



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Вертолет Ми-38 проходит последние этапы сертификации
- «Вертолеты России» представят на МАКС-2017 летающую лабораторию для создания двухтонного конвертоплана
- «Вертолеты России» в рамках МАКС-2017 впервые представили модель легкого многоцелевого вертолета VRT500
- Ми-171А2 сделают морозоустойчивым
- ОДК создаст к 2023 году новый вертолетный двигатель ВК-2500М
- Первые Ми-171А2 получит «ЮТэйр»
- В России наладят обслуживание двигателей для Ка-62
- В Казани наладят выпуск модернизированного вертолета Ми-8-МТВ-5
- Россия готовится начать поставки "Аллигаторов" Египту
- «Вертолеты России» готовы создать новый вертолет-амфибию для Минобороны
- «Ансат» разрешили эксплуатировать на сильном морозе
- Н145 сертифицирован в Канаде
- FAA исследует систему EFVS для вертолетов

Новости вертолетной индустрии в России

- На МАКС-2017 продемонстрируют возможности медицинских вертолетов
- «Вертолеты России» в рамках МАКС-2017 впервые представят Ми-8АМТ с конвертируемым салоном
- «Вертолеты России» ознакомят российских и зарубежных эксплуатантов с новейшей вертолетной техникой российского производства
- В тени вертолета
- «Роснефть» оказалась одним из крупнейших владельцев люксовых вертолетов в России
- Глава Московского авиационного центра: санавиация спасла более 4 тысяч человек без единой потери
- Тринадцать вертолетов обанкротившейся «Томск Авиа» выставлены на торги за 74 млн рублей
- Ми-28НЭ впервые примет участие в летной программе МАКС-2017
- Минобороны планирует к 2020 году закупить около 15 вертолетов Ми-38
- 6 медалей наши вертолетчики завоевали на чемпионате России и Кубке мира по вертолетному спорту
- «Вертолеты России» готовы выпускать по 30 ударных Ка-52 в год
- Руководитель Росавиации Александр Нерадько вручил генеральному директору холдинга «Вертолеты России» Андрею Богинскому сертификат одобрения производственной организации ПАО «Казанский вертолётный завод»
- «Вертолеты России» и Высшая школа экономики договорились о научно-техническом сотрудничестве
- «Вертолеты России» организуют цифровое производство совместно с «РТ-ИНФОРМ»



- «ВР-Технологи» и «ЮТэйр» заключили меморандум о совместном продвижении легкого многоцелевого вертолета
- Россияне вновь лучшие: в Конаково с успехом прошел второй этап Кубка Мира по вертолетным гонкам и 52-й Чемпионат России по вертолетному спорту
- «Вертолеты России» ждут сокращения заказов от Минобороны РФ
- О будущем санитарной авиации в России рассказали на МАКС-2017
- На МАКС-2017 показали работу санитарной авиации
- Минздрав РФ предлагает продлить приоритетный проект «Развитие санитарной авиации» до 2025 года
- «Вертолеты России» поставят ГТЛК 30 вертолетов в 2018 году
- В РТ более 20 медицинских работников пройдут обучение для работы в авиамедицинской бригаде
- Услуги санитарной авиации предлагают оплатить за счет ОМС
- На авиакосмическом салоне в Жуковском заказали 27 казанских вертолетов
- Санитарные вертолеты смогут приземляться на крыше 7-й горбольницы Казани
- "Полярные авиалинии" арендуют вертолет Ми-8МТВ
- HELIATICA и «Геоскан» сертифицировали аэрофотосъемочный комплекс для легких вертолетов
- «Вертолеты России» поставили Ми-171Е в конвертируемом варианте в Пакистан
- Дистрибьютор «Вертолетов России» подписал соглашение на поставку трех вертолетов в Китай. Машины планируется использовать на Зимних Олимпийских играх в Пекине в 2022 году

Новости вертолетной индустрии в мире

- «Вертолеты России» ждут решения китайских партнеров по проекту тяжелого вертолета
- Россия поставит в Казахстан боевые вертолеты Ми-35М

Новости аэрокосмической промышленности

- Компания Airbus представила программу участия в авиасалоне МАКС
- Взлетная полоса
- Путин посетит авиасалон МАКС-2017
- Минпромторг России и Ростех организуют рекордный МАКС по количеству участников
- ГТЛК официально передала "Азимуту" первый SSJ 100
- Авиационный учебный и научно-исследовательский центр Boeing получил сертификат Федерального агентства воздушного транспорта
- Рогозин: правкомиссия по импортозамещению может получить полномочия регулировать импорт авиатехники
- На МАКС-2017 обозначили возможные пути кооперации в авиастроении
- На поддержку гражданского авиастроения в 2017 году выделят 60 млрд рублей
- Заказы на MC-21 поступили от авиакомпаний "Алроса" и "Ангара"
- Группа «Кронштадт» и АО «Рособоронэкспорт» на МАКС-2017
- «Швабе» представляет облегченное зеркало из карбида кремния на МАКС-2017
- Институт имени Жуковского представил макет гибридно-электрического двигателя

- Минсельхоз России поддерживает серийное производство полевых авиационных комплексов сельского хозяйства
- Рособоронэкспорт: итоги МАКС-2017 превзошли ожидания

Новости беспилотной авиации

- «Вертолеты России» в рамках МАКС-2017 впервые представили два прототипа беспилотников VRT300
- «Вертолеты России» и концерн «Вега» подписали меморандум о сотрудничестве по разработке беспилотников
- ОДК объединяет разработку и производство малоразмерных двигателей для БЛА
- Иран впервые продемонстрировал на МАКС-2017 собственный беспилотник
- В Жуковском показали отечественных дронов
- Перевозки грузов дронами легализуют к 2019 году

Новости вертолетных программ

Вертолет Ми-38 проходит последние этапы сертификации

Новый многоцелевой вертолет Ми-38, выпуск которого готовится на Казанском вертолетном заводе успешно завершает программу сертификационных испытаний. Об этом сегодня сообщил глава Минпромторга Татарстана Альберт Каримов

"Вертолет Ми-38 проходит последние этапы сертификации, он уже практически готов к серийному выпуску", - сказал Каримов в ходе брифинга в кабинете министров Татарстана. Он отметил, что правительство РФ также готовит ряд программ, которые могут поддержать вертолетостроителей Татарстана. "Есть программа по закупке вертолетов в лизинг через Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК) для развития медицинской авиации. Программа предусматривает размещение таких вертолетов в медицинских центрах по всей территории РФ. Проект находится в проработке, там интересные условия по закупке в лизинг вертолетной техники медицинского направления в том числе вертолетов "Ансат" с медицинским модулем", - пояснил Каримов.



Ми-38 занимает нишу между легендарным Ми-8 и самым грузоподъемным вертолетом в мире Ми-26. Ми-38 имеет самую большую кабину в своем классе, что позволяет использовать этот вертолет для транспортировки различных грузов. Машину отличает высокий уровень безопасности полетов и низкий уровень вибрации. Во время 14-го Чемпионата мира по вертолетному спорту Ми-38 установил



мировой рекорд для вертолетов взлетной массой от 10 до 20 тонн, преодолев высоту в 8600 метров. Ми-38 имеет прогрессивную, надежную конструкцию вертолетных систем.

[\(РБК\)](#)

«Вертолеты России» представят на МАКС-2017 летающую лабораторию для создания двухтонного конвертоплана

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) представит на международном авиакосмическом салоне МАКС-2017 экспериментальный образец беспилотного конвертоплана VRT30, разработанного конструкторским бюро «ВР-Технологии». В настоящее время беспилотник успешно проходит очередной этап летных испытаний, технический задел по этому проекту будет использован для создания конвертоплана со взлетной массой до 2 тонн.

Преимущество летательных аппаратов, выполненных по схеме конвертоплана, заключается в том, что при их эксплуатации не требуется наличие взлетной полосы. Кроме того, благодаря поворотному механизму винтов конвертоплан способен как развивать высокую скорость, так и выполнять задачи в режиме висения.

На статической экспозиции «Вертолетов России» будет представлен экспериментальный образец, который в настоящее время проходит летные испытания. На сегодняшний день полностью отработан полет и висение с отклоненными винтами, идут отработки системы автоматического управления на стенде для полетов в самолетном режиме.

«VRT30 представляет собой летающую лабораторию, на базе которой по ряду систем формируется технический задел для создания аналогичной машины со взлетной массой до 2 тонн. В этом перспективном конвертоплане планируется использовать новейшую технологию сверхпроводимости, разработанную компанией "СуперОкс", что позволит снизить массу силовой установки, агрегатов электрогенерирующей системы и систем электроснабжения. Таким образом увеличится масса полезной нагрузки, что сделает аппарат коммерчески привлекательным для широкого круга заказчиков», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

К четвертому кварталу 2017 года конвертоплан VRT30 выйдет на второй этап испытаний, в ходе которого он будет протестирован в различных режимах полета, погодных условиях и с целевыми элементами полезной нагрузки. Ориентировочный выход беспилотника в серийное производство намечено на конец 2018 года.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» в рамках МАКС-2017 впервые представили модель легкого многоцелевого вертолета VRT500

Холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) на международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017 впервые представил модель легкого многоцелевого вертолета VRT500 разработанного конструкторским бюро "ВР-Технологии".

VRT500 – легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащаться современным комплексом авионики, построенным по принципу "стеклянная кабина".



Вертолет предполагается к поставкам в пассажирской, многоцелевой, грузовой, учебной, VIP и HEMS конфигурациях. Закладываемые в ЛМВ летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 225 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км и брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

"Опытный образец легкого многоцелевого вертолета для проведения летных испытаний планируется изготовить к концу 2019 года. К середине 2021 года мы рассчитываем завершить испытания и сертифицировать машину, после чего она будет готова к выходу как на российский, так и на международный рынок", - отметил генеральный директор "ВР-Технологий" Александр Охонько.

В создании основных систем вертолета, разрабатываемых с учетом российских и международных норм и требований по безопасности, принимают участие ведущие российские и зарубежные компании. Сертифицированный, успевший заслужить популярность на мировом рынке двигатель, а также современные принципы организации технического обслуживания обеспечивают конкурентоспособные эксплуатационные затраты и эксплуатационную готовность. ЛМВ планируется к сертификации в EASA (European Aviation Safety Agency) и серийному производству на Улан-Удэнском авиационном заводе.

