подход был выбран для того, чтобы в том числе предотвратить проникновение в пул неоригинальных изделий. Подтверждение аутентичности компонентов обеспечивал ГосНИИ ГА.

Еще одна объективная причина, по которой было решено приостановить развитие пула запчастей, связана с ценой. "У нас самый массовый рынок — порядка 600 вертолетов — это старый рынок Ми-8Т. А мы делали пул под Ми-8МТВ/АМТ, которые обладают более сложным уровнем авионики. К сожалению, этих вертолетов мало в России, в основном они эксплуатируются за рубежом. Поэтому когда рынок старой техники уйдет, уйдут и старые подходы. Сейчас Ми-8Т можно купить за столько, сколько стоит несколько агрегатов Ми-8МТВ. Поэтому и ценовая характеристика тоже определяет рынок", — рассказал Хоружик, подчеркнув, что главной причиной все же остается стагнация вертолетных перевозок. "Наши нефтяники летный час не поднимают, и компаниям сейчас не до экспериментов. Они разбирают вертолеты, если нужно", — пояснил гендиректор "Авиасистем".

Комментируя возможность восстановления пула, в компании рассказали: "Время идет вперед. Количество новых вертолетов Ми-8МТВ и Ми-8АМТ будет увеличиваться. Например, "Газпром" и "Роснефть" не принимают в конкурсах заявки эксплуатантов с техникой старше определенного возраста. Поэтому эксплуатанты постепенно, чтобы сохранить рынок, будут вынуждены покупать новую технику. Соответственно, техника будет обновляться, и наши надежды связаны с тем, что наши подходы будут востребованы. Придет более сложная техника, будет другой ценовой уровень, так как затраты на обслуживание Ми-8Т и Ми-8МТВ отличаются в разы. Параллельно должна смениться и философия МТО. Тогда можно возобновить проект".

Пул запчастей для вертолетов Ми-8МТВ/АМТ и Ми-171/172 создали по инициативе "Авиасистем" при участии крупнейших участников рынка, включая авиакомпании "Ямал", "ПАНХ", "Авиашельф", "Лукойл-Авиа" и провайдера услуг по ТОиР "ЮТэйр-Инжиниринг". Основным пользователем пула стала компания "РН-Аэрокraft". Однако "Авиасистемы" так и не получили достаточного объема заявок на запчасти, что не позволило обеспечить безубыточность проекта и привело руководство компании к выводу, что его развитие не принесет экономического успеха.

Проект был запущен еще до кризиса, при поддержке ГосНИИ ГА, Ассоциации вертолетной индустрии (АВИ) и экспертов отрасли. В рамках проекта "Авиасистем" также были подготовлены организационные и логистические схемы работы пула в РФ и за рубежом. В связи с закрытием пула проектное подразделение компании переориентируют на другие направления, а запасные части реализуют для погашения кредитов.

"Авиасистемы" — консолидированный оператор по материально-техническому обеспечению эксплуатации самолетов Ту-204/214, Ил-96-300/400, Ан-140/148, Бе-200ЧС, а также консультант в



сфере освоения эксплуатации ВС иностранного производства. Деятельность компании направлена на организацию пулов запчастей для поддержки бортового оборудования отечественных самолетов и вертолетов с обеспечением ремонта, поставки, аренды и обмена авиационных компонентов и запасных частей.

ATO.ru

Новикомбанк и ПАО «Роствертол» заключили соглашение о сотрудничестве в рамках реализации жилищной программы Ростеха

Новикомбанк и ПАО «Роствертол» подписали соглашение о сотрудничестве по реализации жилищной программы АО «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех), которая осуществляется в целях совершенствования социального пакета для работников организаций, входящих в Госкорпорацию Ростех.

Новикомбанк выступит в качестве банка-партнера в сфере ипотечного кредитования сотрудников «Роствертола» (входит в АО «Вертолеты России»), что позволит работникам предприятия воспользоваться кредитными ресурсами Новикомбанка для улучшения своих жилищных условий.

Жилищная программа Ростеха является одной из наиболее востребованных и социально значимых программ Госкорпорации. Она направлена на закрепление кадрового потенциала предприятий и холдингов Ростеха и привлечение перспективных молодых специалистов. Программа способствует решению вопроса дефицита кадров в российской промышленности.

Новикомбанк поддерживает инициативу своего главного партнера Госкорпорации Ростех и предоставляет работникам ее компаний и организаций более привлекательные условия ипотечного кредитования по сравнению со стандартными рыночными предложениями. Помимо поддержки реализации жилищной программы, соглашение предусматривает сотрудничество между Банком и «Роствертолом» в области расчетного, кредитного, инвестиционного и финансового обслуживания.

«Новикомбанк, обладая обширным опытом успешной работы с лидерами национальной экономики на всех сегментах финансового рынка, сможет в очередной раз проявить себя в решении значимой государственной задачи по развитию отечественной промышленности, предоставляя предприятиям не только высококачественное комплексное обслуживание, но и оказывая финансовую поддержку их сотрудникам», - подчеркивает Председатель Правления Новикомбанка Елена Георгиева.

[Новикомбанк](http://Novikombank.ru)

«Вертолеты России» снимают погоны

Холдинг увеличит до 50% долю гражданской продукции

На фоне падения спроса на военные вертолеты и стагнации мирового рынка холдинг отрасли «Вертолеты России» пересмотрел долгосрочный план развития до 2025 года. Производитель планирует увеличить долю гражданского сегмента в доходах и развивать послепродажное



обслуживание вертолетов. В результате к 2025 году холдинг планирует увеличить долю продаж гражданской продукции до 50% от общей реализации.

Холдинг «Вертолеты России» представил в рамках авиасалона Ле-Бурже целевое видение развития компании до 2025 года. Долгосрочные планы развития были сформированы с учетом рыночного потенциала компании и стагнации рынка вертолетной техники. До 2030 года ожидается рост в гражданском сегменте на 3% в год при «не совсем стабильной ситуации в военном сегменте, связанной с разнонаправленными факторами», рассказал гендиректор холдинга Андрей Богинский. По его словам, в первую очередь речь идет о программах перевооружения, завершенных во многих армиях мира.

В 2006–2015 годах холдинг занимал четвертое место в мире на рынке вертолетной техники с долей 14%, но преимущественно за счет военного сегмента. Негативная конъюнктура рынка уже отрицательно сказалась на финансовых показателях холдинга в 2016 году. Выручка по МСФО упала на 2,5%, до 214 млрд руб., а прибыль сократилась почти в три раза — с 42,2 млрд до 16,2 млрд руб. EBITDA упала с 65,5 млрд до 40,9 млрд руб., а рентабельность по EBITDA составила 19% против 29,8%. При этом поставки вертолетов продолжили снижаться — на 10,8%, до 189 машин. Портфель заказов на конец 2016 года сократился почти на 20%, до 396 млрд руб.

В стратегии, которую утвердят в ближайшее время, акцент будет сделан на диверсификации доходов компании «с учетом постепенных изменений на рынке в пользу гражданской техники», пояснил топ-менеджер. Так, на гражданском рынке наибольший спрос ожидается в сегментах легких газотурбинных вертолетов (8,2 тыс. машин), наименьший — на средние и тяжелые (2,3 тыс. машин). Холдинг планирует наращивать долю в этом сегменте за счет продвижения многоцелевого Ка-62, Ми-38, Ми-171 и «Ансата». «Соответствовать спросу на рынке помогут как российские, так и зарубежные партнеры, в том числе из Канады, Франции, в области двигателестроения и авионики», — пояснил господин Богинский. Также холдинг будет использовать потенциал новых акционеров (12% принадлежит консорциуму ближневосточных инвесторов и РФПИ), которые «заинтересованы в увеличении объема продаж вертолетов и улучшении послепродажного обслуживания». В военном сегменте ожидается снижение спроса в регионах, где уже были выполнены программы перевооружения. Поэтому в этом сегменте холдинг прогнозирует более консервативный рост.

Эксперт портала Aviation Explorer Владимир Карнозов, говорит, что переориентация на гражданский сегмент неизбежна. До сих пор крупнейшими заказчиками холдинга были Китай и Индия, но потенциал этих рынков практически выбран. Поэтому сейчас следует уделять внимание государствам второй и третьей величины, которые также готовы закупать российскую вертолетную технику, пусть и в меньших объемах. Созданные модели вертолетов вполне могут занять свою нишу при условии эффективного послепродажного обслуживания.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Ермолинский вертодом

Еще три года назад предполагалось, что военный аэродром Ермолино в 2017 г. начнет принимать пассажирские самолеты, но из-за больших перемен, произошедших в гражданской авиации России,

этого не случилось. Тем не менее удобное расположение инфраструктурного объекта — в 60 км от московского аэропорта Внуково и в 77 км от калужского аэропорта Грабцево — не снижает интереса к развитию гражданской составляющей Ермолино со стороны частных инвесторов.

Как стало известно АТО, на территории Ермолино вот-вот заработает новый летно-технический комплекс (ЛТК) по обслуживанию вертолетов, созданный частной московской компанией "Авиазапчасть" (специализируется на техническом сопровождении авиатехники) при участии ведущего провайдера услуг ТОиР вертолетов — компании "ЮТэйр-Инжиниринг" (входит в группу "ЮТэйр"). Инициатор проекта — гендиректор "Авиазапчасти" Виктор Джерук. По данным компании, создание ЛТК поддерживает администрация Боровского района Калужской области, на территории которого расположен аэродром Ермолино.

Ядро ЛТК — линейная станция технического обслуживания (ЛСТО) "ЮТэйр-Инжиниринг" и вертолетная посадочная площадка "Ермолино (Авиазапчасть)". В распоряжении ЛТК административно-хозяйственное здание площадью 3,1 тыс. м² с помещениями для лабораторий, гостиничными номерами и др., здание производственно-складского комплекса для ТОиР и хранения вертолетов, рулежные дорожки и стоянки ВС. Посадочная площадка "Ермолино (Авиазапчасть)" зарегистрирована Центральным МТУ Росавиации в марте этого года. Создание вертолетной площадки в Ермолино согласовано с начальником главного управления авиации Росгвардии.

"Авиазапчасть" будет обеспечивать деятельность своей посадочной площадки и взлет-посадку ВС, а также содержать производственный комплекс. В сфере ответственности "ЮТэйр-Инжиниринг" — ЛСТО и обслуживание вертолетов при прилете и вылете.





В компании "Авиазапчасть", инвестирующей в ЛТК, в конце апреля сообщили АТО, что посадочная площадка на аэродроме Ермолино уже готова к приему и выпуску вертолетов с разрешенной массой до 13 т, а провайдер "ЮТэйр-Инжиниринг" еще вел работу по регистрации ЛСТО. Предполагается, что специалисты ЛТК будут выполнять ТОиР российских (Ми-8, Ми-171/172, Ми-26, Ка-32) и зарубежных (EC130, AS350, AS355 N, AW139, R44 и др.) вертолетов. Кроме ТОиР летно-технический комплекс в Ермолино готов обеспечивать наземное обслуживание вертолетов (заправка, мойка ВС), выполнять работы по модернизации ВС, обучать инженерно-технический персонал заказчиков, эксплуатировать вертолеты легкого и среднего класса в интересах клиентов (например, речь идет о машинах авиакомпаний "ЮТэйр").

По мнению "Авиазапчасти", основными потребителями услуг ЛТК станут частные владельцы вертолетной техники, госструктуры, эксплуатирующие вертолеты иностранного производства, а конкурировать с другими вертолетными центрами в Центральной России новому комплексу в Ермолино поможет "авторитет, полномочия и надежность" провайдера "ЮТэйр-Инжиниринг".

Говоря о производственных возможностях ЛТК, в "Авиазапчасти" отметили, что они обусловлены площадью ангара (24,35 x 60,60 м), в котором одновременно на ТО смогут находиться до пяти вертолетов типа Ми-8. При этом оборудование, персонал, запасные части, ГСМ для ТОиР будут "предоставлены в необходимом и достаточном количестве в зависимости от стоящих задач".

ATO.ru

Победитель конкурса «Первым делом – вертолеты!» отправится во Францию

Компания Airbus Helicopters Vostok, производитель вертолета AS355, приглашает всех желающих принять участие в фотоконкурсе «Первым делом – вертолеты!».

Победителя ждет поездка на завод Airbus во Францию, авторы лучших работ получают ценные сувениры.

Два дня, 1 и 2 июля, в аэропорту города Сургут прошел летний слет профессионалов и любителей авиационной фотографии. Гости споттинга, а их в этом году было более 70 человек, смогли зафиксировать все, что связано с наземной жизнью воздушных судов, снять уникальные кадры взлета-посадки самолетов с высотных точек, среди которых была и вышка диспетчерского пункта.

Организатор споттинга - Международный аэропорт города Сургута при поддержке авиакомпаний-партнеров представил участникам возможность посмотреть на демонстрационные полеты вертолета AS355 авиакомпании «ЮТэйр – Вертолетные услуги» и, конечно, заснять увиденное.

По итогам споттинга аэропорт Сургута совместно с авиакомпаниями «ЮТэйр», «Аэрофлот», «Победа», «Россия», S7 Airlines, «Ангара», «ЮВТ АЭРО» подготовили подарки за лучшие фотоснимки, сделанные во время мероприятия. Конкурсные фотографии будут приниматься до 30 июля, сообщили специалисты группы по связям с общественностью ОАО «Аэропорт Сургут».