[\(Вертолеты России\)](#)



Ми-171А2 сделают морозоустойчивым

В рамках недавно объявленного проекта по разработке шельфовой версии вертолета Ми-171А2 машину приспособят к работе в условиях Арктики, рассказали АТО Show Observer в "Вертолетах России". Это потребует в связи с тем, что машину планируется задействовать в том числе на арктическом шельфе.

Как уточнили в холдинге, шельфовая версия Ми-171А2 получит оборудование, позволяющее обеспечить полеты в арктических широтах. В частности, ее оборудуют для полетов в условиях длительного обледенения. Другими отличиями шельфовой версии станут ударостойкая топливная система увеличенной емкости и система аварийного приводнения и аварийных плотов, которые активируются автоматически. Иллюминаторы вертолета приспособят для эвакуации пассажиров.

В холдинге надеются, что опыт разработки "арктических" вертолетов позволит сравнительно быстро вывести на рынок шельфовую версию Ми-171А2. Машина разрабатывается в интересах топливно-энергетических компаний.

Как рассказал гендиректор "Вертолетов России" Андрей Богинский, сертификат на базовый вариант Ми-171А2 планируется получить в августе 2017 г. В конце 2017-го эксплуатантам передадут первые серийные образцы. В летной программе авиасалона участвует предсерийный опытный образец Ми-171А2.

ATO.Ru

ОДК создаст к 2023 году новый вертолетный двигатель ВК-2500М

бъединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в Ростех) планирует к 2023 году создать принципиально новый турбовальный двигатель ВК-2500М. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе корпорации.

"Отдельные составные части двигателя в рамках проекта уже изготовлены. ОКР по ВК-2500М планируется завершить к 2023 году", - сказали в корпорации.

ВК-2500М не является модернизацией базового ВК-2500, а представляет собой принципиально новый двигатель. Его будет отличать повышенная мощность при сниженной массе, модульность конструкции, возможность эксплуатации по техническому состоянию. "Вариативность компоновки (возможность вывода вала мощности вперед или назад - прим. ТАСС) расширяет область применения ВК-2500М", - подчеркнули в ОДК.

Двигателями ВК-2500 оснащаются вертолеты семейств Ми-8/17, Ми-24/35 и Ка-50/52, а также гражданские Ка-32. Модификация ВК-2500П использована в Ми-28НМ - улучшенной версии боевого вертолета Ми-28Н "Ночной охотник", которая начала летные испытания в начале сентября 2016 года. Кроме того, как ожидается, именно ВК-2500М будет использован в разрабатываемом в России перспективном палубном вертолете, известном как "Минога".

Двигатель для перспективных вертолетов

Также ОДК ведет формирование научно-технического задела для создания перспективного двигателя (ПДВ) в классе мощности ВК-2500 для новой вертолетной техники. Этот двигатель "будет отвечать всем будущим техническим и эксплуатационным требованиям".

Исследования для отработки прорывных технологий, которые будут использованы в новом двигателе, ведутся совместно с ведущими отраслевыми институтами РФ, а также малыми инновационными компаниями.

"В ПДВ планируется в максимальной степени использовать новые конструкционные материалы, в том числе неметаллические. Разработку планируется завершить к 2027 году. При создании ПДВ предполагается использовать опыт работ по двигателю ВК-2500М", - рассказали в ОДК.

[\(ТАСС\)](#)

Первые Ми-171А2 получит «ЮТэйр»

Холдинг «Вертолеты России» и авиакомпания «ЮТэйр» подписали решение о передаче двух вертолетов Ми-171А2 в опытную эксплуатацию авиакомпании. Целью данного соглашения является совместный вывод и продвижение вертолета на российский рынок, а также оказание содействия «ЮТэйр» на начальном этапе эксплуатации Ми-171А2.





Церемония подписания документа генеральным директором холдинга «Вертолеты России» Андреем Богинским и генеральным директором авиакомпании «ЮТэйр» Андреем Мартиросовым состоялась 19 июля в рамках авиасалона МАКС-2017. Ранее в этом году Ми-171А2 демонстрировался на 10-й международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2017, где обе компании принимали активное участие.

Подписанный документ подтверждает намерения сторон по разработке технического задания и программы проведения опытной эксплуатации двух вертолетов Ми-171А2 на базе авиакомпании «ЮТэйр» с последующим оформлением договора аренды этих машин.

Кроме того, в срок до конца 2017 года предполагается определить и подготовить место базирования двух Ми-171А2, утвердить состав гарантийной бригады, а также организовать обучение и допуск специалистов «ЮТэйр» к летной и наземной эксплуатации вертолетов Ми-171А2.

«Утвержденное решение о начале эксплуатации Ми-171А2 авиакомпанией «ЮТэйр» это первый шаг новейшего вертолета на российском рынке. Эта машина обладает огромным потенциалом, который, я уверен, полностью раскроется в ходе опытной эксплуатации на базе одного из крупнейших операторов вертолетной техники в России. Со своей стороны холдинг приложит все усилия, чтобы знакомство наших партнеров с Ми-171А2 прошло успешно», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

«Пилоты нашей компании первыми освоили всемирно известный вертолет Ми-8, дали путевку в жизнь самому грузоподъемному в мире Ми-26, его предшественнику Ми-6 и «летающему крану» Ми10К. Теперь первыми в России «ЮТэйр» приступает к опытной эксплуатации Ми-171А2 – одной из самых ожидаемых новинок российского вертолетостроения. Мы постараемся оправдать оказанное нам холдингом «Вертолеты России» доверие. Уверен, Ми-171А2 станут хорошим дополнением к вертолетному парку «ЮТэйр», – прокомментировал событие генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

Средний многоцелевой вертолет Ми-171А2 – новейший представитель семейства Ми-8/17, воплотивший 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 в составе экипажа, снизив тем самым его число до двух человек.

Глубокой модернизации относительно серийно выпускаемых вертолетов типа Ми-8/17 подверглась несущая система. Ми-171А2 получил несущий и Х-образный рулевой винты из композиционных материалов, а также усовершенствованные автомат перекоса и втулку несущего винта. Нововведения позволили улучшить управляемость вертолета, снизить общую массу несущей системы и повысить тягу несущего винта на 700 килограмм. Кроме того, возросли показатели крейсерской и максимальной скорости на 20%, а также увеличилась дальность полета.

Модернизированный комплекс авионики также расширил сферу применения вертолета. Ми-171А2 может эффективно применяться в условиях высокогорья, высоких температур и повышенной



влажности. Бортовое пилотажно-навигационное оборудование позволяет успешно эксплуатировать вертолет днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, а также над водной поверхностью.

Холдинг «Вертолеты России» и авиакомпания «ЮТэйр» входят в Ассоциацию Вертолетной Индустрии. ([АВИ](#))

В России наладят обслуживание двигателей для Ка-62

Компания Safran Helicopter Engines, вертолетное подразделение французской двигателестроительной группы Safran, ведет переговоры об организации в России сертифицированных сервисных центров по обслуживанию новейших турбовальных двигателей Ardiden 3G для вертолетов Ка-62. Как АТО.ru рассказал директор по развитию бизнеса Safran Helicopter Engines Марк Делор, переговоры идут с двумя российскими организациями — Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА) и компанией "ТехноТрейд".

"Предлагая двигатель для новой платформы, мы опираемся на три важнейших компонента, — заявил Делор. — Это характеристики, экономика эксплуатации и близость ремонта к оператору... Мы понимаем, что к моменту ввода в эксплуатацию нового продукта должна быть готова система поддержки его летной годности. И эти задачи должны решаться в непосредственной близости от операторов".

Что касается более тесного партнерства с холдингом "Вертолеты России", в частности локализации производства в России, то в компании подчеркнули, что готовы обсуждать любые формы сотрудничества, однако они должны быть "оправданны с точки зрения стоимости конечного продукта".

"Семейство Ardiden 3 — совершенно новое, самое современное семейство двигателей, — подчеркнул представитель Safran Helicopter Engines. — Ка-62 — первая платформа, на которую устанавливается этот двигатель. Вторая — китайский вертолет АС352. Оба вертолета находятся в стратегическом сегменте вертолетов весом 6–7 т. Это наиболее востребованный класс, поскольку он универсален, может модифицироваться под разные виды задач, от обслуживания шельфовых работ до перевозки VIP-пассажиров".

Преимущества двигателя для эксплуатантов — изначальный межремонтный ресурс 5000 ч с возможностью дальнейшего увеличения, отсутствие инспекций горячей части и низкий расход топлива. Все три фактора существенно сокращают прямые эксплуатационные расходы. Силовая установка оборудуется электронной системой контроля FADEC.

Safran Helicopter Engines демонстрирует семейство двигателей Ardiden 3 тягой до 2 т на МАКС-2017. Двигателем Ardiden 3G оснащается российский вертолет Ка-62, совершивший первый полет в мае этого года. 19 июня двигатель получил сертификат типа Европейского агентства по безопасности авиаперевозок (EASA). Российская сертификация ожидается до конца года, параллельно с сертификацией самого вертолета.



У группы Safran много совместных проектов с российским авиапромом в области самолетных двигателей, производства компонентов, НИОКР. По словам Делора, этот опыт кооперации может быть распространен и на вертолетостроение, "если наши партнеры сочтут, что это целесообразно".

ATO.Ru

В Казани наладят выпуск модернизированного вертолета Ми-8-МТВ-5

Вертолет получит новый комплекс электронного оборудования и поможет привлечь заказы на Казанский вертолетный завод, - сообщил советник первого замгендиректора концерна "Радиоэлектронные технологии" (КРЭТ) Владимир Михеев

"Вчера состоялся разговор с руководством "Вертолетов России", руководством Минпромторга РФ и "Ростеха". Принято решение, что нужно делать из вертолета Ми-8-МТВ-5 новую современную машину, потому что основа у нее хорошая", - сказал Михеев. "Нужно поставить современную электронику, а она составляет примерно 40% стоимости вертолета", - добавил он.

По словам Михеева, решение позволит продолжить выпуск модели на Казанском вертолетном заводе и привлечь новые заказы. "Появятся заказы как на производство новых вертолетов, так и на модернизацию Ми-8находящихся в эксплуатации, а их несколько тысяч. Поэтому Казанский вертолетный завод будет загружен очень хорошо", - подчеркнул Михеев.

В подмосковном Жуковском проходит международный авиакосмический салон МАКС-2017, на котором представлены стенды ведущих предприятий Татарстана, в том числе Казанского вертолетного завода.

РБК

Россия готовится начать поставки "Аллигаторов" Египту

Россия начнет поставки Египту по контракту ударных вертолетов Ка-52 "Аллигатор" после подготовки специалистов, сообщил "Интерфаксу-АВН" в среду на авиасалоне МАКС глава Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Дмитрий Шугаев.

"В настоящее время продолжается обучение египетских специалистов эксплуатации и технического обслуживанию вертолетов Ка-52, по завершении которого планируется отгрузить первую партию указанных вертолетов", - сказал он.

В июне вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин заявил "Интерфаксу", что поставки Египту вертолетов Ка-52 "Аллигатор" начнутся скоро.

В конце февраля в ходе визита в Каир Д.Рогозин заявил, что он рассчитывает на расширение ассортимента экспортируемой в Египет военной техники, в том числе за счет поставок вертолетов Ка-52 "Аллигатор".



В марте гендиректор "Рособоронэкспорта" Александр Михеев сказал "Интерфаксу", что Россия начнет поставки Ка-52 в Египет в 2017 году. Первые вертолеты Ка-52 планируется поставить в Египет к началу осени, сообщил глава холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Боевой разведывательно-ударный вертолет Ка-52 "Аллигатор" серийно выпускается для нужд Минобороны РФ с 2010 года. Вертолет предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы, вертолетов и других летательных аппаратов противника на переднем крае и в тактической глубине, в любых погодных условиях и в любое время суток.

[\(ИНТЕРФАКС-АВН\)](#)

«Вертолеты России» готовы создать новый вертолет-амфибию для Минобороны

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) готов разработать новый вертолет-амфибию, если Минобороны РФ проявит интерес к подобной машине. Об этом в среду сообщили ТАСС в его пресс-службе.

"Учитывая задачи, стоящие перед Минобороны России, по нашему мнению, существует потребность как в модернизированных вертолетах Ми-14, так и перспективном вертолете-амфибии", - считают в холдинге.

"Вертолеты России" готовы удовлетворить все потребности Морской авиации Военно-морского Флота, предусмотренные при формировании проекта ГПВ [госпрограммы вооружений] 2018-2025 годов", - подчеркнули в пресс-службе.

Ранее о заинтересованности Минобороны в возобновлении производства морского многоцелевого вертолета-амфибии Ми-14 заявлял замминистра оборонного ведомства Юрий Борисов. Предполагается, что машина подвергнется глубокой модернизации и будет применяться как в военной, так и гражданской сферах.

[\(ТАСС\)](#)

«Ансат» разрешили эксплуатировать на сильном морозе

Легкий многоцелевой вертолет "Ансат" прошел сертификацию на эксплуатацию на морозе вплоть до -45°C. Об этом, как пишет РБК, на МАКС-2017 сообщил Вадим Лигай — гендиректор Казанского вертолетного завода (КВЗ), где собирают эти воздушные суда.

По словам руководителя завода, сертификация состоялась в этом году. Получение одобрения открывает путь к эксплуатации "Ансата" в условиях Арктики.

Вертолет "Ансат" составляет основу российской программы по развитию санитарной авиации. Продвигать эти машины в регионы будет Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Она уже заказала шесть бортов, а в 2018–2020 гг. планирует закупать до 10 "Ансатов" в год.



В список регионов, которые включены в программу развития санитарной авиации, попали субъекты федерации, где температура может опускаться до -45°C . Речь идет о Якутии, Туве, Забайкальском крае, Хабаровском крае и т. д.

ATO.Ru

H145 сертифицирован в Канаде

Компания Airbus объявила о сертификации последней модификации вертолета H145 Управлением Гражданской авиации Министерства транспорта Канады (ТССА). Благодаря гибкости в эксплуатации, компактному размеру и большому салону, H145 является идеальным выбором для различных гражданских миссий, особенно в условиях высокогорья и высоких температур.

«Мы рады усилить портфолио воздушных судов для наших клиентов благодаря доступности недавно сертифицированного в Канаде H145», - сказал Ромен Трапп, президент Airbus Helicopters Canada. «H145 представляет собой крупную эволюцию с точки зрения летных характеристик, возможностей в миссиях и безопасности полетов».

Основные миссии для H145 включают правоохранительные мероприятия, медицинскую эвакуацию (EMS), морские нефтегазовые перевозки, деловую и коммерческую авиацию, а также различные авиационные работы. H145 предлагает новейшие технологии, такие как усовершенствованный дизайн кабины экипажа с самым современным интерфейсом, новейшую авионику Helionix, более мощные двигатели Safran Arriel 2E и усовершенствованную систему фенестрон.

Для H145 доступен широкий спектр быстросменяемого дополнительного оборудования, такого как аварийные поплавки, спасательная лебедка, прожектор и грузовой крюк. Альтернативный взлетный вес в 3800 кг позволяет операторам H145 увеличить полезную нагрузку на 100 кг.

H145 является самым современным членом семейства многоцелевых двухдвигательных вертолетов Airbus Helicopters. Семейство EC145/H145 в общей сложности налетало более четырех миллионов часов, и более 1100 винтокрылых машин находятся в эксплуатации по всему миру.

BizavNews

FAA исследует систему EFVS для вертолетов

Компания Astronics Max-Viz начала сотрудничество с FAA в исследовательском проекте по изучению эксплуатационных концепций использования систем усовершенствованной визуализации в полете (enhanced flight vision systems – EFVS) на вертолетах. Хотя существуют правила EFVS для подходов к взлетно-посадочным полосам в аэропортах для самолетов, аналогичных правил EFVS для вертолетов, летающих на береговые и морские вертолетные площадки, не существует.

В рамках исследования Astronics предоставит FAA свои усовершенствованные системы визуализации Max-Viz 1500 и 2300 для интеграции в испытательный вертолет агентства Sikorsky S-76. «Датчики EVS Astronics Max-Viz будут использоваться при летных испытаниях и сборе данных для внедрения EVS и EFVS», - сказал управляющий по продажам и развитию бизнеса Astronics Max-Viz Дейл Фарр.



Летные испытания будут проводиться в техническом центре FAA Уильяма Дж. Хьюза в Международном аэропорту Атлантик-Сити в Нью-Джерси. Датчик Max-Viz 1500 обеспечит базовое тестирование, за которым последует установка Max-Viz 2300 для наблюдения за светодиодным освещением при смешанном длинноволновом инфракрасном изображении с высоким разрешением.

Планируется, что полеты будут выполняться при различных погодных условиях и видимости, днем, ночью и в сумерках, а также с альтернативными подходами. FAA будет использовать результаты исследования для оценки эффективности технологии EFVS для обеспечения безопасности полетов вертолетов.

[\(BizavNews\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

На МАКС-2017 продемонстрируют возможности медицинских вертолетов

Развитие санитарной авиации – одна из важнейших задач в области отечественного здравоохранения. На Международном авиационно-космическом салоне **МАКС 2017** этой теме будет уделяться особое внимание: **20 июля** пройдет **конференция по программе развития санитарной авиации в России**, ей будет сопутствовать **мастер-класс по работе авиационно-медицинской бригады** на оснащенных медицинскими модулями вертолетах **«Ансат»** и **Ми-8/17**. Мастер-класс состоится на малой статической стоянке холдинга «Вертолеты России» у павильона **С2 в 15.00**.

В ходе мастер-класса продемонстрируют функционал вертолетов, оснащенных медицинскими модулями, а также покажут порядок работы медиков с такими вертолетами, включая погрузку и разгрузку пострадавших. Вести мастер-класс будут специалисты **«Казанского вертолетного завода»** совместно со специалистами центрального аэромобильного спасательного отряда **«Центроспас МЧС России»** и **«Казанского агрегатного завода»**, производящего медицинские модули и средства наземного обслуживания для отечественной вертолетной техники. Мероприятие будет полезно широкому кругу специалистов – медикам и авиаторам.

«Ансат» с медицинским модулем был сертифицирован в мае 2015 года. Эта версия вертолета **соответствует всем международным стандартам санитарной авиации** и обеспечивает транспортировку пострадавших в медицинские учреждения, а также дает возможность оказания первой медицинской, врачебной и экстренной медицинской помощи на месте происшествия. Кроме того, во время транспортировки в госпиталь и между лечебными учреждениями оборудование медицинского вертолета позволяет проводить реанимацию, интенсивную терапию и мониторинг основных функций жизнедеятельности организма пострадавшего.

Первый «Ансат» с медицинским модулем был поставлен в 2016 году Министерству здравоохранения Республики Татарстан. В этом году медицинская версия вертолета демонстрировалась на юбилейной 10-й Международной выставке вертолетной индустрии **Helicopter 2017**, где в рамках развития программы санитарной авиации «Вертолеты России» передали ГТЛК первый такой вертолет для

применения в Волгоградской области. Оператором вертолета стала компания «Русские Вертолетные Системы».



Вертолеты типа Ми-8/17 являются **самыми массовыми в отечественном вертолетостроении**. Их современные версии производятся на «Казанском вертолетном заводе» и на «Улан-Удэнском авиационном заводе» (оба предприятия входят в «Вертолеты России»). Такие модели активно применяются на всей территории страны в том числе для медицинской транспортировки пострадавших.

В оснащение вертолетов Ми-8/17 может входить один или два **двухместных медицинских модуля**, которые позволяют проводить медицинскую эвакуацию до четырех пострадавших на носилках и оказывать им квалифицированную медицинскую помощь.

Медицинские модули производства «Казанского агрегатного завода» могут устанавливаться на вертолеты в стандартной конфигурации, позволяя конвертировать их для выполнения медико-эвакуационных миссий.