[МК в Югре](#)



Авиакомпания "СКОЛ" передала два вертолета Ми-8МТВ-1

Зарегистрированная в Сургуте авиакомпания "СКОЛ" получила два новых средних многоцелевых вертолета Ми-8МТВ-1. Как сообщает холдинг "Вертолеты России", с их передачей производитель полностью исполнил контракт с перевозчиком, заключенный в декабре прошлого года.

Обе машины планируется эксплуатировать в Сургуте. Вертолеты предназначены как для пассажирских, так и для грузовых перевозок.

Новые Ми-8МТВ-1 стали не первыми воздушными судами этого типа в парке авиакомпании. В 2013 г. сообщалось, что "СКОЛ" эксплуатировал один такой вертолет. Впрочем, в соответствии с реестром Росавиации и данными самой авиакомпании сейчас у нее в парке нет таких машин.

"СКОЛ" получает новые вертолеты впервые с марта 2013 г. Тогда "Вертолеты России" передали авиакомпании два Ми-171, предназначенных для полетов в интересах ООН.

По данным Росавиации, вертолетный парк компании "СКОЛ" состоит из 11 машин семейства Ми-8/17/171 (2 Ми-171, 4 Ми-8АМТ и 5 Ми-8Т), 5 тяжелых Ми-26Т и 2 легких Airbus Helicopters AS350 В3. Кроме того, авиакомпания эксплуатирует самолеты Cessna 208В, DHC-6 Series 400 Twin Otter и Як-40.

Своими партнерами "СКОЛ" называет российские энергетические компании "Сургутнефтегаз", "Газпром", "Транснефть" и "Роснефть", правительство Ханты-Мансийского автономного округа и администрацию Сургутского района.

ATO.ru

Улан-Удэнский авиационный завод организовал двухмесячную практику студентов технических вузов РФ

АО "Улан-Удэнский авиационный завод" холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) организовал на территории предприятия двухмесячную практику студентов технических вузов страны.

67 студентов из Казанского научного исследовательского технического университета им. А.Н.Туполева - КАИ, Балтийского государственного технического университета "ВОЕНМЕХ" им. Д.Ф.Устинова, Томского политехнического университета, Новосибирского государственного технического университета и других ВУЗов получают опыт работы в 20 подразделениях предприятия.

"Улан-Удэнский авиационный завод взаимодействует с вузами страны в области практико-ориентированного обучения, популяризации и развития инженерно-технических специальностей. Внедрение инновационных технологий, модернизация производства невозможны без компетентных специалистов. И мы реализуем на заводе целый комплекс мероприятий по подготовке, привлечению и закреплению молодых специалистов, стимулированию их трудовой активности на производстве, в том числе через доплаты к заработной плате", - отметил управляющий директор АО "У-УАЗ" Леонид Белых.

Эффективное соединение теории с практикой в условиях реального производства и приобретение первого профессионального опыта - основополагающие принципы программы "Профессиональный старт", реализуемой на предприятии. На весь период практики со студентами заключаются трудовые договоры, выплачивается заработная плата. Иногородним студентам предоставляется место в общежитии, компенсируются транспортные расходы до места практики и обратно.

В 2016 году были заключены договоры о сотрудничестве и прохождении производственной практики на У-УАЗ студентов Московского государственного технического университета Гражданской авиации (иркутский филиал МГТУ ГА), Иркутского национального исследовательского технического университета (ИрНИТУ), Сибирского федерального университета (СФУ), а теперь и Томского политехнического университета (ТПУ), Новосибирского государственного технологического университета (НГТУ). В 2017 году планируется заключить договоры с МАИ, СибГАУ, КАИ, Самарским национальным исследовательским университетом.

Воспитывать специалистов для решения актуальных задач производства У-УАЗ начинает буквально со студенческой скамьи. По итогам конкурсного отбора предлагаются целевые направления выпускникам школ от предприятия во ВСГУТУ, а теперь и в МАИ, ТПУ, НГТУ, СФУ и другие вузы страны на востребованные инженерные специальности. На 2017-2018 учебный год У-УАЗ предоставит 72 абитуриентам целевые места в высших учебных заведениях профессионального образования Москвы, Томска, Новосибирска, Красноярска, Улан-Удэ. Со второго курса студентам, имеющим общий балл по дисциплинам 4,0 и выше, выплачивается стипендия в размере до 2 тыс. рублей. Завод гарантирует "целевикам" прохождение всех видов практик и трудоустройство после успешного окончания ВУЗа.

[\(У-УАЗ\)](#)

Корвет «Совершенный» впервые принял на борт вертолёт Ка-27

Во время очередного выхода в море, в рамках проведения государственных испытаний, экипаж корабля и лётчики морской авиации Тихоокеанского флота впервые отработали задачи посадки противолодочного и поисково-спасательного вертолётов Ка-27 на палубу корвета.

За время выполнения полётов вертолётчики совершили более 20 посадок на корабль на ходу, на якоре и в дрейфе в светлое и тёмное время суток. В ходе проведения лётных смен проверялась готовность систем к приёму вертолёта, а также работа стартового командного пункта корабля. По словам руководителя полётов и представителей госкомиссии, полёты прошли успешно, все поставленные задачи выполнены, системы исправны, замечаний нет.





Корвет «Совершенный» - четвёртый серийный корвет проекта 20380. Проект корвета разработан в ОАО "Центральное морское конструкторское бюро "Алмаз". Корабль проекта 20380 предназначен для действий в ближней морской зоне и ведения борьбы с надводными кораблями и подводными лодками противника, а также для артиллерийской поддержки морского десанта в ходе морских десантных операций. При строительстве кораблей используется технология "стелс". В проект внедрен 21 патент и выдано 14 свидетельств о регистрации программ для ЭВМ. Были использованы новейшие решения по уменьшению физических полей корабля. В частности, удалось значительно снизить радиолокационную заметность корабля за счет применения в качестве материала надстройки трудногорючих стеклопластиков со свойствами радиопоглощения, а также за счёт архитектурной компоновки корпуса и надстройки.

[\(Пресс-служба Восточного военного округа\)](#)

На «Роствертоле» подвели итоги конкурса профмастерства

На предприятии "Роствертол" холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) подведены итоги конкурса профессионального мастерства среди сотрудников завода. Конкурс традиционно был приурочен к годовщине образования предприятия.

Целью ежегодного конкурса является повышение престижа рабочих профессий и улучшение качества выпускаемой продукции. Соревнования проходили по семи номинациям.

В номинации "Лучший токарь" победителем стал Владислав Завадский, "Лучший сборщик-клепальщик" - Сергей Ковтун, "Лучшим слесарем по изготовлению и доводке деталей летательных аппаратов" признан Евгений Ефимов, "Лучший фрезеровщик" - Евгений Хошафьян, "Лучший инженер-технолог" - Дмитрий Понизовкин, "Лучшим инженером-конструктором" стал Виталий Осетинский, а "Лучшим мастером" - Василий Дымский.

Победителей наградили дипломами, памятными подарками и денежными премиями. Осенью этого года лучшие работники предприятия примут участие в состязаниях по профмастерству городского уровня.

[\(Роствертол\)](#)

«Вертолеты России» рассчитывают до 2025 года поставить более 1,7 тыс. средних и тяжелых вертолетов

Холдинг «Вертолеты России» до 2025 года рассчитывает поставить заказчикам 1767 средних и тяжелых вертолетов, сообщается в годовом отчете входящей в холдинг компании «Роствертол».

«В период 2017–2025 гг. предполагается поставка холдингом ("Вертолеты России". — RNS) 1767 вертолетов среднего и тяжелого классов», — говорится в отчете компании.

Отмечается, что доля «Вертолетов России» на мировом рынке в период до 2030 года может составить 12,497%, что выведет холдинг на четвертую позицию в списке крупнейших поставщиков вертолетной техники. В 2015–2016 году эта доля составляла 12,45%.



По словам генерального директора холдинга Андрея Богинского, в 2017 году «Вертолеты России» планируют поставить 220 гражданских и военных машин. В 2016 году заказчикам были переданы 189 вертолетов, в 2015 году — 212.

[\(Rambler News Service\)](#)

Спецназ ЮВО в Краснодарском крае отбил атаку условных террористов на вертолет Ми-35М при помощи комплекса разведки «Интриган»

Военнослужащие соединения специального назначения Южного военного округа (ЮВО), дислоцированного в Краснодарском крае, провели тактико-специальные учения по десантированию с многоцелевого ударного вертолета Ми-35М и отражению атаки отряда условных террористов.

В ходе спецоперации был задействован уникальный многофункциональный оптико-электронный комплекс разведки «Интриган». Этот комплекс, разработанный российскими специалистами и собранный полностью на отечественной элементной базе, может отслеживать различные цели противника на расстоянии до 12 км.

Разведывательный модуль оснащен тепловизором, оптикой последнего поколения и лазерным дальномером. Сканируя территорию, комплекс умеет определить тип военной техники противника и расстояние до нее.

Кроме отражения атаки условных террористов, спецназовцы отработали эвакуацию раненого с погрузкой на вертолет, а также выполнили стрельбы из автоматов и пулеметов с транспортно-боевого вертолета Ми-35М.

Целью проведения занятия стало освоение военнослужащими навыков огневой поддержки высадки десанта штурмовым способом, когда вертолет не может применить штатные средства вооружения в виду близости своих войск.

[\(Пресс-служба Южного военного округа\)](#)

Командный состав ВВС Монголии прошел подготовку на тренажере вертолета Ми-171 в авиационном учебном центре Улан-Удэнского авиационного завода

В авиационном учебном центре (АУЦ) АО «Улан-Удэнский авиационный завод», входящего в холдинг «Вертолеты России» (Госкорпорация Ростех), прошли обучение пилоты вертолетов типа Ми-8/171 ВВС Монголии. Летчики прошли курс в объеме 48 часов на комплексном тренажере вертолета Ми-171.

«Полный спектр услуг дополнительной подготовки летного и инженерно-технического состава, который мы предоставляем эксплуатантам российской вертолетной техники, позволяет оптимизировать их затраты на обязательные регулярные курсы переподготовки экипажей», – отметил управляющий директор АО «У-УАЗ» Леонид Белых.



Сегодня в парке монгольских компаний и ведомств находятся более десяти вертолетов Ми-8, Ми-8АМТ, Ми-171 и Ми-171Е. В 2008 и 2011 годах поставлены вертолеты Ми-8АМТ и Ми-171Е производства Улан-Удэнского авиационного завода. Монгольские летчики, по словам преподавательского состава АУЦ, продемонстрировали в ходе обучения профессионализм, показали высокие результаты.

Авиационный учебный центр АО «У-УАЗ» специализируется на повышении квалификации летного и инженерно-технического персонала и его переподготовке на вертолеты Ми-8АМТ, Ми-171Е, Ми-171, Ми-8АМТШ и Ми-171Ш. В АУЦ создан полный цикл обучения специалистов, проводится теоретическая, тренажерная и летная подготовка, в том числе на вертолетах заказчика.

Тренажер вертолета Ми-171 позволяет отрабатывать весь спектр задач пилотирования и навигации в различных режимах полета, в любых метеоусловиях, а также действия экипажа при допущении ошибок в пилотировании вертолетом, в случае отказа авиационной техники и в других нештатных ситуациях. Учебные полеты на тренажере максимально приближены к полетам на реальном вертолете.

В 2016 году авиационный учебный центр АО «У-УАЗ» подготовил более 350 иностранных и российских экипажей вертолетов Ми-171. Среди обучившихся в центре иностранных авиационных специалистов – представители Перу, Казахстана, Монголии, Анголы, Вьетнама, Бангладеш. Теоретическая программа обучения для иностранных специалистов включает в себя основы аэродинамики и физические процессы, происходящие во время работы вертолета, которые позволяют лучше понять принципы его эксплуатации.

[\(Вертолеты России\)](#)

Центр медицины катастроф Крыма обзаведется вертолетом для перевозки больных

У Крымского республиканского центра медицины катастроф появится своя санитарная авиация. Об этом пишет «Крыминформ» со ссылкой на министра здравоохранения РК Александра Голенко, который открыл учебно-тренировочный центр по оказанию первой медицинской помощи.

По данным министра, процесс закупки первого вертолета уже проходит. Голенко уверен, что для центра будет создана настоящая санавиация. Покупка вертолета позволит оперативно доставлять тяжелобольных в медучреждения республики и материковой России. Создание санитарной авиации имеет важное значение, так как ранее уже были случаи, когда пациентов нужно было доставить в соседние субъекты РФ.

[\(Московский Комсомолец Крым\)](#)

Спецназовцы ЮВО отработали на Кубани беспарашютное десантирование с многоцелевого ударного вертолета Ми-35М

Военнослужащие соединения специального назначения Южного военного округа (ЮВО), дислоцированного в Краснодарском крае, отработали беспарашютное десантирование с многоцелевого ударного вертолета Ми-35М с отражением атаки отряда условных террористов.



Также спецназовцы выполнили эвакуацию «раненого» с поля боя с последующей погрузкой на вертолет.

Экипаж транспортно-боевого вертолета, в свою очередь, доставил спецназ в назначенный район с необорудованным для приземления участком местности и прикрывал его высадку огнем военнослужащих, находящихся на борту.

Целью проведения занятия стало освоение военнослужащими навыков огневой поддержки высадки десанта штурмовым способом, когда вертолет не может применить штатные средства вооружения в виду близости своих войск.

[\(Пресс-служба Южного военного округа\)](#)

До конца недели в вертолетный полк ЮВО в Краснодарском крае будет поставлен новый вертолет Ми-8АМТШ

До конца текущей недели в вертолетный полк Южного военного округа (ЮВО), базирующийся в Краснодарском крае, запланирована поставка нового вертолета Ми-8АМТШ.

В настоящее время летчики и инженерно-технический состав подразделения находятся на заводе-изготовителе в городе Улан-Удэ, где уже приступили к приемке боевой машины.



Авиационные инженеры и техники совместно с заводчанами проверяют качество сборки авиакомплекса, а также работоспособность всех систем и механизмов вертолета как на земле, так и в воздухе.

После этого экипаж совершит перелет на аэродром армейской авиации ЮВО, преодолев более 6 тыс. километров.

Летный и инженерно-технический состав авиационной части, куда поступает боевая машина, прошел плановое переучивание на новые образцы авиационной техники и полностью готов к освоению и эксплуатации вертолетов.

Ми-8АМТШ превосходит своего предшественника МИ-8МТ по грузоподъемности и вооружению, оснащен навигационным оборудованием, прибором ночного видения и позволяет совершать полеты при любой погоде даже в условиях плохой видимости.

Поставка новейшей авиационной техники в ЮВО проходит согласно Государственной программе вооружения на 2011—2020 гг.

[\(Пресс-служба Южного военного округа\)](#)



Анатолий Сердюков возглавил совет директоров «Роствертола»

Совет директоров авиастроительной компании "Роствертол" (входит в холдинг "Вертолеты России") избрал председателем бывшего министра обороны, индустриального директора авиационного комплекса "Ростеха" Анатолия Сердюкова, говорится в сообщении предприятия.

"Избрать председателем совета директоров ПАО "Роствертол" Сердюкова Анатолия Эдуардовича", — говорится в сообщении по итогам заседания совета директоров.

В новый состав совета избраны гендиректор "Вертолетов России" Андрей Богинский, гендиректор "Рособоронэкспорта" Александр Михеев, экс-начальник следственного департамента МВД РФ Александр Савенков, заместитель гендиректора "Вертолетов России" по безопасности Николай Грязнов, управляющий директор "Роствертола" Петр Мотренко, директор по экономике и финансам "Ростеха" Кирилл Федоров и руководитель проектов по корпоративной работе "Ростеха" Гульнара Файзиматова.

Ранее Сердюков был переизбран в совет директоров "Вертолетов России" и вошел в совет директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

"Роствертол" производит гражданские и военные вертолеты серий Ми-26, Ми-35М и Ми-28Н "Ночной охотник".

[\(РИА Новости\)](#)

В ПАО ААК "ПРОГРЕСС" завершается реконструкция взлетно-посадочной полосы

В Арсеньевской авиационной компании "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) завершается реконструкция взлетно-посадочной полосы, что обеспечит возможность выполнения большего количества полетов вертолетов Ка-52.

В этом процессе впервые в истории ПАО ААК "ПРОГРЕСС" задействованы студенческие отряды Дальнего востока. Открытие студенческой стройки на предприятии состоялось сегодня. Руководство "Прогресса" надеется, что ребята оправдают все возложенные на них надежды, и в будущем участие студентов региона в реконструкции и строительстве других объектов предприятия станет доброй традицией.

В настоящий момент на взлетно-посадочной полосе осуществляется укладка так называемого легкого и марочного бетона по новой технологии. Работы по реконструкции будут проводиться в течение 50 суток без остановок. Затем будет осуществлена установка осветительного и сигнального оборудования для проведения полетов боевых разведывательно-ударных вертолетов Ка-52 в любое время суток и любых погодных условиях.

Вблизи строительства были временно установлены два бетонных завода для выработки специального бетона, который поставляется машинами каждые 10 минут. Выработка одного завода составляет 100 кубов в час. Всего на реконструкцию взлетно-посадочной полосы потребуется примерно 250 тыс. кубов бетона.



Отметим, что реконструкция аэродромной базы ПАО ААК "ПРОГРЕСС" также включает в себя строительство нового вертодрома, перрона, группового места стоянки вертолетов и малой рулежной дорожки. Все строительные работы на данном объекте планируется завершить осенью текущего года.

[\(ААК Прогресс\)](#)

Вертолету Ми-8АМТШ присвоят имя погибшего в Сирии кубанского летчика

В субботу на аэродроме Кореновск пройдет торжественная церемония присвоения имени вертолету Ми-8АМТШ авиационного полка армейской авиации Южного военного округа, которым командовал полковник Ряфагать Хабибуллин.

В мероприятии примут участие представители главного командования Воздушно-космических сил, объединения ВВС и ПВО Южного военного округа, предприятий военно-промышленного комплекса, местной администрации, сослуживцы полковника Хабибуллина, сообщает пресс-служба Южного военного округа.

Напомним, командир кореновской авиабазы Ряфагать Хабибуллин погиб 8 июля 2016 года в сирийской провинции Хомс при выполнении боевого задания. С вертолета Ми-25 экипаж российских летчиков уничтожил крупный отряд боевиков, но на обратном пути машину сбили. Указом Президента РФ за мужество и героизм, проявленные при выполнении воинского долга, полковнику Ряфагату Хабибуллину присвоено звание Героя Российской Федерации (посмертно). В марте 2017 года в Кореновске на Аллее славы установили бюст в честь Героя России Хабибуллина.

[\(Краснодар Плюс\)](#)

«Вертолеты России» досрочно передали Министерству обороны РФ два «арктических» вертолета

На Улан-Удэнском авиационном заводе (входит в состав холдинга «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех) состоялась торжественная церемония досрочной передачи двух вертолетов Ми-8АМТШ-ВА для арктической группировки войск представителям Воздушно-космических сил МО РФ. «Арктический» Ми-8АМТШ-ВА был создан специально для обеспечения эксплуатации в северных регионах страны при температурах до – 60°С.



«Технические решения, реализованные на арктическом вертолете Ми-8АМТШ-ВА, могут быть использованы не только в интересах Минобороны РФ, но и для реализации проектов гражданского назначения. В настоящее время ряд наработок, использованных в «арктическом» вертолете, внедряется в гражданскую авиатехнику», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

От базовой версии Ми-8АМТШ-В новый арктический вертолет отличает ряд конструктивных решений, связанных с его применением в зоне северных широт. В числе ключевых усовершенствований и доработок машины - 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°С и ниже возможен оперативный запуск двигателей вертолета, а также наличие левой уширенной сдвижной двери и установка лебедки СЛГ-300 в левом дверном проеме.

Вертолет Ми-8АМТШ-ВА приспособлен для осуществления полетов на большие расстояния - для этого на вертолете возможна установка до 4-х дополнительных топливных баков, повышающих дальность полета. По результатам тестового полета с дополнительными топливными баками вертолет Ми-8АМТШ-ВА смог пролететь без дозаправки более 1400 км.

Обновленный состав бортового оборудования Ми-8АМТШ-ВА обеспечивает не только бесперебойную эксплуатацию в северных регионах, но и позволяет повысить эффективность выполнения авиационных работ.

В состав бортового оборудования вертолета Ми-8АМТШ-ВА включен пилотажный комплекс ПКВ-8 (цифровой автопилот). Данный комплекс позволяет выполнять полет в автоматическом режиме по заданному маршруту, обеспечивает существенное улучшение управляемости и устойчивости полета, выполняет целый ряд новых функций, в том числе заход на посадку и висение вертолета в



автоматическом режиме. Комплекс ПКВ-8 существенно снижает нагрузку на экипаж, способствует повышению безопасности вертолета. Безопасность полетов существенно повышена за счет установки мощных двигателей, морских спасательных костюмов пилотов, спасательных плотов, а также системы наблюдения за воздушной обстановкой, предупреждающей экипаж о сближении с другими воздушными судами, и других систем. Ми-8АМТШ-ВА также оснащен дополнительной теплоизоляцией, оборудованием для разогрева пищи для членов экипажа и личного состава.

Контракт на поставку вертолетов для выполнения задач в составе арктической группировки был подписан с Министерством обороны РФ в феврале 2016 года и исполняется Улан-Удэнским авиационным заводом. В настоящее время интерес к данному типу вертолета, помимо Минобороны России, проявляют и другие силовые структуры Российской Федерации.

Информация о вертолете Ми-8АМТШ-ВА:

Вертолет Ми-8АМТШ-ВА оснащен мощными двигателями производства АО «Климов» ВК-2500-03 и усиленной трансмиссией. Увеличенная энергомощность вспомогательной силовой установки ТА-14 обеспечивает автономное питание энергоемких изделий-потребителей на борту вертолета.

Система обогрева кабины экипажа и грузовой кабины, улучшенная теплоизоляция, теплоизоляционные шторы, встроенная система подогрева силовой установки и трансмиссии, тефлоновые шланги в гидравлической, масляной и топливной системах позволяют эксплуатировать машину в условиях низких температур. Вертолет Ми-8АМТШ-ВА оснащается специальными чехлами, которые повышают эффективность системы подогрева основных агрегатов силовой системы при температурах ниже – 40 °С.

Повысить эффективность пилотирования и точность навигации вертолета Ми-8АМТШ-ВА в условиях малоориентирной местности и арктической полярной ночи позволяет цифровой автопилот. Также машина оснащена сразу несколькими системами навигации – дублированной спутниковой системой, цифровой навигационной системой со встроенным генератором карт и бесплатформенной инерциальной системой, позволяющей определить текущие координаты местоположения вертолета при пропадании спутниковых сигналов.

Установленный на вертолете метеолокатор определяет опасные метеообразования в горизонтальном и вертикальном профилях, сканирует наземный профиль, эффективно определяя объекты и береговую линию.

Также на Ми-8АМТШ-ВА установлена система наблюдения за воздушной обстановкой для контроля в условиях низкой видимости за местоположением других воздушных судов и поисковый радиопеленгатор, работающий на всех аварийных частотах, для поиска терпящих бедствие людей и техники.

Устойчивую бесперебойную радиосвязь в широком диапазоне частот обеспечивает специальный комплекс средств связи.



Для обеспечения эксплуатации в условиях полярной ночи и темного времени суток вертолет Ми-8АМТШ-ВА адаптирован под применение очков ночного видения. Для повышения жизнеобеспечения личного состава и членов экипажа в условиях длительного автономного базирования вертолет имеет специальное оборудование, в том числе для разогрева воды и пищи.

[\(Вертолеты России\)](#)

Летный состав Министерства обороны РФ проходит обучение в авиационном учебном центре Улан-Удэнского авиационного завода

Летный состав Министерства обороны РФ с 28 июня приступил к переподготовке в авиационном учебном центре АО «Улан-Удэнский авиационный завод» холдинга «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех). В рамках государственного контракта военные летчики пройдут переобучение на вертолет Ми-8АМТ-1.

В течение двух недель пилоты пройдут теоретическую переподготовку по дисциплинам «Руководство по летной эксплуатации и инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа», «Практическая аэродинамика вертолета», «Конструкция вертолета и его летная эксплуатация», «Конструкция двигателя и его летная эксплуатация» и «Авиационное радиоэлектронное оборудование».

Знания, полученные в ходе прохождения теоретической подготовки в сертифицированном авиационном учебном центре Улан-Удэнского авиационного завода холдинга «Вертолеты России», позволят военным летчикам осуществлять полеты на вертолетах Ми-8АМТ-1 для выполнения широкого круга задач.

Авиационный учебный центр АО «У-УАЗ» специализируется на повышении квалификации летного и инженерно-технического персонала и его переподготовке на вертолеты Ми-8АМТ, Ми-171Е, Ми-171, Ми-8АМТШ и Ми-171Ш. Здесь создан полный цикл обучения специалистов, проводится теоретическая, тренажерная и летная подготовка, в том числе на вертолетах заказчика. В преподавательском составе АУЦ - инженеры с огромным опытом практической работы, высококлассные летчики, имеющие тысячи часов налета и опыт инструкторской работы. Многие из них принимали участие в боевых действиях.

Авиационный учебный центр АО «У-УАЗ» холдинга «Вертолеты России» подготовил в 2016 году более 350 иностранных и российских экипажей вертолетов Ми-171. Все обучаемые положительно отозвались о работе авиационного учебного центра, отметили высокую компетентность персонала, удобство и комфорт обучения на тренажере вертолета, его соответствие реальному вертолету.

[\(Вертолеты России\)](#)

Холдинг «Вертолеты России» изготовили первую партию Ми-8АМТ для ГТЛК

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) изготовил первую партию из 3 транспортных вертолетов Ми-8АМТ в рамках контракта с



Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). Согласно условиям соглашения, все машины должны быть переданы заказчику до конца 2017 года.

В настоящее время вертолеты Ми-8АМТ проходят итоговый этап испытаний, после которого будут переданы эксплуатанту. Техника отправится к месту базирования своим ходом.