[\(АВИ\)](#)



«Вертолеты России» в рамках МАКС-2017 впервые представят Ми-8АМТ с конвертируемым салоном

Холдинг "Вертолеты России" в рамках Международного авиакосмического салона МАКС-2017 впервые представит конвертируемый вариант вертолета Ми-8АМТ. В зависимости от пожеланий заказчика, вертолет может использоваться как транспортно-грузовой или пассажирский, а также как VIP-салон на 13 пассажиров в сопровождении бортпроводника.

Кабина вертолета трансформируется в максимально сжатые сроки: конвертация из транспортного в пассажирский вариант на базе эксплуатанта занимает 60 минут, а в VIP-салон - 3 часа. Машина в данной компоновке востребована на рынке - только с начала 2017 года заказчикам поставлено 2 таких вертолета.

"Универсальность является одним из тех качеств, за которые российскую вертолетную технику так ценят эксплуатанты по всему миру. Наши машины достойно проявляют себя при выполнении санитарных и поисково-спасательных заданий, патрулировании, ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, а также в пассажирских и грузовых перевозках. Положительные отзывы первых покупателей и заинтересованность новых заказчиков позволили нам наладить изготовление и поставку конвертируемых вертолетов Ми-8АМТ", - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

В транспортном варианте конвертируемый вертолет Ми-8АМТ может перевозить до 26 человек на откидных сиденьях и до 4 тонн грузов внутри грузовой кабины или на внешней подвеске. Наличие трех точек для беспарашютного десантирования обеспечит быструю высадку десантников и спасателей в режиме висения.

В случае необходимости транспортная кабина вертолета может быть конвертирована в VIP-салон, обеспечивающий повышенное удобство и комфорт для VIP-пассажиров благодаря наличию индивидуальных кресел и комфортных диванов, раскладных столов, современной системы связи и мультимедиа, а также гардероба, буфета и туалетной комнаты.

Область возможностей применения вертолета дополнительно расширена за счет установки набора поисково-спасательного оборудования - лебедки ЛПГ-150, прожектора TSL-1600. Повышенная безопасность полетов обеспечивается благодаря установке системы раннего предупреждения близости земли (СРПБЗ). Помимо конвертируемого Ми-8АМТ на международном авиасалоне МАКС-2017 будет представлена аналогичная машина в VIP-варианте, отличающаяся салоном повышенной комфортности в компоновке на 12 пассажиров в сопровождении бортпроводника.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» знакомят российских и зарубежных эксплуатантов с новейшей вертолетной техникой российского производства

Специалисты холдинга «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) в рамках конференций эксплуатантов вертолетной техники российского производства расскажут операторам из России и зарубежья о новейших винтокрылых машинах в модельном ряде компании.



Мероприятие проходит в московском Центе международной торговли накануне открытия международного авиасалона МАКС-2017 и делится на две параллельные конференции - для российских и иностранных эксплуатантов.

Представители холдинга расскажут участникам конференции об особенностях эксплуатации и проведенных модернизациях уже выпускаемых моделей, а также познакомят их с результатами испытаний и планами по сертификации новинок в модельном ряде <Вертолетов России>.

Конференция зарубежных эксплуатантов будет разделена на две параллельные сессии, посвященные вертолетной технике гражданского и военного назначения. В гражданской секции будут представлены как серийные машины - семейство Ми-17, Ансат, Ка-32 и Ка-226Т, так и новейшие вертолеты, которым еще предстоит выход <в серию> - Ми-38, Ми-171А2, Ка-62 и легкий многоцелевой вертолет. В военном сегменте будут обсуждаться Ми-24/35М, различные модификации Ми-17, Ми-26, а также дебютанты международного рынка военной техники - ударный Ми-28НЭ и разведывательно-ударный Ка-52.

На конференции российских эксплуатантов речь пойдет исключительно о гражданских моделях, однако помимо специалистов холдинга «Вертолеты России» с докладами выступят представители Росавиации и Государственной транспортной лизинговой корпорации.

Отдельной темой дискуссии станет ремонт и сервис российских вертолетов. Участники конференции ознакомятся с преимуществами послепродажного обслуживания в формате <единого окна> и последующего перехода на контракты «жизненного цикла».

[\(Вертолеты России\)](#)

В тени вертолета

На чем летают топ-менеджеры госкорпораций

"Роснефть" может потратить на вертолетные перевозки в этом году более 20 млрд руб. и стать крупнейшей компанией в мире по этому показателю, выяснили "Ведомости". Примерно половину этой суммы компания потратит на услуги сторонних перевозчиков, оставшиеся 10 млрд руб. - на содержание собственного вертолетного парка. На чем летают топ-менеджеры госкорпораций? Подробности - в материале Александра Ляпина.

Моду на вертолеты бизнес-класса в России ввел премьер Дмитрий Медведев. С 2012 года он начал перемещаться на итальянском многоцелевом вертолете AgustaWestland AW139 - по мнению многих экспертов, лучшем в своем сегменте. После Медведева эту машину стоимостью более \$20 млн стали покупать другие политики и топ-менеджеры крупных компаний. В авиапарке "РН-Аэрокraft" - корпоративного перевозчика "Роснефти" - десять вертолетов этой модели. Для сравнения - всего в России таких летательных аппаратов 24. Также из люксовых бортов имеются два новейших AgustaWestland AW189. По некоторым оценкам, их цена еще выше, чем у "любимых" вертолетов премьера. Общая страховая стоимость авиапарка "Роснефти" составляет 28 млрд руб., причем в

дальнейшем она будет увеличиваться - только вертолетов модели AW189 "Роснефть" до 2025 года планирует закупить целых 150.

Первые лица государства и топ-менеджеры крупных компаний совсем недавно оценили преимущества такого вида транспорта, отмечает генеральный директор Jet Transfer Александр Евдокимов. Поэтому рынок люксовых вертолетов будет бурно развиваться, считает эксперт: "За последние шесть-семь лет эта услуга начала пользоваться хорошим спросом. Круг заинтересованных лиц очень широкий - это и корпорации, большие серьезные компании, которые могут себе позволить такую технику, и частные владельцы. В России перспективы у этого рынка огромные. Например, вертолетов Bell-429, который стоит 8-10 млн руб., или Bell-407, цена которого 5 млн руб., в стране пара сотен. Но, по нашим расчетам, их может быть тысячи".



Затраты на обслуживание парка люксовых вертолетов соответствующие. В ближайшие пять лет за перевозку сотрудников и грузов "Роснефть" сторонними операторами будет платить минимум по 10,5 млрд руб. в год. Примерно такие же суммы будут уходить на содержание собственного парка.

Закупки люксовых вертолетов, а также затраты на их эксплуатацию и обслуживание ни для госслужащих, ни для госкорпораций законом никак не регулируются, рассказал "Коммерсантъ FM" заместитель гендиректора российского отделения Transparency International Илья Шуманов: "В системе нормирования даже для органов власти отсутствует упоминание вертолетов. На текущий момент эти объекты выпали из поля регулирования. Разве что есть оговорка о том, что если более 20% стоимости всех совокупных закупок за год приходится именно на такие услуги, то тогда должна быть разработана система нормирования. Но у крупных компаний и госкорпораций это гораздо меньшая сумма, потому что общий объем закупок у них гораздо выше".



Эксперты отмечают, что даже если чиновника или топ-менеджера госкомпании перевозит на своем вертолете дружественная структура, по российскому законодательству это не считается взяткой.

В 2014 году "Роснефть" объясняла, из чего складываются такие затраты на перелеты. По данным компании, собственно летный тариф и питание составляют лишь 5% от общей суммы расходов. Остальные средства уходят на "эксклюзивное обеспечение постоянной готовности вертолета к полету".

[\(Коммерсантъ FM\)](#)

«Роснефть» оказалась одним из крупнейших владельцев люксовых вертолетов в России

Большие траты на вертолеты для добывающей компании объяснимы – это единственный способ доставлять вахтовиков на отдаленные месторождения. Поэтому нефтегазовые компании – крупнейшие клиенты вертолетчиков, дальше с большим отрывом идут медики и спасательные службы. Как следует из отчетов пяти ведущих вертолетных компаний мира, обслуживающих нефтяников, – CHC Group, Bristow Group, Petroleum Helicopters, Era Group Inc и HNZ Group Inc, их крупнейшим клиентом в 2016 г. была норвежская Statoil. Она заплатила более \$284 млн (около 17 млрд руб.), идущие следом бразильская Petrobras и англо-голландская Royal Dutch Shell – \$235 млн (14 млрд руб.) и \$210 млн (12,7 млрд руб.) соответственно.

«Роснефть» – крупнейшая в мире публичная нефтяная компания по запасам и добыче. Ее расходы на транспорт сопоставимы. За перевозку сотрудников и грузов на вертолетах сторонних операторов в тех регионах, где компания осуществляет добычу нефти, она будет в течение 2017–2021 гг. платить по 10,6 млрд руб. (\$175 млн). Это следует из разыгранных госкомпанией двух десятков конкурсов. Крупнейшим перевозчиком, судя по документам госзакупок, будет «Ютэйр – вертолетные услуги», «дочка» авиакомпании «Ютэйр». Как подсчитали «Ведомости», она выиграла контракты более чем на 33 млрд руб. из разыгранных 53 млрд руб.

Но этим траты «Роснефти» на вертолеты не ограничиваются. Из документов проведенной в 2015 г. «Роснефтью» закупки услуг перевозки на ее собственных вертолетах следует, что победитель – «внучатая» компания «РН-Аэрокрафт» в 2016 и 2017 гг. должна была получить за эти услуги по 10,5 млрд руб. И так, в 2017 г. «Роснефть» может потратить на вертолетные перевозки около 21 млрд руб., а это уже заявка на мировое лидерство среди нефтегазовых компаний по подобным расходам.

По данным Ассоциации вертолетной индустрии, российский вертолетный рынок стабилен: в 2015 г. общая выручка вертолетных компаний России составила примерно 36 млрд руб. и прогноз на 2016 г. был такой же. Судя по этим цифрам, «Роснефть» обеспечивает заказами более половины рынка. Остальные тратят намного меньше. Так, второй по стоимости пакет заказов «Ведомости» обнаружили у госкомпании «Транснефть» – ее дочерние компании в конце 2015 г. провели тендеры на оказание услуг воздушного патрулирования и перевозок до конца 2017 г. на 9,5 млрд руб., т. е. 4,75 млрд руб. в год.