«Основной стратегической линией холдинга «Вертолеты России» в настоящее время является увеличение количества гражданских вертолетов в общем объеме поставок. Государственная транспортная лизинговая компания – значимый российский заказчик, нацеленный в системном порядке решать проблему транспортной доступности российских регионов с помощью вертолетной авиации, и мы готовы поставлять компании самые современные образцы техники», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Контракт на поставку 13 средних многоцелевых вертолетов Ми-8АМТ, 10 вертолетов Ми-8МТВ-1 и 6 легких вертолетов Ансат в интересах Государственной транспортной лизинговой компании был подписан в конце 2016 года заместителем генерального директора по маркетингу и развитию бизнеса холдинга «Вертолеты России» Александром Щербининым и генеральным директором ПАО «ГТЛК» Сергеем Храмагиным.

В рамках 10-й Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2017 холдинг «Вертолеты России» и ГТЛК заключили уже второе крупное соглашение. Стороны договорились о поставке около 50 вертолетов: до 2020 года «Вертолеты России» будут ежегодно поставлять ГТЛК вертолеты Ми-8АМТ/МТВ-1, «Ансат» и Ми-171А2.

Вертолет Ми-8АМТ изготовлен в транспортном варианте и будет оснащен современным пилотажно-навигационным и радиосвязным оборудованием – на нем установлен метеорадиолокатор 8А-813Ц, система раннего предупреждения близости земли (СРПБЗ), спутниковая навигационная система БМС. Дополнительно на вертолете установлены ВСУ SAFIR 5K/G MI, усиленная трансмиссия, модернизированный автомат перекоса, а также выполнена доработка под применение внешней подвески, позволяющей перевозить крупногабаритные грузы массой до 4 тонн.

Вертолеты типа Ми-8/17 – самые массовые вертолеты российского производства. Они надежны, обладают высокими летно-техническими характеристиками, многофункциональностью и простотой в эксплуатации и обслуживании, могут эксплуатироваться в широком диапазоне условий и температур (от -50 до +50 градусов по Цельсию). Вертолеты этого типа постоянно модернизируются и оснащаются новым оборудованием для выполнения различных задач.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» планируют произвести в 2017г на Улан-Удэнском авиазаводе 13 медицинских вертолетов

"Вертолеты России" планируют произвести в 2017 году на Улан-Удэнском авиазаводе 13 вертолетов для медицинских целей, сообщил генеральный директор холдинга Андрей Богинский на встрече с и.о. главы Бурятии Алексеем Цыденовым в пятницу в Улан-Удэ.



"В приоритетном проекте - производство вертолетов для медицинской эвакуации. В этом году будет произведено 13 вертолетов, на будущий год в планах по производству - примерно такие же объемы. Эта техника очень востребована, и это направление - одно из перспективных", - цитирует А.Богинского пресс-служба республиканского правительства.

По его словам, в настоящее время стоит задача увеличить объемы производства на Улан-Удэнском авиазаводе.

[\(Интерфакс\)](#)

«Вертолеты России» представят на МАКС-2017 вертолет-трансформер Ми-8АМТ

Холдинг "Вертолеты России" представит на Международном авиакосмическом салоне МАКС-2017 выпускаемый на авиазаводе в Улан-Удэ (Бурятия) вертолет-трансформер Ми-8АМТ, салонная версия которого преобразуется в грузо-пассажирскую и медицинскую версии, а также просто салонную версию этого вертолета. Об этом сообщил в пятницу журналистам гендиректор холдинга Андрей Богинский.

"Будет представлена техника от всех производителей, которые входят в холдинг. От УУАЗ (Улан-Удэнский авиационный завод - прим. ТАСС) мы предполагаем две модели вертолета: это конвертируемый Ми-8АМТ - из салонной в грузо- пассажирскую или медицинскую версию, и второе - салонную [версию]", - сказал он.

Богинский выразил уверенность в интересе к этим машинам на МАКС-2017. Он добавил, что вертолеты будут готовы для поставки потенциальным покупателям сразу после авиакосмического салона.

Первый конвертируемый вертолет Ми-8АМТ Улан-Удэнский авиазавод изготовил в 2014 году для ПАО "ААК "Прогресс".

Улан-Удэнский авиационный завод - одно из производственных предприятий холдинга "Вертолеты России". За 75 лет существования на заводе построили более 8 тыс. летательных аппаратов. Сегодня предприятие специализируется на производстве вертолетов Ми-8АМТ (Ми-171Е), Ми-171 и Ми-8АМТШ (Ми-171Ш).

Международный авиационно-космический салон МАКС-2017 пройдет с 18 по 23 июля в подмосковном Жуковском.

[\(ТАСС\)](#)

Гендиректор «Вертолетов России»: Положительное мнение об Улан-Удэнском авиационном заводе укрепилось

Андрей Богинский побывал на Улан-Удэнском авиазаводе, где досрочно передали министерству обороны РФ два "арктических" вертолета, и лично оценил завершающий этап сборки первого серийного вертолета Ми-171А2.



Движение вперед

Сегодня в Бурятию с рабочим визитом прибыл генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский. Он побывал на Улан-Удэнском авиационном заводе, где воочию увидел процесс сборки первого серийного вертолета Ми-171А2, положительно оценив новое оборудование, введенное в эксплуатацию. Кроме того, еще три машины Ми-171А2 находятся на заводе в разной степени готовности.

- По нашему производственному плану первые машины будут готовы в четвертом квартале текущего года. Мы сегодня посмотрели в цехе окончательной сборки первый серийный образец, он в высокой степени готовности. Работаем по графику, соответственно машина найдет своих заказчиков, - сообщил Андрей Богинский. - Мы ведем активную работу, и в рамках авиасалона "МАКС" планируем подписать соглашение, которое будет распространяться на опытную эксплуатацию машин и показать другим заказчикам плюсы данной машины.

Два опытных образца Ми-171А2, ранее изготовленных на У-УАЗ, в настоящее время завершают программу сертификационных испытаний на базе предприятия-разработчика - Московского вертолетного завода имени Миля.

- При реализации проекта по созданию многоцелевого вертолета Ми-171А2 широко применяются современные цифровые технологии. С новым продуктом предприятие осваивает новые методы и формы работы. Несмотря на все трудности запуска и большое количество конструктивных изменений, радуется поступательное движение вперед. Производственные компетенции, соответствующие требованиям времени, позволяют развиваться дальше, браться за изготовление самых современных образцов авиационной техники, - отметил управляющий директор У-УАЗ Леонид Белых.

Часть конструкторской документации на новый вертолет разработана по бесчертежной технологии в трехмерном виде в системе NX под управлением Teamcenter. Для организации серийного производства вертолета Ми-171А2 вводится в строй новое оборудование по изготовлению и доработке специального технологического оснащения.

В рамках инвестиционного проекта холдинга "Вертолеты России" "Подготовка к серийному производству вертолета Ми-171А2" в цехе изготовления эталонной и крупногабаритной оснастки параллельно с производственным процессом идет обновление станочного парка, ведутся работы по реконструкции производственных площадей. На общую сумму 40 миллионов рублей закуплено 73 единицы вспомогательного оборудования, которое должно существенно сократить сроки и стоимость изготовления сборочной оснастки. Уже завершены два новых производственных участка: раскройно-заготовительный и сварочно-сборочный.

Вертолет Ми-171А2 является новейшим представителем семейства вертолетов типа Ми-8/171, воплотившим в себя лучшие характеристики этих всемирно известных машин. Вертолет оснащен интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом бортового оборудования КБО-17 ("стеклянная кабина"), который позволяет эксплуатировать машину без присутствия инженера на



борту. На Ми-171А2 установлены более мощные двигатели, а также новые композитные лопасти несущего винта и Х-образный рулевой винт, что вкупе с усиленной трансмиссией и модернизированным фюзеляжем позволило увеличить максимальную скорость вертолета до 280 км/ч, а массу груза, перевозимого на внешней подвеске, до 5000 кг.

Интерес к вертолету Ми-171А2 уже проявил целый ряд заказчиков, в том числе стратегические партнеры АО "Вертолеты России" - компании нефтегазового сектора.

Бесперебойная эксплуатация

Также на Улан-Удэнском авиационном заводе состоялась торжественная церемония досрочной передачи двух вертолетов Ми-8АМТШ-ВА для арктической группировки войск представителям Воздушно-космических сил МО РФ. "Арктический" Ми-8АМТШ-ВА был создан специально для обеспечения эксплуатации в северных регионах страны при температурах до - 60 градусов.

- Технические решения, реализованные на арктическом вертолете Ми-8АМТШ-ВА, могут быть использованы не только в интересах Минобороны РФ, но и для реализации проектов гражданского назначения. В настоящее время ряд наработок, использованных в "арктическом" вертолете, внедряется в гражданскую авиатехнику, - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России".

От базовой версии Ми-8АМТШ-В новый арктический вертолет отличает ряд конструктивных решений, связанных с его применением в зоне северных широт. В числе ключевых усовершенствований и доработок машины - 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°С и ниже возможен оперативный запуск двигателей вертолета, а также наличие левой уширенной сдвижной двери и установка лебедки СЛГ-300 в левом дверном проеме.

Вертолет Ми-8АМТШ-ВА приспособлен для осуществления полетов на большие расстояния - для этого на вертолете возможна установка до 4-х дополнительных топливных баков, повышающих дальность полета. По результатам тестового полета с дополнительными топливными баками вертолет Ми-8АМТШ-ВА смог пролететь без дозаправки более 1400 км.

Обновленный состав бортового оборудования Ми-8АМТШ-ВА обеспечивает не только бесперебойную эксплуатацию в северных регионах, но и позволяет повысить эффективность выполнения авиационных работ.

Напомним, контракт на поставку вертолетов для выполнения задач в составе арктической группировки был подписан с Министерством обороны РФ в феврале 2016 года и исполняется Улан-Удэнским авиационным заводом. В настоящее время интерес к данному типу вертолета, помимо Минобороны России, проявляют и другие силовые структуры России.



- Для эксплуатации этих вертолетов идет переподготовка летного состава Минобороны. На Улан-Удэнском авиационном заводе есть центр, который позволяет провести такое обучение, - подчеркнул Андрей Богинский.

Коллектив сотрудников АО "Улан-Удэнский авиационный завод" также получил патент на систему предпускового подогрева масла маршевого двигателя и агрегатов трансмиссии вертолета (патент № 169048). Данная система не имеет аналогов и может быть установлена как на военные, так и на гражданские вертолеты.

Запатентованная система обеспечивает функционирование маршевого двигателя и агрегатов трансмиссии вертолета при его автономном базировании в условиях низких температур окружающего воздуха, при отсутствии средств наземного обслуживания, осуществляющих предпусковой подогрев масла в маршевом двигателе и агрегатах трансмиссии вертолета.

- Группой инженеров отдела перспективных разработок УУАЗ решалась основная задача по обеспечению эффективной работы авиатехники в условиях низких температур, поставленная заказчиком. Ее результатом стало изготовление на заводе и испытание экипажем Государственного летно-испытательного центра МО РФ имени Чкалова устройства предпускового подогрева двигателя и трансмиссии вертолета Ми-8АМТШ-ВА. Всего в этих целях было проведено 34 испытательных полета, - рассказал управляющий директор АО "УУАЗ" Леонид Белых.

Современные образцы

Кроме того, Улан-Удэнский авиационный завод изготовил первую партию из трех транспортных вертолетов Ми-8АМТ в рамках контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). Согласно условиям соглашения, все машины должны быть переданы заказчику до конца 2017 года.

В настоящее время вертолеты Ми-8АМТ проходят итоговый этап испытаний, после которого будут переданы эксплуатанту. Техника отправится к месту базирования своим ходом.

- Основной стратегической линией холдинга "Вертолеты России" в настоящее время является увеличение количества гражданских вертолетов в общем объеме поставок. Государственная транспортная лизинговая компания - значимый российский заказчик, нацеленный в системном порядке решать проблему транспортной доступности российских регионов с помощью вертолетной авиации, и мы готовы поставлять компании самые современные образцы техники, - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России".

Контракт на поставку 13 средних многоцелевых вертолетов Ми-8АМТ, 10 вертолетов Ми-8МТВ-1 и 6 легких вертолетов Ансат в интересах Государственной транспортной лизинговой компании был подписан в конце 2016 года заместителем генерального директора по маркетингу и развитию бизнеса холдинга "Вертолеты России" Александром Щербининым и генеральным директором ПАО "ГТЛК" Сергеем Храмагиным.

В рамках 10-й Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2017 холдинг "Вертолеты России" и ГТЛК заключили уже второе крупное соглашение. Стороны договорились о поставке около 50 вертолетов: до 2020 года "Вертолеты России" будут ежегодно поставлять ГТЛК вертолеты Ми-8АМТ/МТВ-1, "Ансат" и Ми-171А2.

Подводя итоги визита на У-УАЗ, генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский подчеркнул, что работа завода производит сильное впечатление.

- Положительное мнение об "Улан-Удэнском авиационном заводе" не изменилось, оно только укрепилось, потому что сегодня руководство авиазавода плодотворно работает. Но на этом мы не будем останавливаться, будем работать и с гражданской авиацией, - заключил генеральный директор холдинга "Вертолеты России".

(Baikal-daily.ru)

Новости вертолетной индустрии в мире

Bell Helicopter получил заказ из Китая на 100 вертолетов

Американский производитель Bell Helicopter поставит в Китай 100 легких однодвигательных вертолетов Bell-407GXP. Соответствующий контракт был заключен с компанией из КНР Shaanxi Helicopter (входит в Shaanxi Energy Group). Поставки машин начнутся в этом году, сообщил производитель вертолетов.



Контракт заключен в развитие рамочного соглашения, подписанного в 2016 г. на авиасалоне в Чжухае. Его стороны — Bell Helicopter, Shaanxi Aviation Industry Development (также "дочка" Shaanxi Energy Group) и Xi'an Helicopter Company договорились об организации сборки Bell-407GXP в Китае.

Создающееся под этот проект совместное предприятие (им, видимо, стала Shaanxi Helicopter) займется не только производством, но и продажей этих машин государственным и окологосударственным структурам КНР, а также поддержкой клиентов.

В рамках соглашения предполагалось, что СП подпишет пятилетний контракт на покупку 100 Bell-407GXP. Стороны договорились, что в основном борта будут поставляться в конфигурации для санитарной авиации и правоохранительных органов. По данным на ноябрь 2016 г., в регионе эксплуатировалось около 45 Bell-407.

В Китае в ближайшее время ожидается бурный рост спроса на вертолеты. Это связано с предстоящим открытием нижнего воздушного пространства, ограничения на использование которого снимут военные. Отметим, что в этом году в Китае уже началось строительство линии окончательной сборки легких двухдвигательных вертолетов Airbus Helicopters H135. Планируется, что первое ВС покинет сборочную линию в середине 2019 г.

Проект Bell-407GXP был запущен в 2015 г. Его отличием от базовой версии ВС стала увеличенная на 22,5 кг полезная нагрузка, а также новый двигатель M250 производства Rolls-Royce, который обеспечил более экономичную эксплуатацию и улучшил производительность ВС. Также Bell-407GXP получил обновленную авионику и другие усовершенствования. Крупнейший заказ на это ВС разместила компания Air Methods Corporation, которая заказала 200 вертолетов.

ATO.ru

Марокканская Heliconia получила два AW139

Как стало известно BizavNews, ирландская лизинговая компания Waypoint Leasing Ireland поставила два вертолета Leonardo Helicopters AW139 марокканскому оператору Heliconia, тем самым увеличив ее парк до трех машин. Вертолеты будут задействованы в офшорных перевозках в северо-западной Африке.



«Газо- и нефтедобывающие компании уже давно используют AW139 для полетов на морские буровые платформы. Вертолет перевозит до 15 пассажиров или до 3 тонн груза. Надежность и маневренность винтокрылой машины обеспечивает безопасность полетов в сложных погодных условиях: при



сильном ветре, низкой температуре. Благодаря современному навигационному оборудованию воздушное судно остается эффективным в условиях плохой видимости». - комментирует президент и главный исполнительный директор Даниэль Сигаут.

Марокканская Heliconia – группа компаний, состоящая из Heliconia Aero Solutions (VIP перевозки), Heliconia Offshore (офшорные перевозки) и Heliconia Industries (ТОиР вертолетов в Марокко).

Вертолет AW139 представляет собой новое поколение средних вертолетов с двумя газотурбинными двигателями и задает новые стандарты, по которым оцениваются все современные двухдвигательные машины этого класса. Характеризующийся заложенными в конструкцию гибкостью применения и способностью выполнять различные задачи, он может нести на борту до 15 пассажиров или до четырех комплектов санитарных носилок и шести медицинских работников и обладает высочайшей скоростью, самым просторным салоном и максимальным резервом мощности по сравнению с прочими двухдвигательными вертолетами среднего класса.

Как отмечает производитель, качественно новый AW139 полностью соответствует новым жестким требованиям JAR/FAR29 в области летных характеристик и безопасности. За счет применения газотурбинных двигателей Pratt & Whitney в сочетании с разработанным по новейшим технологиям 5-лопастным несущим винтом он обеспечивает высочайшие летные качества на всех высотах даже при использовании в таких сложных условиях, как жара и высокогорье, при несравненной удельной мощности. Просторный салон обеспечивает высокий уровень комфорта для пассажиров, кроме того имеется багажный отсек с доступом как из пассажирского салона, так и снаружи.

Принимая во внимание впечатляющий перечень возможностей применения вертолета для выполнения самых различных задач и использования кабины в самых разнообразных конфигурациях, его высочайшие летные характеристики, оснащенность самой современной авионикой и максимальный уровень безопасности в целом, более 190 заказчиков почти из 60 стран мира уже разместили заказы на приобретение 720 вертолетов, которые будут использоваться и в настоящий момент успешно используются в самых различных предназначениях, включая транспортировку VIP-персон, полеты над водной поверхностью, проведение санитарных и аварийно-спасательных операций, операций по борьбе с пожарами и по поддержке правоохранительных органов.

[\(BizavNews\)](#)

Первый в Японии

В рамках прошедшего на прошлой неделе международного авиасалона Ле-Бурже 2017 Airbus Helicopters и Департамент полиции Токио (Tokyo Metropolitan Police Department (MPD)) подписали контракт на поставку вертолета H215 (модель из семейства тяжелых вертолетов Super Puma, которая ранее называлась AS332). Новый H215 будет поставлен в преддверии летних Олимпийских игр в Токио 2020 года и станет первым вертолетом данного типа в стране. Сейчас же парк MDP включает 14 вертолетов европейского производителя (H135 и H155)

В настоящее время Airbus Helicopters предлагает две модификации H215. Вариант вертолета с длинным фюзеляжем вмещает 19 человек и подходит для широкого спектра задач, включая

перевозку пассажиров. Укороченную версию производитель предлагает для выполнения авиационных работ и перевозки грузов.

H215 оснащается двумя турбовальными двигателями Turbomeca Makila 1A1 мощностью 1877 л. с. на чрезвычайном режиме. Максимальная взлетная масса обеих версий составляет 8600 кг, они могут перевозить на внешней подвеске до 4500 кг. От последней версии семейства Super Puma — H225 вертолеты H215 позаимствовали 4-осный автопилот, интегрированный с современной цифровой авионикой.



Вертолет может быть использован как вертолет для корпоративных и VIP перевозок. Также для проведения правоохранительных операций вертолет способен перевозить полностью экипированный состав специального назначения и оборудование до места дислокации днем и ночью, а также может быть оборудован лебедкой и кабиной, совместимой с приборами ночного видения. В качестве транспорта для первых лиц государства эта модель может быть оборудована специальным салоном с двумя лаунж-зонами в передней и задней части вертолета, бортовыми кухнями и уборными.

[\(BizavNews\)](#)

Первые UH-60M в Словакии

26 июня на базе Прешов в северо-восточной Словакии приземлились 2 Sikorsky UH-60M Black Hawk. Вертолеты, произведенные в США, сначала прибыли в германский порт Бременхафен. Там они были смонтированы и вылетели со смешанными американо-словацкими экипажами в полет до Прешова.



Официальное мероприятие по передаче Словакии первых вертолетов UH-60M состоится позже и запланировано на 6 июля. Тогда они будут включены в Первую вертолетную эскадру ВВС Словакии им. Генерала Яна Амбуша. В общей сложности Словакия заказала в США 9 вертолетов Sikorsky UH-60M в 2015 году. Стоимость контракта, соответствующего процедуре FMS (Foreign Military Sales), составила 261 миллион долларов США.

Очередная партия из 2-х UH-60M должна поступить в 2018 году, а еще 5 – в следующем. Вертолеты заказаны без какого-либо вооружения. UH-60M заменят в строю морально устаревшие советские МИ-17, произведенные в 1988-1989 годах. Словакия договорилась о рассрочке по оплате заказанных UH-60M до 2024 года. В 2015-2016 эта восточноевропейская страна заплатила около трети стоимости машин. Остальная сумма будет выплачиваться равными долями в течение восьми лет. Контракт на закупку UH-60M включает не только поставку воздушных судов, но также сервисный пакет, обучение экипажей и работников сервиса.

Первые четыре экипажа прошли обучение в США. Очередные находятся в процессе обучения. В 2017 году американское агентство DSCA (Defense Security Cooperation Agency) проинформировало Конгресс США о возможности продажи Словакии 9 легких многоцелевых вертолетов Bell 429. Они должны были быть оборудованы системой круглосуточного наблюдения WESCAM MX-10. Стоимость потенциального контракта специалистами портала aviav.ru оценивается в 150 миллионов долларов США. Однако, соглашение пока не подписано и находится в стадии обсуждения между сторонами.

AircargoNews.ru

Бангладеш приобрел 5 Ми-171Ш

По сообщению источника портала aviav.ru из Бангладеша заместитель командующего военно-воздушных сил этой страны, Наим Хасан, подписал соглашение на приобретение пяти вертолетов Ми-17Ш. С российской стороны в подписании соглашения участвовал представитель Рособоронэкспорта. Это уже очередная из серии покупок вертолетов МИ-17 этой страной.

По доступной информации, первые 3 вертолета Ми-17Ш Бангладеш приобрел в 2007 году. Еще 3 – в 2012, а в 2015 году были произведены 2 покупки по 5 вертолетов. Сделки сопровождалась поставкой расходных и запасных частей, а также обучением экипажей и обслуживающего персонала. О возможном подписании нового контракта, эксперты портала aviav.ru, сообщали несколько месяцев назад, в том числе во время прохождения HeliRussia в мае 2017 года.

AircargoNews.ru

Береговая охрана Республики Корея получила второй поисково-спасательный вертолет S-92

Церемония передачи в руки Naeyang-gyeongbi-anjeon-bonbu (Береговая охрана Республики Корея) второго заказанного вертолета Sikorsky S-92 прошла вчера. С марта 2014 года южнокорейская служба береговой охраны располагала только одной винтокрылой машиной этого типа, которая уже налетала более 850 часов и приняла участие в спасении более 30 человек в ходе поисково-спасательных миссий и медицинских перевозок.

В последнем случае, 2 июня этого года 50-летний мужчина был эвакуирован с морского судна вертолетом S-92 береговой охраны. Экипаж оперативно среагировал на вызов, долетел до корабля и безопасно перевез моряка в больницу. Все заняло не более 30 минут. Пострадавший уже находится в стадии полного выздоровления.

«Безопасность и способности нашего S-92 обеспечивают реальную надежность, если речь идет о критических ситуациях по спасению жизней», - заявил старший суперинтендант Береговой охраны Ким Юнгмо. После отправки S-92 Южную Корею летные экипажи, которые будут его эксплуатировать, пройдут обучение в своей стране. Вертолет приступит к службе до конца этого года.

С 2004 года концерн Sikorsky поставил получателям более 275 единиц S-92, главным образом, операторам, действующим в области нефте- и газодобычи, гражданским поисково-спасательным службам, а также руководствам 11 стран, которые используют эти вертолеты для перевозки первых лиц государства.

AircargoNews.ru

Airbus Helicopters H215 отправляет в турне по Китаю

Airbus Helicopters сообщает о старте двухнедельного тура по Китаю вертолета H125 (модель из семейства тяжелых вертолетов Super Puma, которая ранее называлась AS332). Демонстрационный борт пролетит по территории Китая почти 2000 км., а сам тур стартует из Чжухай. Во время многочисленных остановок клиентам будут продемонстрированы возможности вертолета при выполнении различных миссий. Так, в частности, запланированы демопоказы с использованием системы Vambi Bucket (для тушения пожаров).





В настоящее время Airbus Helicopters предлагает две модификации H215. Вариант вертолета с длинным фюзеляжем вмещает 19 человек и подходит для широкого спектра задач, включая перевозку пассажиров. Укороченную версию производитель предлагает для выполнения авиационных работ и перевозки грузов.

H215 оснащается двумя турбовальными двигателями Turbomeca Makila 1A1 мощностью 1877 л. с. на чрезвычайном режиме. Максимальная взлетная масса обеих версий составляет 8600 кг, они могут перевозить на внешней подвеске до 4500 кг. От последней версии семейства Super Puma — H225 вертолеты H215 позаимствовали 4-осный автопилот, интегрированный с современной цифровой авионикой.

Вертолет может быть использован как вертолет для корпоративных и VIP-перевозок. Также для проведения правоохранительных операций вертолет способен перевозить полностью экипированный состав специального назначения и оборудование до места дислокации днем и ночью, а также может быть оборудован лебедкой и кабиной, совместимой с приборами ночного видения. В качестве транспорта для первых лиц государства эта модель может быть оборудована специальным салоном с двумя лаунж-зонами в передней и задней части вертолета, бортовыми кухнями и уборными.

[\(BizavNews\)](#)

Михеев: РФ заключит с Египтом контракты по вертолетам Ка-52К

Россия заключит с Египтом контракты на вертолеты Ка-52К и корабельные системы для вертолетоносцев Mistral, которые уже вошли в состав египетских ВМС, заявил генеральный директор «Рособоронэкспорта» Александр Михеев.

По его словам, контракт может быть подписан уже в 2017 году, однако всё будет зависеть от источника финансирования. Купленные у Франции Mistral уже вошли в состав ВМС Египта, который заинтересован в скорейшем получении вертолетов, заявил Михеев в интервью РИА «Новости».

«Мы должны понимать, что корабли нужно еще дополнительно оснастить системами для эксплуатации российских вертолетов. Это будет отдельный контракт», — сказал Михеев.

Напомним, Россия заключила с Францией договор на поставку двух вертолетоносцев в 2011 году. В 2014 году, когда один из кораблей был уже готов, Париж отказался выполнять условия сделки, объяснив свое решение ситуацией вокруг конфликта на востоке Украины. После этого Франция продала корабли Египту, а России выплатила компенсацию в размере почти €950 млн.