[\(Ведомости\)](#)

Глава Московского авиационного центра: санавиация спасла более 4 тысяч человек без единой потери

Московский авиационный центр - учреждение, занимающееся спасением людей с помощью санитарной авиации и пожарных вертолетов в условиях города. Во время крупного пожара в торговом центре "РИО" на Дмитровском шоссе в Москве три вертолета авиационного центра доставили семерых пострадавших в НИИ имени Склифосовского и клиническую больницу имени Ф. И. Иноземцева. О создании Центра, количестве спасенных людей и о том, почему эта структура действительно уникальна рассказал директор центра Кирилл Святенко.



- В каких ситуациях применяют вертолеты Московского авиационного центра?

- Мы работаем в основном по автоавариям, по инфарктам, инсультам, когда пострадавшего необходимо экстренно доставить в больницу. То есть стараемся как можно быстрее помочь при любой беде. Чаще, конечно, наши вертолеты привлекаются на ДТП. Крупные пожары случаются не так часто, потому что сейчас проводится большая работа по их профилактике.

В этом году вертолеты МАЦ тушили сильный пожар в Лубяном проезде. Другие серьезные пожары, к тушению которых привлекались наши вертолеты, в основном были на промышленных объектах, например, завод "Серп и Молот" в 2016 году.

Пожар в "Москва-Сити" в 2012 году вообще был знаковым даже в истории мировой авиации, потому что небоскребы ночью при таком ветре и отрицательных температурах вертолетами никто не тушил. Пожар был сложным, в очень плохих метеоусловиях: недостроенная башня, строительные краны, что осложняло тушение.



- Случалось ли авиации Центра работать за пределами Москвы?

- Мы работаем в интересах города. Если правительство Москвы ставит задачу вылететь за пределы Москвы, мы ее, конечно, выполняем. Это случалось не раз. Вертолеты центра летали по поручению правительства Москвы в Грецию, а также в Сочи, где обеспечивали Зимнюю Олимпиаду 2014 года. Причем спортсменов эвакуировали только наши вертолеты, мы помогли тогда десяти олимпийцам. Кроме того, авиация центра работала во время крушения "Невского экспресса" в Тверской области зимой 2009 года, а также авиакатастрофы в Смоленске самолета Ту-154 с польским президентом на борту.

- В каких случаях принимается решение о привлечении пожарного вертолета к тушению пожаров?

- Есть расписание выездов, утвержденное мэром Москвы, с категорированием пожаров. Начиная со второго номера сложности тушения пожаров и выше, привлекается наш пункт управления и дальше руководитель штаба пожаротушения оценивает обстановку и принимает решение, нужна ли ему авиация. Например, если горит подвал в доме, то нет смысла вызывать вертолет. Если же горит крыша и произошло обрушение, то вертолет - это очень эффективное средство тушения, потому что Ка-32 точно сбрасывает за один сброс 5 тонн воды, а Ми-26 - 15 тонн.

- Справилась ли бы ваша авиация, например, при тушении пожара в лондонской высотке?

- Помните, горела Останкинская башня, необычный был пожар - высота немереная и тушить нечем? У нас есть вертолет, разработанный специально для таких целей. Это вертолет Ка-32, оборудованный системой горизонтального, вертикального и бокового пожаротушения с помощью водяной пушки, которая может подать 3200 литров воды в очаг пожара. Грубо говоря, это летающая пожарная машина с брандспойтом, которая тушит здания любой высотности. В Лондоне было отдельно стоящее здание, оно горело как свечка, для вертолетов там были удобные подходы. В принципе, если бы использовался пожарный вертолет, таких тяжелых последствий бы не было.

- Сколько человек удалось спасти благодаря санитарной авиации?

- Только в этом году вертолетами Центра были эвакуированы в медучреждения 326 человек, в прошлом году мы спасли 821 человека, привлекались на тушение пяти пожаров. Всего с 2009 года, когда вертолеты начали привлекаться для эвакуации пострадавших, нашими силами спасены более 4 тысяч человек. Мы за все время работы не потеряли ни одного человека.

- На сколько оперативны вертолеты Центра?

- Если проходит команда на применение вертолета, то он вылетает уже через 4-5 минут. То есть мы в крайнюю точку города прибываем через 7-12 минут. Все зависит от ситуации. Сначала на место ЧП прибывают спасатели, врачи или правоохранители, которые принимают решение о вызове вертолета. Нас вызывает оперативный дежурный Центра экстренной медицинской помощи. Каждый день на 12-



часовом дежурстве находятся по три санитарных вертолета и один пожарный, на круглосуточном дежурстве.

- Переходит ли ваша команда на усиленный режим дежурств во время крупных мероприятий, таких как Кубок Конфедераций или Чемпионат мира по футболу в 2018 году?

- Чемпионаты и другие масштабные мероприятия не проходят бесследно для нас. Хотя у нас ежедневно дежурят три вертолета, на время проведения таких мероприятий мы составляем график так, чтобы концентрация наших сил на этот период была максимальной. Если матчи проходят вечером, то мы сдвигаем дежурства на вечер, если ночью - на ночь. Распределяем силы, чтобы не ослабить нашу повседневную деятельность.

- Сколько летчиков и врачей сейчас в Московском авиационном центре?

- В летном отряде работает более 70 человек. Среди наших летчиков есть единственная, кто летает над Москвой, женщина-пилот Екатерина Орешникова. Сейчас она освоила новый тип вертолета. В медико-спасательной службе - 40 человек. С медиками мы работаем по соглашению с Департаментом здравоохранения Москвы. Таким образом, у нас сформирована совместная авиамедицинская бригада - наши анестезиологи-реаниматологи и врачи Центра экстренной медицинской помощи (ЦЭМП), вылетающие на происшествия. Это единый механизм, который позволяет функционировать санитарной авиации. Еще один плюс наших врачей и врачей ЦЭМП - они имеют квалификацию спасателей, ведь только они имеют права находиться в зоне чрезвычайной ситуации. В отличие от нас, медики "скорой помощи" не могут войти в зону ЧС. Наши врачи уже работают там как спасатели, то есть извлекают пострадавших, деблокируют их из каких-то конструкций, оказывают первую помощь. Затем на вертолете доставляют в больницу. Так работает наша система.

- Проводятся ли дополнительные тренировки или курсы для летчиков и врачей Центра?

- Проводятся регулярно. Тренироваться приходится много, исходя из специфики работы, ведь мы не знаем, когда и где что-то произойдет. Мы должны быть готовы всегда и ко всему, поэтому мы вынуждены и летать, и тренироваться, чтобы поддерживать навыки, что называется, в горячем состоянии. Подготовка к вылету включает практически все службы, начиная от бухгалтерии и заканчивая наземными службами, которые готовят вертолет, заправляют его, осматривают, медики проводят предполетный осмотр пилотов. Кроме того, наши пилоты каждые семь месяцев проходят повышение квалификации на специальных тренажерах в Германии.

- Какая техника сейчас у вас на вооружении и достаточно ли взлетно-посадочных площадок на территории Москвы?

- Московский авиационный центр начинал с трех вертолетов - двух Ка-32 и одного Ми-26. На сегодняшний день у нас уже десять вертолетов - три Ка-32, один Ми-26, пять медицинских вертолетов ВК117С-2 и один вертолет Bell 429. И парк периодически пополняется. Решения о закупке вертолетов принимает Правительство Москвы. Сейчас в нашем оперативном управлении 29 вертолетных площадок, шесть из которых находятся у городских клинических больниц, одна на 35-м км МКАД и еще 22 - на



территории Новой Москвы. Но есть больницы, где нет оборудованных площадок. Но вертолет может приземлиться фактически в любом месте. Летчики, имеющие соответствующие навыки и умения, могут с воздуха подобрать площадку, где можно приземлиться. Например, в 9-й детской больнице есть размеченная площадка перед приемным отделением. В 36-й больнице существует газон, который позволяет совершить посадку. В сложных метеоусловиях или в темное время суток мы можем садиться только на оборудованных площадках.

- Московский авиационный центр работает по правилам гражданской авиации. Какие сложности возникают в связи с этим?

- Да, мы гражданская авиакомпания и работаем в соответствии с требованиями для гражданской авиации. В основном гражданская авиация предназначена для получения прибыли, перевозки людей и грузов. У нас задачи немного другие - мы ориентированы на спасение людей, поэтому в некоторых моментах есть сложности.

Например, построили здание высотой 200-300 метров со сложной геометрией крыши, куда невозможно приземлиться. Подъемник или лестница может достать до высоты 110 метров, а чтобы достать выше, нужно привлекать вертолет, так как у него нет ограничения по высотам. А чтобы забрать человека, нужно либо посадить вертолет на крыше, либо придумать механизм, чтобы снять человека с той же крыши. На сегодняшний день это лебедка, на которой спасатели спускаются, обхватывают пострадавшего и затаскивают в вертолет. Но есть технология, позволяющая забрать сразу нескольких пострадавших - это транспортно-спасательная кабина. Так вот, проблема в том, что по всем нашим нормам и законам перевозка людей запрещена на внешней подвеске, поскольку в случае какой-то непредвиденной ситуации с вертолетом летчик в первую очередь должен сбросить подвеску. Значит надо отступать от каких-то законов в экстренных ситуациях.

Основная проблема - вопросы легитимности применения того или иного средства спасения, которого нигде еще нет. Исключение составляют подвески с водосливными устройствами для тушения пожаров, так как Федеральные правила использования воздушного пространства позволяют нам отступать от некоторых требований при спасении жизней и ликвидации последствий ЧС. Это все-таки вынужденные, экстренные меры.

- Как возникла идея создания структуры, совмещающей в себе санитарную и пожарную авиацию?

- В 2000-х годах в таком мегаполисе как Москва, когда транспортная проблема нарастала, надо было применять новые технологии. Основной угрозой тогда были пожары, причем достаточно серьезные, и Москва приобрела противопожарные вертолеты Ка-32 и эксплуатировала их в различных организациях. Но потом поняли, что авиакомпании эксплуатировали эти вертолеты в собственных интересах. А из-за того, что количество пожаров было небольшое, это было просто экономически неэффективно. И в 2002 году было принято решение о создании городской структуры, которая бы занималась эксплуатацией всей авиатехники, которая закупалась на средства городского бюджета.