[\(Известия\)](#)

Вертолетный новичок в Эстонии

Как стало известно BizavNews, новичок на рынке деловой авиации Эстонии – компания Kopterfy (была основана 8 мая 2017 года) – приступила к эксплуатации вертолета Leonardo AW109SP. Борт

зарегистрирован в соседней Латвии. Как комментируют в компании, в будущем парк оператора пополнится и другими типами вертолетов: Airbus Helicopters H125 и Robinson R44.



«Мы выбрали 109-ю модель потому, как она полностью отвечает нашим нынешним задачам. В настоящее время команда наших маркетологов видит активный спрос на вертолетные перевозки между Эстонией и Финляндией и данный вертолет оптимален: это и два двигателя, и шесть пассажиров, при этом стоимость летного часа существенно ниже, чем у более роскошного AW139. Ну самое главное – вертолет управляется одним пилотом».

В компании подчеркивают, что вертолетные перелеты одинаково доступны, как для компаний, так и для частных лиц, которые «ценят свое время и хотят путешествовать стильно», при этом комментировать стоимость плеча, например, Таллинн -Хельсинки, не спешат.

«У людей стало больше денег и меньше времени. Вот где мы можем реально помочь. Такого рода услуги в Эстонии раньше не было, поэтому мы сделаем все возможное для ее популяризации».

И еще один любопытный факт. Идея создания компании возникла благодаря тому факту, что у эстонцев и финнов уходило полдня на паромную переправу из Таллинна в Хельсинки и наоборот. Таким образом, для получасовой встречи необходимо было потратить не менее 5 часов. Однажды все части головоломки собрались воедино. Так и была создана компания Kopterfy.

[\(BizavNews\)](#)

У трех моделей вертолетов Bell Helicopter увеличили грузоподъемность



Американский производитель вертолетов Bell Helicopter увеличил грузоподъемность сразу трех своих вертолетов. Речь идет о легком однодвигательном Bell-407, легком двухдвигательном Bell-429 и среднем двухдвигательном Bell-412EP1, сообщает издание Aviation International News.

Что касается первого типа вертолета, то Министерство транспорта Канады одобрило увеличение максимально допустимого к перевозке груза на внешней подвеске с 1200 до 1406 кг. Для Bell-429 канадские и американские авиавласти разрешили увеличить вес груза, перевозимого на внешней подвеске, с 3402 до 3629 кг (вскоре ожидается получение соответствующего сертификата европейских авиавластей). У Bell-412EP1 изменения, одобренные авиавластями США, коснулись увеличения веса груза, перевозимого как в транспортной кабине, так и на внешней подвеске: его масса выросла с 5398 до 5534 кг.

В России из перечисленных типов эксплуатируются Bell-407 и Bell-429. Первая модель внесена в сертификаты эксплуатанта "Авиасервиса", Казанского авиапредприятия и "Хели-драйв Северо-Запад". Второй тип используют "АэроГео", Казанское авиапредприятие, Московский авиационный центр (МАЦ) и "Хели-драйв Северо-Запад".

Версия Bell-407GXP собирается на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА).

ATO.ru

Военная авиация Индии намерена приобрести 110 новых вертолетов

Командование Bhāratīya Nau Senā (морская авиация Индии), по данным источника портала aviav.ru, разослала отечественным производителям документ, в котором выражается заинтересованность в приобретении 110 новых вертолетов. Как утверждают морские летчики, российские винтокрылы Ка-226Т, которые будут произведены для вооруженных сил Индии на основании заключенного осенью прошлого года соглашения, не отвечают их требованиям. Главным недостатком является отсутствие классической кабины, вместо которой смонтирован особый модуль.

Другим требованием является производство вертолетов силами отечественной промышленности в соответствии с лозунгом Made in India. По информации портала aviav.ru, в тендере примут участие Mahindra, L&T и Bharat Forge. Власти ожидают, что конкурс заинтересует также известных мировых производителей вертолетов - Airbus, Bell Helicopter, Sikorsky и «Вертолеты России». Новые вертолеты должны будут поступить на замену отслуживших срок HAL Chetak (произведенных по итальянской лицензии Aérospatiale Alouette III), совершающих операции с сухопутных военных баз и с бортов морских судов.

BNS намерена также возобновить тендер на закупку 123 единиц новых многоцелевых морских вертолетов (NMRH), которые тоже должны быть произведены в своей стране. Во второй половине июня, после почти 2 лет застоя в переговорах, правительство в Нью-Дели окончательно отказалось от планов покупки 6 морских многоцелевых вертолетов у концерна Sikorsky из-за слишком высокой цены и желания развивать отечественную вертолетную промышленность.

AircargoNews.ru



Вертолеты «ЮТэйр» обеспечат авиаподдержку ралли «Шелковый путь»

С 7 по 22 июля воздушные суда АО "ЮТэйр - Вертолетные услуги" обеспечат авиационную поддержку престижного международного ралли-марафона "Шелковый путь-2017". Вертолеты компании будут задействованы для медицинской помощи и фото- и видеосъемки с воздуха.

Работы будут выполняться на легких многоцелевых вертолетах Airbus Helicopters AS350 под управлением опытных пилотов, имеющих допуски к международным полетам, полетам в горной местности и ночное время суток. Вместе с участниками ралли экипажи "ЮТэйр - Вертолетные услуги" преодолеют свыше 9 500 километров над территориями России, Казахстана и Китая. Особую сложность представят участки пути в предгорье Урала, степях Казахстана и пустыне Гоби в КНР.

"Престижная трансконтинентальная гонка будет представлена на телеэкранах в 196 странах мира, и мы искренне гордимся тем, что в трансляции этого мероприятия задействованы наши вертолеты, - отметил генеральный директор "ЮТэйр - Вертолетные услуги" Андрей Ильменский. - Заключенный контракт с дирекцией ралли "Шелковый путь" - это очередной этап успешного сотрудничества компании и организаторов крупнейших международных спортивных мероприятий".

"ЮТэйр - Вертолетные услуги" имеет многолетний опыт выполнения широкого спектра авиационных работ, в том числе по сопровождению масштабных спортивных мероприятий. Так в 2014 году вертолеты Airbus Helicopters AS350 обеспечили видеосъемку и трансляции соревнований Зимних Олимпийских игр-2014 в г. Сочи, церемоний открытия и закрытия, а также доставили в труднодоступные места видеосъемочное оборудование, крепления для видеокамер. В 2014 году Airbus Helicopters AS350 был задействован в работах по обеспечению телевизионной трансляции свободных заездов, квалификации и основной гонки первого в истории России Гран При Формулы 1 (Гран При Сочи).

[\(ЮТэйр\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Российский истребитель пятого поколения Т-50 вышел на завершающие испытания

Истребитель пятого поколения Т-50 (Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации - ПАК ФА) проходит финальные проверки, говорится в годовом отчете ПАО "Сухой".

"На завершающей стадии испытаний находится перспективный авиационный комплекс 5-го поколения", - говорится в отчете.

В конце мая заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров сообщил "Интерфаксу", что промышленность готова начать серийное производство новейшего истребителя пятого поколения.

"Промышленность готова и по технологиям, и по обеспеченности научными кадрами, и по производственным мощностям. Как только будет понятно, что технические характеристики устраивают заказчика, выходим и производим", - сказал "Интерфаксу" Бочаров, курирующий авиационную отрасль.

Заместитель министра отметил, что в РФ идет "нормальный процесс по всем перспективным комплексам".



Т-50 - перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации, российский многоцелевой истребитель пятого поколения, разрабатываемый "ОКБ Сухого". Он оснащен принципиально новым комплексом глубоко интегрированной авионики, обладающей высоким уровнем автоматизации управления и интеллектуальной поддержки экипажа.

Первый полет ПАК ФА состоялся 29 января 2010 года в Комсомольске-на-Амуре.

Первые самолеты летают с двигателем "первого этапа".

21 ноября 2016 года в пресс-службе Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) сообщили, что осуществлен первый наземный пуск перспективного двигателя для истребителя ПАК ФА (Т-50).

Там отметили, что разработку двигателя ведет "ОКБ им. А.Люльки", а запуск двигателя-демонстратора был проведен на Лыткаринском машиностроительном заводе.



Согласно открытым данным, ПАК ФА будет отвечать следующим требованиям: сверхзвуковой полет без форсажа, малая заметность (для радиолокационных, оптических, акустических и иных систем обнаружения), сверхманевренность и способность совершать относительно короткие взлет и посадку. ([Интерфакс](#))

«Ютэйр» не будет выплачивать дивиденды за 2016

Акционеры авиакомпании «Ютэйр» на годовом собрании 30 июня приняли решение не начислять и не выплачивать дивиденды за 2016 год по обыкновенным акциям, сообщила компания.

«Ютэйр» получила за 2016 год 5,45 млрд руб. чистой прибыли по МСФО против убытка в 2,78 млрд руб. в 2015 году, выручка увеличилась на 7,2% до 75,4 млрд руб.

«В 2017 году основные задачи для авиакомпании – улучшение качества продукта, предоставляемого нашим пассажирам, дальнейшее повышение эффективности использования флота, улучшение процедур закупок, усиление контроля над расходами, повышение производительности труда. За 2015–2016 годы UTair уже увеличила перевозки на 20% в год на том же флоте. При этом производительность труда по сравнению с 2015 годом выросла на треть, на 32,8%», – приводятся в сообщении слова гендиректора «Ютэйр» Андрея Мартиросова.

В 2016 году группа Utair, куда входит авиакомпания «Ютэйр», перевезла 6,65 млн пассажиров – на 20,1% больше, чем годом ранее. У Utair – парк из более 60 самолетов, основной хаб авиакомпании – аэропорт Внуково.

([Рамблер Новости](#))

Собрание акционеров вновь утвердило Андрея Мартиросова главой UTair

Акционеры группы UTair на годовом собрании утвердили главой авиакомпании Андрея Мартиросова, занимавшего эту должность около 18 лет, сообщили в пресс-службе компании в понедельник.

"Главой авиакомпании избран Андрей Мартиросов, занимающий эту должность с 1999 года. Также собрание утвердило годовой отчет, годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе отчет о прибылях и убытках", - сообщили в пресс-службе.

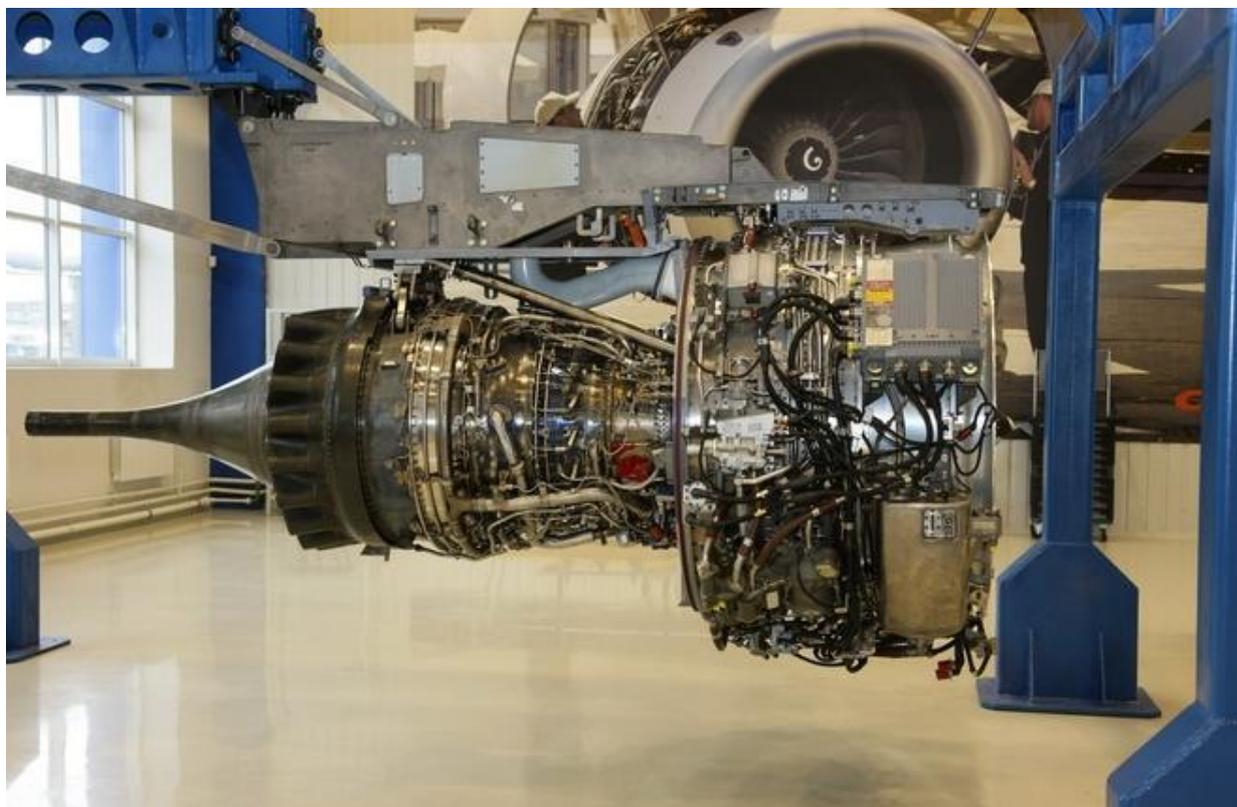
Авиакомпания UTair является ядром одноименной группы, которая включает в себя компании, осуществляющие эксплуатацию воздушных судов (самолетов и вертолетов), а также компании по ремонту и техническому обслуживанию ВС, подготовке персонала, сервисному обеспечению рейсов и продаже авиаперевозок.

([ТАСС](#))

В 2016 году поставили 54 двигателя для SSJ 100

В 2016 г. было поставлено 54 турбовентиляторных двигателя SaM146 для российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Из них шесть силовых установок переданы в качестве запасных.

Об этом сообщили в Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК), куда входит компания "ОДК-Сатурн", выпускающая SaM146 вместе с Safran Aircraft Engines в рамках СП PowerJet.



Среди новых эксплуатантов двигателей SaM146 в прошлом году названы зарубежные заказчики CityJet (Ирландия) и Королевские ВВС Таиланда. Также к коммерческим полетам на SSJ 100, оснащенных указанными моторами, в 2016 г. приступили российские авиакомпании "Ямал" и "ИрАэро" (ВС поставлены Государственной транспортной лизинговой компанией, ГТЛК).

Изначально предполагалось, что в 2016 г. будет выпущено 62 двигателя SaM146. Позже в ОДК рассказали, что клиентам передадут 50 силовых установок. Всего в 2016 г. производитель SSJ 100 "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) выпустил 22 самолета и поставил 28 машин этого типа.

На 2017 г. запланирована поставка 72 моторов для SSJ 100. Часть из них пойдет на нужды производства в ГСС, остальные двигатели передадут авиакомпаниям и лизингодателям для пополнения пула. В "ОДК-Сатурн" подчеркивали, что планы по выпуску такого количества SaM146 соответствуют прогнозным планам ГСС по производству 35–40 самолетов. "Это вписывается в пропускную способность, которая есть у нас. Мы полагаем, что этот объем производства должен сохраниться на ближайшие несколько лет", — говорили на предприятии.

Решение об установке двигателя SaM146 на воздушное судно производства ГСС приняли в 2003 г. Коммерческая эксплуатация SSJ 100 с этими силовыми установками началась в апреле 2011 г.

ATO.ru



Рособоронэкспорт представит новейшие выставочные технологии на МАКС-2017

АО "Рособоронэкспорт" (входит в Госкорпорацию Ростех) представит продукцию российских предприятий на международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017 с помощью новейших выставочных технологий.

"Предлагаемые Рособоронэкспортом вооружение и военная техника на МАКС-2017 впервые будут представлены на голографических панелях и в виде интерактивной мультисCREENной презентации с элементами левитации. Представители российской оборонной промышленности всегда с уважением относятся к нашим высокотехнологичным методам продвижения их продукции, а иностранные заказчики в свою очередь высоко ценят максимальную доступность и удобство получения информации о ней. Такая современная клиентоориентированная маркетинговая политика позволяет компании удерживать традиционных и привлекать новых партнеров из различных регионов мира", - сообщил заместитель генерального директора Рособоронэкспорта Сергей Гореславский.

Инновационные голографические мультимедийные каталоги позволят посетителям стенда Рособоронэкспорта с максимальным удобством перелистывать на специальной панели виртуальные страницы с детальной информацией о перспективных образцах продукции военного назначения. Они управляются как в режиме тачпада, так и при помощи жестов руками.

Разработанный специально для экспозиции спецэкспортера на МАКС-2017 стол с эффектом левитации при помощи магнитного поля удерживает модели вооружения и военной техники в воздухе. На салоне таким образом будут представлены модели самолетов Су-35, МиГ-29М и Як-130, а также вертолетов Ка-52, Ми-35 и Ми-171Ш. При этом на больших экранах появится подробная информация о выбранной продукции. Представляемая Рособоронэкспортом выставочная технология является новинкой для мировых оружейных выставок.

[\(Рособоронэкспорт\)](#)

В Европе готовятся к свободному небу

К 2021 году сеть управления воздушным движением в Европе будет практически полностью освобождена от маршрутов. Тем самым операторы получат больше вариантов полета между парами городов, что поможет улучшить производительность воздушного пространства в основных регионах, эффективность и окружающую среду. Это заявление сделано Евроконтролем в докладе о концепции развития европейского Единого Неба.

Евроконтроль говорит, что свободное воздушное пространство (free route airspace - FRA) – одна из ключевых целей Единого Неба, и уже предпринят ряд шагов в управлении воздушным движением для достижения этой цели. К ним относятся переход от доступности маршрута к доступности воздушного пространства и замене системы ОрВД на те, что лежат в основе FRA (этот процесс шел за последние 10 лет). Также провайдеры аэронавигационного обслуживания улучшили качество обслуживания при минимальных затратах или вовсе без затрат. При этом, большинство инициатив свободного воздушного пространства на сегодняшний день внедрены до истечения срока, установленного Европейской Комиссией.



Как говорят в Евроконтроле, у операторов теперь есть выбор при составлении плана полета, который наилучшим образом соответствует их потребностям, с учетом их возможностей и возможностей воздушного пространства. Свободное воздушное пространство находится под полным контролем, и диспетчер операционного центра должен регулировать воздушное пространство, когда это необходимо, посредством мер контроля воздушного движения.

[\(BizavNews\)](#)

Новости беспилотной авиации

Для дронов создадут систему автоматической идентификации

Федеральное управление гражданской авиации США рассматривает возможность введения нового требования к безопасности полетов небольших беспилотных летательных аппаратов. Как сообщает Recode, речь, в частности, идет об обязательном использовании на дронах автоматических идентификационных ответчиков, передающих регистрационные номера аппаратов.

Цены на дроны постоянно снижаются, благодаря чему они пользуются растущей популярностью. Все больше и больше аппаратов сегодня выполняют полеты, представляя угрозу для авиации. Сегодня в США действуют правила обязательной регистрации операторов дронов, которые должны наносить свой уникальный регистрационный номер на все свои аппараты.

При большой высоте полета дронов их регистрационные номера не видны с земли, что может усложнить поиск виновных в том или ином происшествии. Например, в конце июня текущего года два пожарных самолета Федерального лесного управления США, уклоняясь от столкновения с дронами, вынуждены были сбросить специальную жидкость, не долетев до очага возгорания. Операторов аппаратов пока не нашли.

Благодаря новой системе автоматической идентификации службы смогут оперативно получить данные о регистрации того или иного дрона в воздухе. Это позволит быстро узнать все данные о его операторе. Кроме того, данные автоматической идентификации можно будет использовать в перспективных диспетчерских службах управления полетами беспилотников.

Как именно будет работать система автоматической идентификации, пока неизвестно. Как ожидается, несколько американских компаний 18 июля текущего года внесут свои предложения на рассмотрение Федерального управления гражданской авиации. Решение о необходимости использования автоматических идентификационных ответчиков планируется принять до конца сентября.



В марте текущего года крупнейший японский интернет-магазин Rakuten и американский стартап AirMap договорились о создании совместного предприятия, которое займется разработкой диспетчерской системы для дронов. Новая диспетчерская система будет отвечать за управление полетами большого числа беспилотников в общем воздушном пространстве.

Компания AirMap намерена стать единой диспетчерской службой для дронов в США. Для этого она намерена получить сертификат Федерального управления гражданской авиации, разрешающий управление воздушным движением.

По данным американской компании, разработанные ей алгоритмы управления дронами уже используются в 80 процентах потребительских беспилотников, включая аппараты DJI, 3D Robotics, Sensefly, Aeryon Labs и Yuneec. Благодаря такой фактически монополизации AirMap сможет контролировать полеты всех дронов на высотах до 152 метров (выше начинается зона ответственности авиадиспетчеров).

Перспективная диспетчерская система будет, как ожидается, включать в себя подробные трехмерные карты городов, для расчета безопасных маршрутов для беспилотников, а также единый интернет-сервис, который будет собирать и обрабатывать данные о полетах дронов.

[\(N+1\)](#)

Неизвестный беспилотник сорвал работу британского аэропорта Гатвик

Полет беспилотника в районе британского аэропорта Гатвик привел к закрытию взлетно-посадочной полосы и задержке ряда самолетов, сообщает ВВС. В настоящее время полиция выясняет, кто был владельцем дрона.



Информация о срыве графика полетов из-за беспилотника также размещена в Twitter аэропорта. "Неподтвержденные сообщения о замеченном беспилотнике привели к закрытию взлетно-посадочной полосы на 14 минут", - говорится в сообщении. Поскольку Также пресс-служба аэропорта отметила, что к настоящему времени работа взлетно-посадочной полосы вернулся в нормальный режим.

Авиакомпания British Airways подтвердила, что в результате инцидента один из ее самолетов был вынужден совершить посадку в Борнмуте. О нарушении в графика полетов также заявила авиакомпания Easyjet. Некоторым самолетам пришлось задержать посадку и совершить несколько кругов вокруг аэропорта до возобновления его работы.

В Управлении гражданской авиации Великобритании, комментируя инцидент, подчеркнули, что пользователи беспилотников должны ответственно относиться к свои действиям. "Совершенно неприемлемо совершать полеты на беспилотных летательных аппаратах рядом с аэропортами, и любой, кто нарушает правила, может столкнуться с серьезными штрафами и даже тюремным заключением", - подчеркнули в ведомстве.

Аэропорт Гатвик является вторым по загруженности аэропортом Великобритании после лондонского Хитроу. Кроме того, он занимает второе место в мире по загруженности среди аэропортов с одной взлетно-посадочной полосой.

В ноябре 2016 неизвестный беспилотник совершил полет над московским аэропортом Шереметьево. Аппарат пересек два воздушных коридора, предназначенных для взлета и посадки лайнеров.

[\(РБК\)](#)

«Человеческий глаз способен охватить большую площадь, чем камера беспилотника»

Начальник летно-производственной службы ФБУ "Авиалесоохрана" об использовании БПЛА в лесном хозяйстве

Россия обладает самыми обширными лесными богатствами, требующими постоянных мероприятий по охране их от пожаров, проведение которых невозможно без авиации. Еще 20 лет назад федеральный орган управления лесным хозяйством ежегодно привлекал для этих целей около 500 ВС. Сегодня в качестве одного из перспективных направлений в мониторинге лесных пожаров рассматриваются беспилотные летательные аппараты (БПЛА). О том, какая роль им отводится в лесном хозяйстве, в интервью АТО.ru рассказал начальник летно-производственной службы ФБУ "Авиалесоохрана" Виктор Сементин.

— Виктор Леонидович, какова предыстория использования БПЛА в системе авиационной охраны лесов?

— Беспилотные технологии существуют давно. Сначала они были сложными и дорогостоящими комплексами, имевшими только военное применение. Но в течение последнего десятилетия в этой

области произошел настоящий прорыв. Миниатюризация вычислительных систем и развитие спутниковой навигации (GPS/ГЛОНАСС) позволили создавать БПЛА, у которых габариты, масса, а главное — стоимость на порядок меньше прежних. По доступности беспилотные технологии приближались к уровню бытовых технологий. Сейчас прогресс в развитии гражданских беспилотных систем имеет высочайший темп, сформировалась новая индустрия услуг.



В 2006–2012 гг. специалистами "Авиалесоохраны" проводились исследовательские работы по оценке перспектив применения беспилотных комплексов для лесного хозяйства. Первый эксперимент был проведен 7 августа 2006 г. на аэродроме г. Владимира специалистами "Авиалесоохраны" (г. Пушкино) и ЗАО "Эникс" (г. Казань). Использовался 3-килограммовый аппарат "Элерон", способный летать на высоте до 3 км со скоростью до 100 км/ч.

Весной 2008 г. были проведены полеты по осмотру ветровалов в лесах Московской области летчиками-наблюдателями "Авиалесоохраны".

Летом того же года два беспилотника "Элерон" использовались специалистами Томской базы авиационной охраны лесов при тушении лесных пожаров в Томской области. Данный регион был выбран сознательно, так как имел активно эксплуатируемую лесосырьевую базу с высокой природной пожарной опасностью, а также развитую сеть дорог. При этом организация регулярного авиапатрулирования была проблематична в связи с сокращением числа посадочных площадок и расположением базовых аэродромов не ближе 200 км. С июля по сентябрь было проведено 17 полетов БПЛА, при выполнении которых 2 сентября в лесах Верхнекетского лесничества обнаружен пожар на 0,2 га. После своевременного направления туда наземных сил пожаротушения пожар был ликвидирован на площади 0,3 га.



В августе 2009 г. получен успешный опыт мониторинга состояния торфяных пожаров в Шатурском лесничестве Московской области с помощью тепловизора на базе комплекса Zala 421-04M.

В 2010 г. в лесах Вологодской области и Красноярского края специалистами "Авиалесоохраны" отработывались методики применения БПЛА для противодействия нелегальным рубкам. Специалисты Красноярского лесозащитного центра "Рослесозащита" и Красноярского лесопожарного центра участвовали в разработке методик оценки повреждений еловых и сосновых насаждений в местах массового размножения насекомых-вредителей.

В мае этого же года комплекс Zala 421-04M был задействован летчиками-наблюдателями "Авиалесоохраны" в мониторинге крупного лесного пожара в Ивановской области. Пожар действовал на площади более 5 тыс. га в зоне наземной охраны. Применение для этих целей классической пилотируемой авиации затрудняла высокая степень задымления, к тому же использование авиации выходило на порядок дороже. Комплекс обеспечил информационную поддержку руководителя тушения лесных пожаров, что позволило скоординировать действия наземных команд. За проведение данной операции специалисты "Авиалесоохраны" были удостоены правительственной грамоты от губернатора Ивановской области.