12 мая 2003 года постановлением правительства Москвы был создан Московский авиационный центр, который аккумулировал не только вертолеты города и вертолетные площадки для экстренных



служб. Постепенно мы начали создавать систему реагирования и применения авиации в условиях Москвы. Первый крупный пожар, где мы впервые применили вертолет, произошел в 2005 году в "Вернисаже" в Измайлово. Такое знаковое событие показало высокую эффективность применения вертолетов для тушения пожаров.

После этого Правительство Москвы поставило задачу проработать вопрос оказания экстренной помощи людям, попавшим в чрезвычайные ситуации, ДТП или другую беду, где только вертолетом можно быстро доставить в больницу. В 2006 года было принято решение о приобретении легких вертолетов для эвакуации. Первый из них, ВК117С-2, мы получили в 2007 году, еще два - в 2008 году.

- Чем Московский авиационный центр действительно уникален?

- Московский авиационный центр - уникальное в своем роде учреждение. Содержание такой структуры достаточно накладно, для города это немалая нагрузка. Но польза ощутимей расходов, потому что, как это ни странно, человеческую жизнь можно оценить. Если бы, допустим, не тушили пожары с вертолетов, то ущерб был бы значительно больше. Смотрите, цистерна пожарной машины вмещает примерно 4 тонны воды, а вертолет за один сброс делает 5 тонн воды. И за 5-7 сбросов пожар потушен. Если все это пересчитать, то получается, что людей спасать выгодно.

[\(ТАСС\)](#)

Тринадцать вертолетов обанкротившейся «Томск Авиа» выставлены на торги за 74 млн рублей

Конкурсный управляющий обанкротившейся авиакомпаниями "Томск Авиа" Татьяна Джур выставила на торги 17 единиц техники, в том числе 13 вертолетов Ми на общей начальной цене 74 млн рублей без НДС, сообщается на сайте Единого федерального реестра сведений о банкротстве. Торги стартовали 17 июля.

"Начало торгов и начало приема заявок - 17 июля 2017 года, окончание - 3 ноября 2017 года. Пять лотов (один вертолет Ми-8Т и четыре автомобиля - прим. ТАСС) находятся в городе Колпашево, 11 вертолетов - на территории Омского завода гражданской авиации", - говорится в объявлении о торгах. На продажу выставлены два вертолета Ми-8, один Ми-8П и 10 машин Ми-8Т.

Общая начальная цена вертолетов - 74,18 млн рублей, три ЗИЛа и УАЗ продаются за 292 тыс. рублей. Самая высокая цена у Ми-8Т RA-24737, который летал с 1984 по 2007 год - 8,9 млн рублей, самая низкая - 2 млн рублей у Ми-8Т RA-24210, который в 2001 году попал в аварию и получил значительные повреждения. На последних торгах было продано два самолета АН за 8,39 млн рублей.

В июле 2015 года Росавиация аннулировала сертификат эксплуатанта авиакомпании, а весной 2016 года "Томск Авиа" была признана банкротом. Было возбуждено порядка 20 уголовных дел в отношении руководства "Томск Авиа" по фактам длительного неисполнения решения суда и злостного уклонения от погашения кредиторской задолженности, которая составила на момент банкротства более 600 млн рублей.

[\(ТАСС\)](#)

Ми-28НЭ впервые примет участие в летной программе МАКС-2017

Ударный вертолет Ми-28НЭ, производимый на заводе «Роствертол» холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех), впервые примет участие в летной программе Международного авиационно-космического салона МАКС-2017.

Ми-28НЭ обладает выдающейся маневренностью и способен выполнять целый спектр фигур сложного пилотажа. Машина будет задействована как в пролетах группы вертолетов, так и в одиночном пилотаже на протяжении всех шести дней выставки. Ориентировочное время каждого одиночного выступления Ми-28НЭ составит 8 минут.



Серийное производство двух новых вертолетов Ми-28НЭ с двойным управлением: (экспортный вариант вертолета, отвечающий требованиям зарубежных заказчиков) и Ми-28УБ (учебно-боевой вертолет для Воздушно-космических сил РФ) было запущено на ростовском предприятии в 2016 году. Создание вертолетов с двойным управлением – это логическое продолжение развития концепции армейского ударного вертолета. Идея создания новых модификаций вертолета Ми-28Н родилась в процессе совместной работы АО «МВЗ им. М.Л. Миля» и ПАО «Роствертол» с представителями МО РФ и зарубежными заказчиками. Необходимо было разработать вертолеты, которые помимо своей основной ударной функции также выполняли бы задачи по подготовке и обучению летного состава. Главное отличие Ми-28НЭ и Ми-28УБ от классического «Ночного охотника» – двойная система управления, которая позволяет пилотировать вертолет, как из кабины летчика-командира экипажа,



так и из кабины летчика-оператора. Таким образом, наряду с основной ударной функцией новый вертолет может выполнять задачи по подготовке и обучению летного состава.

Есть также ряд других особенностей, в частности - увеличение площади бронированного остекления, что значительно улучшает обзор. Кроме того, доведена до совершенства эргономика - в кабине экипажа устанавливаются энергопоглощающие кресла с улучшенными характеристиками, способные поглощать ударное воздействие на летчиков при аварийной посадке вертолета. Также изменения коснулись бортового электронного оборудования и средств связи, что значительно повысило надежность и безопасность машины.

Впервые Ми-28НЭ демонстрировался на московском авиасалоне 2015 года на статической стоянке и вызвал большой интерес зарубежных заказчиков. В 2016 году были осуществлены первые поставки Ми-28НЭ на экспорт, в рамках заключенных ранее контрактов.

Всего ПАО «Роствертол» представит в ходе «МАКС-2017» три вертолета: Ми-28НЭ, Ми-35М и Ми-26Т2. Все они примут участие в летной и статической демонстрации авиасалона.

[\(Вертолеты России\)](#)

Минобороны планирует к 2020 году закупить около 15 вертолетов Ми-38

Минобороны РФ запланировало к 2020 году закупить порядка 15 средних многоцелевых вертолетов Ми-38, сообщил журналистам во вторник замглавы ведомства Юрий Борисов.

"Эта машина, безусловно, нам интересна. Нами предусмотрена до 2020 года закупка около 15 вертолетов Ми-38", — сказал он.

Ми-38 — многоцелевой вертолет средней грузоподъемности, оснащенный новыми высокоэкономичными двигателями ТВ7-117В российского производства и интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом. В конструкции машины широко используются композитные материалы, в том числе в несущем и хвостовом винтах.

Благодаря использованным техническим решениям Ми-38 превосходит другие вертолеты своего класса по грузоподъемности, пассажировместимости и основным летно-техническим характеристикам. Кроме того, вертолет может эксплуатироваться в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климаты. Первый фюзеляж серийного Ми-38 недавно был собран на Казанском вертолетном заводе.

[\(РИА Новости\)](#)

6 медалей наши вертолетчики завоевали на чемпионате России и Кубке мира по вертолетному спорту

Накануне в Тверской области завершились - 52-й открытый чемпионат России по вертолетному спорту и 2-й этап Кубка Мира по вертолетным гонкам.



В чемпионате России участвовали 35 сильнейших экипажей, а на Кубке – 15. Россияне выступали на вертолетах Ми-2 и Robinson-44. Вертолётные гонки в дисциплинах «слалом» и «развозка грузов» проводятся по системе play-off.

В состязании участвовали сразу три экипажа вертолетчиков ЦСКА/Самара: два мужских - заслуженные мастера спорта Виктор Коротаяев и Владимир Зябликов, Виктор Дегтярь и Петр Васильев - и женский - мастер спорта международного класса Елена Прокофьева и мастер спорта Диана Рязова.

По итогам двух соревнований наши вертолетчики завоевали 6 медалей. Из них две золотых, одна серебряная и три бронзы.

На чемпионате женский экипаж взял «золото» в многоборье и «бронзу» в командном зачете. В дисциплине «полет на точность» экипаж Дегтярь/Васильев выиграл «серебро», в дисциплине «навигация», экипаж Коротаяев/Зябликов – «бронзу». На этапе Кубка мира экипаж Дегтярь/Васильев показал лучший результат в слаломе и стал третьим в упражнении «развозка грузов».

Победители чемпионата и 2-го этапа Кубка представят Россию на 3-ем этапе Кубка мира и международных соревнованиях Тест-чемпионат к чемпионату мира-2018, которые пройдут в Минске 25-31 июля.

[\(Комсомольская правда в Самаре\)](#)

«Вертолеты России» готовы выпускать по 30 ударных Ка-52 в год

Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" может выпускать до 30 ударных вертолетов Ка-52 в год, в том числе и по экспортным заказам. Об этом во вторник, 18 июля, заявил гендиректор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский на открывшемся в подмосковном Жуковском Международном авиакосмическом салоне МАКС-2017.

По контракту, заключенному с Минобороны в августе 2011 года, до 2020 года военные получают 143 вертолета Ка-52. Сумма контракта – более 120 млрд рублей. Ранее, по соглашению от 2009 года, Вооруженным силам передали 36 боевых машин этой модели.

Кроме того, в 2015 году "Рособоронэкспорт" заключил с Египтом контракт на поставку 46 вертолетов Ка-52. Первые вертолеты уже построены и проходят летные испытания, их передача заказчику намечена на конец лета. Контракт должны выполнить в 2018 году.

Многоцелевой ударный вертолет Ка-52 "Аллигатор" – результат модернизации Ка-50 "Черная акула". Разработан в Москве конструкторским бюро "Камов". По оценкам специалистов, он имеет лучшие аэродинамические характеристики и менее заметен для радаров, быстрее и маневреннее. На борту установлено более совершенное радиоэлектронное оборудование. Управление рассчитано на двух пилотов, что повышает эффективность маневрирования и боевого применения "Аллигатора".

"Аллигатор" предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы и вертолетов противника, в любых погодных условиях и в любое время суток.



Может обеспечивать огневую поддержку десанта, вести патрулирование и сопровождать военные колонны.

Информация о продукции, которую оборонные предприятия страны привезли на выставку, публикуется в тематическом разделе сайта Военное.РФ "МАКС-2017".

[\(Военное.РФ\)](#)

Руководитель Росавиации Александр Нерадько вручил генеральному директору холдинга «Вертолеты России» Андрею Богинскому сертификат одобрения производственной организации ПАО «Казанский вертолётный завод»

Это первый сертификат, выдаваемый Росавиацией от имени Российской Федерации после вступления в силу Постановления Правительства Российской Федерации от 07.10.2016 года № 1011, передавшего полномочия по одобрению организаций разработчиков и изготовителей авиационной техники от Минпромторга России в Росавиацию.

Всего в Федеральное агентство воздушного транспорта поступила 21 заявка на сертификацию организаций производителей и разработчиков авиационной техники.

19 июля 2017 года на авиасалоне МАКС-2017 глава Росавиации Александр Нерадько вручил генеральному директору холдинга «Вертолеты России» Андрею Богинскому сертификат одобрения производственной организации № ФАВТ – И-1 от 19.07.2017.

Процедуры подтверждения соответствия проводились комиссией Росавиации под председательством заместителя руководителя Росавиации Михаила Буланова, в состав которой входили представители Авиарегистра России, сертификационного центра ФГУП «ЦАГИ» и других сертификационных центров.

Целью проверки являлось подтверждение соответствия ПАО «Казанский вертолётный завод» как юридического лица, осуществляющего изготовление воздушных судов, требованиям Авиационных правил (АП-21) от 19.12.2013 № 474.

На первом этапе проходила документальная проверка. На втором этапе проводилась инспекционная проверка с выездом к заявителю.

Проверке подлежали основные элементы стандартных условий соответствия производства, системы качества и системы управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими.

По результатам работы комиссии дана положительная оценка деятельности предприятия. ПАО «Казанский вертолетный завод» первым получил сертификат одобрения производственной организации. Данный документ подтверждает соответствие организации-изготовителя гражданской авиационной техники требованиям Авиационных правил и предоставляет право изготавливать



вертолеты гражданского назначения. Для Казанского вертолетного завода это вертолеты Ми-172, Ми-8МТВ-1, Ми-17-1В, пассажирский Ми-8МТВ-1, Ансат, Ансат-К.

[\(Росавиация\)](#)

«Вертолеты России» и Высшая школа экономики договорились о научно-техническом сотрудничестве

Холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) в рамках международного авиационно-космического салона МАКС-2017 заключил с Высшей школой экономики соглашение о научно-техническом сотрудничестве. Свои подписи под документом поставили генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский и первый проректор Высшей школы экономики Леонид Гохберг.

В рамках подписанного соглашения стороны договорились о совместном выявлении перспективных направлений научного и инновационного развития, глобальных технологических трендов и передовых компетенций в сфере гражданского вертолетостроения.

«Сотрудничество с Высшей школой экономики открывает для холдинга новые возможности в области прогнозирования и оптимизации производства. На сегодняшний день эти инструменты актуальны, особенно для компаний, выпускающих высокотехнологичные продукты. Уже в ближайшее время наши специалисты с партнерами из ВШЭ начнут работу над рядом совместных проектов в этой сфере», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

«ВШЭ и “Вертолеты России” уже имеют успешный опыт взаимодействия в сфере прогнозирования будущего, — подчеркнул первый проректор Высшей школы экономики Леонид Гохберг. — В форсайт-проектах авиационной тематики, которые проводил Международный Форсайт-центр ВШЭ, всегда принимали участие эксперты холдинга. Мы очень ценим их вклад в разработку прогноза научно-технологического развития России до 2030 года. ВШЭ и “Вертолеты России” объединяет стремление к повышению глобальной конкурентоспособности, ориентация на лучшие мировые практики и стандарты. Уверен, мы можем усилить друг друга в части поддержки высокотехнологичных проектов с гибкой интеграцией образования, науки, технологий и инноваций, а также в сфере корпоративной инновационной политики и подготовки новых компетенций, необходимых для работы по прорывным направлениям».

Документ подписан сроком на два года и предусматривает взаимодействие сторон по целому ряду направлений, включая проведение экспертами Высшей школы экономики исследований в области технологического прогнозирования с использованием системы интеллектуального анализа больших данных iFORA. В числе первых совместных проектов запланирован также форсайт компетенций, предусматривающий формирование рекомендаций по опережающей политике подготовки кадров и повышению эффективности использования трудовых ресурсов на предприятиях холдинга АО «Вертолеты России».

[\(Вертолеты России\)](#)



«Вертолеты России» организуют цифровое производство совместно с «РТ-ИНФОРМ»

Холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) в рамках международного авиационно-космического салона МАКС-2017 заключил с компанией «РТ-ИНФОРМ» соглашение о сотрудничестве в области создания цифрового производства. Основной целью соглашения является повышение эффективности текущей деятельности «Вертолетов России» за счет планомерного перехода к использованию цифровых технологий в административном и производственном процессах.

Свои подписи под документом поставили генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский и генеральный директор «РТ-ИНФОРМ» Камиль Газизов.

Стороны подтвердили намерение развивать сотрудничество на взаимовыгодных условиях в целях реализации в холдинге «Вертолеты России» комплексной программы «Цифровое производство». Заключенное соглашение подразумевает совместную работу по созданию распределенных централизованных систем управления нормативно-справочной информацией.

Кроме того, будет вестись дальнейшая разработка системы планирования и мониторинга производственных заказов, информационной системы интегрированной логистической поддержки процессов послепродажного обслуживания вертолетной техники, а также автоматизация подготовки производства вертолетов военного назначения.

«Вертолеты России» всегда стремятся идти в ногу со временем, и внедрение цифровых технологий в производственную деятельность холдинга – это требование современных реалий, которого мы будем придерживаться. Сотрудничество с «РТ-ИНФОРМ» позволит нам значительно ускорить и оптимизировать производственный процесс, сделав его более технологичным», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский по итогам подписания.

«Мы нацелены на плодотворное сотрудничество с таким крупным игроком на рынке авиастроения, как «Вертолеты России», – отметил генеральный директор «РТ-ИНФОРМ» Камиль Газизов. – Соглашение обеспечит мощный фундамент для дальнейшего развития ведущей компании Ростеха как цифрового предприятия, для которого характерны «бесшовность» выполнения сквозных бизнес-процессов внутри и между предприятиями холдинга, сокращение непроизводительных затрат и объемов складских запасов, повышение достоверности и актуальности аналитических данных, оптимизация принятия управленческих решений. Уверен, что совместный проект с «Вертолетами России» создаст необходимые условия для более интенсивного развития и цифровизации не только авиационного кластера Ростеха, но и других промышленных предприятий России».

[\(Вертолеты России\)](#)

«ВР-Технологи» и «ЮТэйр» заключили меморандум о совместном продвижении легкого многоцелевого вертолета

Компания «ВР-Технологии» холдинга «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) в рамках авиасалона МАКС-2017 заключила с «ЮТэйр-Вертолетные услуги» меморандум о сотрудничестве в

области продвижения нового легкого многоцелевого вертолета (ЛМВ) на российском и европейском рынках.



Свои подписи под документом поставили генеральный директор «ВР-Технологии» Александр Охонько и первый заместитель генерального директора по коммерции «ЮТэйр-Вертолетные услуги» Олег Семенов.

Заключенное соглашение, в частности, предусматривает привлечение специалистов «ЮТэйр-Вертолетные услуги» к определению оптимального для эксплуатации облика ЛМВ на этапе его проектирования и сертификации

«Совместная работа над таким важным проектом, как легкий многоцелевой вертолет, отвечает интересам обеих сторон. Синхронизация наших планов и разработок с требованиями крупнейшего вертолетного оператора России позволит нам создать по-настоящему современную и востребованную машину. Кроме того, «ЮТэйр» является одним из лидеров мирового вертолетного бизнеса, что положительно скажется на продвижении ЛМВ на зарубежных рынках», - отметил генеральный директор «ВР-Технологий» Александр Охонько по итогам подписания.

«Вертолеты легкого класса очень востребованы нашими заказчиками для решения широкого круга задач. Совокупность полувекового опыта «ЮТэйр-Вертолетные услуги» и передовых разработок «ВР-Технологии» дают основания верить в успешность совместного проекта. Мы ожидаем получить на выходе современную модель вертолета, отличающуюся высокими летно-техническими характеристиками и отвечающую самым высоким требованиям по безопасности полетов», -



подчеркнул первый заместитель генерального директора по коммерции «ЮТэйр-Вертолетные услуги» Олег Семенов.

ЛМВ – легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащаться современным комплексом авионики, построенным по принципу "стеклянная кабина". Вертолет предполагается к поставкам в пассажирской, многоцелевой, грузовой, учебной, VIP и HEMS конфигурациях. Закладываемые в ЛМВ летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 225 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км и брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

В создании основных систем вертолета, разрабатываемых с учетом российских и международных норм и требований по безопасности, принимают участие ведущие российские и зарубежные компании. Сертифицированный, успевший заслужить популярность на мировом рынке двигатель, а также современные принципы организации технического обслуживания обеспечивают конкурентоспособные эксплуатационные затраты и эксплуатационную готовность. ЛМВ планируется к сертификации в EASA (European Aviation Safety Agency) и серийному производству на Улан-Удэнском авиационном заводе.

[\(Вертолеты России\)](#)

Россияне вновь лучшие: в Конаково с успехом прошел второй этап Кубка Мира по вертолетным гонкам и 52-й Чемпионат России по вертолетному спорту

Минувшие выходные ознаменовались для всех любителей малой авиации уникальным по своей значимости и зрелищности событием. Впервые в истории Россия стала хозяйкой Кубка Мира по вертолетным гонкам. Более того, российские пилоты и стали инициаторами соревнований. На заседании международной вертолетной комиссии FAI Президент Федерации вертолетного спорта России Ирина Грушина выступила с предложением провести Кубок мира по вертолетным гонкам в разных странах в 2017 году, с целью популяризации вертолетного спорта и международного обмена опытом. Так, в мае этого года уже состоялся первый этап соревнований в британском городе Хай-Уиком. А в прошедшие выходные второй этап Кубка мира радушно принял современно оборудованный и любимый всеми пилотами аэродром Конаково в Тверской области. Несколько днями ранее здесь также состоялся 52-ой Открытый Чемпионат России по вертолетному спорту.