В этот же период в Рязанской области нужно было подтвердить данные космического мониторинга о крупном пожаре площадью 4,3 тыс. га. Подобную задачу можно выполнить только авиационным методом. Из-за особого режима использования воздушного пространства в данном районе выполнить полеты на самолете Ан-2 не представлялось возможным. В район на автотранспорте была направлена мобильная группа с БПЛА, которая выполнила задачу.

Полученный опыт показывает, что использование беспилотных комплексов исключительно для решения задач обнаружения пожаров малорезультативно. Применение затрудняется действующим воздушным законодательством, а также небольшим радиусом передачи видеосигнала. Современные автоматизированные системы, включая беспилотные летательные системы, должны рассматриваться как элементы единой информационной системы, формируемой наземными, авиационными и космическими техническими средствами.

– Вы привели очень интересные данные. А что все-таки вас мотивирует для дальнейшего применения БПЛА в системе авиационной охраны лесов?

— Сегодня из-за финансовых и административных трудностей использования ВС явно недостаточно. Поэтому чрезвычайно важным становится поиск новых технологий, способных изменить негативную ситуацию. Новейшим направлением в авиации стала беспилотная авиация.

Многолетняя практика авиалесоохранных работ показывает, что только в 65–70% случаев полеты сочетаются с транспортной задачей. Третья часть полетов проводится с одной целью — получить "око в небо". Именно адресный характер применения БПЛА обеспечивает положительный эффект, а часть классических задач решается на качественно ином, более высоком уровне.



Развитие технологий БПЛА для лесного хозяйства будет в реализации потенциала систем малого и среднего классов, способных использовать сложные высокоэффективные системы, которые всегда будут лишь вспомогательным инструментом при авиационных работах по охране лесов. Это высокоэффективные камеры и тепловизоры с дальномерами с радиусом обзора 20 км и более, которые может поднять беспилотный комплекс.

— *Интересно, а кем произведены БПЛА, используемые сегодня в системе авиационной охраны лесов?*

— В этом году мы закупили семь БПЛА двух типов: три самолетного и четыре вертолетного типа производства компаний Zala Aero и Supercam (ООО "Беспилотные системы", Ижевск. — Прим. АТО.ru).

— *И для каких целей в системе авиационной охраны лесов чаще всего на сегодняшний день используются БПЛА?*

— Считаем целесообразным использовать их на землях особо охраняемых природных территорий, для информационной оценки лесопожарной обстановки, на ценных участках леса, в пригородных лесах с массовым посещением людьми, на территориях лесного фонда с торфяными залежами или зараженных радионуклидами, то есть на ограниченных территориях на площади до 30 тыс. га.

В настоящий момент с разработчиками рассматривается вопрос о применении БПЛА вертолетного типа грузоподъемностью до 150 кг с целью искусственного вызывания осадков, а также для доставки небольших объемов грузов и снаряжения к месту пожара. Летные испытания планируется провести в июле. Также рассматривается вопрос о применении легких беспилотников для инструментальных замеров площадей крупных лесных пожаров с помощью фото- и видеосъемки высокого разрешения.

— *На ваш взгляд, в каких нишах в системе авиационной охраны лесов БПЛА пока не могут заменить вертолеты и самолеты?*

— Заменить вертолеты и самолеты в системе авиационной охраны лесов БПЛА не могут, так как беспилотники при всех своих плюсах всегда будет лишь дополнять обеспечение авиационных работ. Несмотря на значительную дальность полета, у рассматриваемых образцов радиус передачи сигнала ограничен 50–60 км, увеличить который можно путем усложнения и удорожания комплекса. На определенном этапе стоимость БПЛА начинает превышать стоимость легкого самолета. Как уже отмечалось, организация авиапатрулирования больших по размерам территорий затруднительна. Минусом является и отсутствие оборудования для автоматического фиксирования пожаров при авиапатрулировании. К тому же человеческий глаз способен охватить большую площадь, чем камера БПЛА, он лучше воспринимает обстановку, что важно для анализа ситуации и прогноза развития. Следовательно, в отношении авиапатрулирования говорить о замене пилотируемой авиации беспилотными системами пока преждевременно.

— *То есть утверждать, что БПЛА позволили снизить расходную часть на авиационную охрану лесов все-таки нельзя?*



— Уже на начальном этапе исследований определено, что главным критерием внедрения БПЛА в лесном хозяйстве является экономическая целесообразность. Это значит, что для решения лесохозяйственных задач целесообразно применение беспилотников малых классов (менее 20 кг). Более крупные и дорогие системы не могут конкурировать с классической авиацией при обслуживании значительных площадей из-за низкой производительности и высокой стоимости содержания. Высокая стоимость летного часа работы ВС и удаленность базового аэродрома делают это мероприятие исключительно затратным. Использование БПЛА малых классов повышает гибкость организации осмотров участка, снижает удельные затраты; при этом осмотры могут быть проведены по потребности в любое время.

— *Понятно. А каков актуальный ареал использования БПЛА?*

— К 2011 г. первыми лесными организациями, взявшими на вооружение новую технологию, стали "Авиалесоохрана", Департамент лесного хозяйства Ростовской области, Ханты-Мансийская база авиационной и наземной охраны лесов, Тюменская база авиационной и наземной охраны лесов и Красноярский лесопожарный центр. С помощью БПЛА специалисты осуществляли мониторинг лесных пожаров, лесопатологический осмотр, препятствовали незаконной хозяйственной деятельности в Ханты-Мансийском АО (Югра), в Томской, Ростовской и Иркутской областях, в Красноярском крае. В Свердловской области был заключен контракт с внешней организацией.

Сегодня беспилотники используются на ОГСУ "Томская авиабаза", ОГБУ "Иркутскавиалесоохрана", КГАУ "Охрана Камчатских лесов". В перспективе рассматривается применение БПЛА в Бурятии.

ATO.ru

РКС и «Ростелеком» примут участие в создании оператора по управлению беспилотниками

АО «Российские космические системы», «Ростелеком» и Госкорпорация по организации воздушного движения в этом году могут создать совместное предприятие, на которое планируется в будущем возложить функции федерального сетевого оператора в области навигации, сообщил заместитель генерального директора РКС в области проектов аэрокосмического мониторинга Анатолий Перминов.

«Мы планируем создание совместного предприятия АО "РКС", АО "Ростелеком", Госкорпорации по ОрВД на территории всей Российской Федерации... На это предприятие мы потом планируем возложить функции федерального сетевого оператора по управлению беспилотными летательными аппаратами», — сказал Перминов.

Он добавил, что соглашение о создании СП с Госкорпорацией по ОрВД может быть подписано на МАКС-2017. «С "Ростелекомом" уже все документы подписаны», — добавил Перминов.

По словам главного конструктора инфраструктуры федерального сетевого оператора Михаила Киречко, в 2015 году были начаты работы по созданию инфраструктуры федерального сетевого оператора, их окончание планируется в 2020 году. «Создан опытный образец (инфраструктуры ФСО. — RNS), и проходят его автономные испытания. Они закончатся в конце 2017 года, и до 2020 года планируется внедрение системы», — сказал Киречко.

Rambler News Service



Запуск неучтенного дрона грозит штрафом в 5 тыс. рублей

Запуск не поставленного на учет дрона или другого малого беспилотника будет грозить владельцу штрафом до 5 тыс. рублей. Об этом пишет "Российская газета", отмечая, что с 5 июля вступают в силу требования Воздушного кодекса для малых беспилотников и дронов - владельцы должны поставить их на учет.

Как отмечает "РГ", речь идет о беспилотниках массой от 0,25 кг до 30 кг. "Все беспилотники должны летать на основании разрешения на использование воздушного пространства, а разрешение выдается на основании регистрационного номера беспилотного воздушного судна. И если большой беспилотник должен быть зарегистрирован, то небольшой летательный аппарат должен быть учтен", - пишет газета со ссылкой на гендиректора Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем Глеба Бабинцева.

Если беспилотник взлетел без разрешения и без номера на борту - даже просто оторвался от земли - то за нарушение воздушного пространства гражданину могут выписать штраф в 5 тысяч рублей, должностному лицу - 20 тыс., а юридическому - на 300 тыс. рублей.

Требования не касаются воздушных змеев, но под них попадают небольшие авиамodelи, пишет "РГ" со ссылкой на эксперта. И другие граждане имеют право заснять такой полет на камеру и передать информацию в Ространснадзор.

Заявка на использование воздушного пространства сейчас подается за пять дней. Для небольших дронов пока обсуждается возможность уведомительного порядка полетов как для авиации общего назначения.

В настоящее время в России через сайты Федерации авиамodelного спорта и Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем поставлены на учет уже более 4 тысяч беспилотников. В то же время "РГ" приводит слова замглавы Ространснадзора Владимира Чертока о росте нарушений с использованием беспилотников, в связи с чем в Ространснадзоре обсуждают возможность изъятия или блокирования аппаратов-нарушителей.

[\(ТАСС\)](#)

Минтранс разрешил временно не регистрировать беспилотники

В Министерстве транспорта сообщили, что владельцы беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), которые весят от 250 г до 30 кг не обязаны их регистрировать до тех пор, пока не вступят в силу правила о проведении таких процедур.

Закон об обязательной регистрации беспилотников вступил в силу сегодня. Однако в Минтрансе уточнили, что правительство еще не разработало правила регистрации БПЛА, и проект постановления только готовится к направлению в Минюст.

«До вступления в силу обозначенного акта никакие правовые последствия для граждан вследствие вступления в силу указанного пункта не могут иметь место. Тем более, в этой связи не существует оснований для наступления административно-правовых последствий»,— приводит издание Vc.ru заявление представителя Минтранса.

В тексте проекта постановления говорится, что в заявлении на регистрацию должны быть указаны наименование летательного аппарата, страна его изготовления, серийный номер, название производителя, год изготовления, а также максимальная взлетная масса, тип и количество двигателей.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Дроны подчинят общим правилам

Полеты дронов в России интегрируют в единую систему управления воздушным движением. Государственная корпорация по организации воздушного движения (ГК ОрВД) до конца ноября разработает концепцию этой системы. Над созданием технологической инфраструктуры уже работает консорциум "Российских космических систем" (РКС) и "Ростелекома".



Концепция безопасной интеграции беспилотных авиационных систем (БАС) в единое воздушное пространство РФ, создания единой системы организации использования воздушного пространства беспилотниками и управления их движением должна быть разработана до конца ноября 2017 года. Такое поручение ГК ОрВД получила от Комиссии при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС (копия протокола заседания комиссии за подписью помощника президента РФ Игоря Левитина есть у "Известий").



- Наша позиция: организовывать движение беспилотных и пилотируемых воздушных судов в воздушном пространстве страны должен один оператор. Двух операторов, один из которых будет заниматься пилотируемыми воздушными судами, а другой - беспилотниками, в России быть не может, - заявил "Известиям" официальный представитель ГК ОрВД.

По его словам, российский аэронавигационный оператор планирует изучить опыт итальянского оператора ENAV, других зарубежных компаний и выработать ключевые меры по обеспечению безопасности полетов дронов. ГК ОрВД готова к совместному созданию инфраструктуры для массового применения беспилотников. Консультации ведутся с РКС (входит в "Роскосмос"), с другими ведомствами и предприятиями, приглашенными к участию в проекте.

Как рассказали "Известиям" в РКС, компания сформировала консорциум с "Ростелекомом" для создания технологической инфраструктуры контроля дронов. По данным источника "Известий", речь идет об ООО "Телеком-3", где у РКС и АО "Вестелком" (дочерняя структура "Ростелекома") равные доли.

Как ожидается, к консорциуму может присоединиться ГК ОрВД, чтобы обеспечить интеграцию создаваемой системы с информационными системами организации воздушного движения. Но прежде согласие на участие госоператора в проекте должны дать Росавиация и правительство. Пока госорганы не принимали решений в данной сфере. Таким образом, окончательная модель организации воздушного движения станет понятна, скорее всего, только к концу года.

В "Ростелекоме" "Известиям" рассказали, что компания действительно участвует в обсуждении возможного совместного предприятия с ГК ОрВД и АО "РКС".

- Цель - объединение компетенций для сотрудничества, для формирования правовой основы, а также для создания, развития и эксплуатации технической инфраструктуры, необходимой для мониторинга, управления и контроля использования беспилотных летательных аппаратов в РФ, - отметил представитель "Ростелекома".

Для контроля за полетами дронов предполагается использовать государственную систему экстренного реагирования при автомобильных авариях ЭРА-ГЛОНАСС. Как пояснил источник "Известий", в зону ответственности "Ростелекома" будет входить создание облегченного модуля "ЭРА-ГЛОНАСС" для дронов и модуля связи. В АО ГЛОНАСС, операторе системы "ЭРА-ГЛОНАСС", отказались от комментариев, ссылаясь на их преждевременность.

В последние годы в России увеличилось число нарушений порядка использования воздушного пространства беспилотными летательными аппаратами. По данным ГК ОрВД, за весь 2016 год зафиксирован 41 подобный инцидент, с января по май 2017 года - 28. В ряде случаев возникала угроза не только для пилотируемых воздушных судов, но и для безопасности людей на земле.

[\(Известия\)](#)