Вертолетные гонки этапа Кубка мира проводились по системе play-off в дисциплинах "Слалом" и "Развозка грузов". По правилам соревнований число экипажей от каждой страны ограничено пятью, хотя в случае с Россией желающих было больше. В итоге за рейтинговые очки боролись 5 экипажей из России, по 4 из Белоруссии и Австрии и 2 украинских экипажа. Семь экипажей были отсеяны в результате квалификационных полетов, а оставшиеся 8 продолжили соревноваться на выбывание. Особенностью кубковых соревнований стало то, что в отличие от классического слалома, где штрафные очки начисляются за точность, на этапах Кубка мира упор сделан на зрелищность полетов, и главным становится скорость. В результате пьедестал зачастую выглядит довольно неожиданно, а зрители в восторге от накала борьбы и соревновательного драйва! Тем не менее, несмотря ни на что, лучшими вновь, как и много лет подряд, становятся именно российские пилоты.



В дисциплине "Слалом" победу одержал уже ставший легендарным экипаж - Дегтярь Виктор и Васильев Петр на Ми-2, серебро у Яблокова Юрия и Подойницына Константина, бронзу взял экипаж Орехов Андрей, Сазонов Вадим. Те же экипажи заняли весь пьедестал в "Развозке грузов". Яблоков-Подойницын на первом, Орехов-Сазонов на втором и Дегтярь-Васильев на третьем местах. Как отметила Ирина Грушина, результаты все же были ожидаемыми, ведь наши экипажи уже на протяжении нескольких лет стабильно демонстрируют слаженность работы команды и отточенное полетное мастерство. По признанию зарубежных экипажей, они приезжают на соревнования в основном чтобы учиться у российских коллег. Однако, как прокомментировал Виктор Дегтярь, уроки эти не проходят бесследно: зарубежные коллеги на Робинсонах в совершенстве освоили владение техникой и теперь борьба стала намного интереснее и сложнее.

Экипажи Яблоков-Подойницын и Орехов-Сазонов проявили себя также и в рамках 52-го Открытого Чемпионата России по вертолетному спорту в многоборье, забрав бронзу и серебро соответственно. Абсолютными чемпионами России стали Сотников Максим и Пуоджюкас Олег. Стоит отметить также и женские экипажи: лучшими в многоборье стали Прокофьева Елена и Рязова Диана, серебро у Шпиговской Галины и Губарь Любови, бронза у Диденко Ирины и Гумбатовой Светланы. В командном первенстве победу одержала команда г.Москвы (Орехов Андрей - Сазонов Вадим, Яблоков Юрий - Подойницын Константин), серебро взяла команда Международной Академии Вертолетного спорта (Сотников Максим - Замула Евгения, Сотников Александр - Пуоджюкас Олег), бронза у ЦСК ВВС, г.Самара (Коротаев Виктор - Зябликов Владимир, Дегтярь Виктор - Васильев Петр). Также специальными призами были отмечены украинский экипаж Дерегус Николай и Довженко Александр ("Лучший иностранный экипаж") и юниоры с налетом менее 250 часов - Сенектутов Алексей и Агаян Александр (Россия). Церемония награждения победителей также прошла в минувшие выходные. Кроме того, зрителей порадовали яркой концертной программой с участием фольклорных коллективов и молодых рок-групп - Свобода из Владивостока и МирО из Москвы.

Третий этап Кубка мира пройдет 29-30 июля в Беларуси, в августе соревнования примет Германия, а в сентябре - Австрия и Польша. Участники набирают рейтинговые очки в каждом из этапов, но в финальном зачете будут суммироваться результаты трех лучших этапов - таким образом по итогам сезона определится обладатель Кубка Мира. Надеемся, что и в этом году российские пилоты удержат пальму первенства.

[\(ФВС России\)](#)

«Вертолеты России» ждут сокращения заказов от Минобороны РФ

Объем закупок вертолетов российскими военными будет сокращаться, сообщил гендиректор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

«Безусловно, поставки вертолетов в интересах Минобороны России продолжатся. Но по мере перевооружения Воздушно-космических сил (ВКС) объемы закупок военными сократятся, это вполне естественный процесс», — сказал Богинский в интервью изданию ShowObserver.

По его словам, сейчас перед холдингом стоит задача обеспечить загрузку производственных мощностей предприятий, которые ранее были ориентированы на изготовление вертолетной техники для обеспечения потребностей ВКС.

Ранее Минобороны РФ сообщало, что воздушно-космические силы (ВКС) России получат около 130 самолетов и вертолетов в 2017 году. В том числе, вертолеты Ми-28Н «Ночной охотник», Ка-52 «Аллигатор», Ми-35М, Ми-8МТВ-5-1, Ми-8АМТШ, а также арктические вертолеты Ми-8АМТШВА, сверхтяжелые Ми-26Т, учебные вертолеты «Ансат-У» и самолеты Су-35С, Су-30СМ, Су-34.

[\(Рамблер Новости\)](#)

О будущем санитарной авиации в России рассказали на МАКС-2017



Развитие санитарной авиации является одним из главных приоритетов в современном российском здравоохранении. Для этих целей Правительство России выделило 34 российским регионам **3,3 млрд. руб.** субсидий в одном лишь 2017 году. Задача по развитию санитарной авиации объединяет усилия производителей авиационной и медицинской техники, специалистов из области здравоохранения, представителей авиа- и лизинговых компаний. Безусловно, на всех этапах реализации программы она нуждается во внимании и поддержке со стороны федеральных и региональных властей.

Представители всех вовлеченных в этот процесс участников, а также многие другие заинтересованные лица, приняли участие в **конференции по программе развития санитарной авиации в России**,

которая прошла в рамках **МАКС-2017** и собрала около 100 участников. Ее организаторами выступили Ассоциация Вертолетной Индустрии и холдинг «Вертолеты России», мероприятие прошло при поддержке Минздрава России и Минпромторга России.

На конференции выступили: директор департамента авиационной промышленности Минпромторга России **Сергей Емельянов**, руководитель рабочего органа и администратор проекта Минздрава России **Михаил Ламзин**, руководитель РЦМК и главный внештатный специалист Минздрава Республики Татарстан по медицине катастроф **Ирина Исаева**, советник генерального директора холдинга «Вертолеты России» **Дмитрий Сергеев**, первый заместитель генерального директора ГТЛК **Антон Борисевич**, а также генеральный директор ЗАО «РВС» **Алексей Зайцев**.

В ходе мероприятия обсуждался широкий круг вопросов по теме развития санитарной авиации в России, как то: опыт и потенциал использования оснащенных медицинскими модулями вертолетов «Ансат» и **Ми-8/17**, законодательная база, вопросы поставок техники, финансирования и многое другое. Доклады участников конференции вызвали значительный интерес, было задано много актуальных вопросов.

Итоговые материалы по конференции будут опубликованы на сайте Ассоциации Вертолетной Индустрии на следующей неделе. Широкое внимание профессионального сообщества к теме развития санитарной авиации и к вопросу применения вертолетов в этой области обуславливает проведение других тематических мероприятий и в дальнейшем.

Международный авиационно-космический салон является крупнейшей авиационной выставкой России. МАКС-2017 проходит с 18 по 23 мая в Жуковском.

[\(АВИ\)](#)

На МАКС-2017 показали работу санитарной авиации

Благодаря новейшим разработкам в области санавиации больного из труднодоступных мест можно доставить до больницы максимально быстро.

В последние два десятилетия во многих регионах России от санитарной авиации оставалось фактически только название - экстренных больных даже из труднодоступных мест доставляли в медучреждения на наземном транспорте. Но благодаря поддержке федерального центра регионы начали получать серьезные деньги на закупку авиационной техники и ее оснащение.

Как выглядит работа современной санитарной авиации в действии, могли увидеть участники авиакосмического салона МАКС-2017. В течение





пяти минут условного "больного" два человека без проблем загрузили в вертолет "Ансат", после чего машина была готова лететь к условной больнице. На выгрузку потребовалось еще меньше времени.

Первая помощь больному оказывается уже в полете - для этого вертолет оснащен всем необходимым медицинским оборудованием. Пациента сопровождают врач и фельдшер. При этом вертолет имеет небольшие размеры, что позволяет садиться даже в условиях мегаполиса. Например, чтобы при экстренной ситуации избежать стояния в автомобильных пробках. Таким образом экономится драгоценное время.

В регионы уже начала поступать первая техника. Где-то ограничиваются старыми, но надежными и более дешевыми Ми-2, где-то покупают "Ансаты". Сейчас главная задача - подготовить вертолетные площадки. Эта работа уже идет. Например, в Кирове, где впервые за много лет доставили первого больного на вертолете санавиации, такие площадки уже оборудованы возле крупнейших медучреждений, которые работают с экстренными больными. Сейчас оборудуются площадки в районах области.

[\(Российская газета\)](#)

Минздрав РФ предлагает продлить приоритетный проект «Развитие санитарной авиации» до 2025 года

Минздрав России намерен добиваться продления приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации» до 2025 года. Об этом сообщил представитель ведомства Михаил Ламзин в рамках пресс-конференции по санитарной авиации на авиасалоне МАКС-2017.

«Важно, чтобы проект этот дальше развивался. Сейчас сроки проекта 2017—2019 год, но Минздрав России считает целесообразным продление проекта до 2025 года. Мы выходим к Правительству Российской Федерации с предложением продлить проект до 2025 года на тех же условиях, чтобы еще больше новых вертолетов поступило в субъекты, большому количеству людей была своевременно оказана помощь», — сказал Михаил Ламзин.

Он также сказал, что сейчас подготовлен запрос на изменение паспорта приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации» для внесения документа в проектный комитет. Ламзин считает, что решение о продлении проекта может быть вынесено до конца 2017 года.

[\(Татар-Информ\)](#)

«Вертолеты России» поставят ГТЛК 30 вертолетов в 2018 году

«Вертолеты России» (входят в «Ростех») и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) заключили на МАКС-2017 соглашение о поставке в 2018 году 30 вертолетов, сообщили «Вертолеты России».

ГТЛК будут поставлены 12 вертолетов Ми-8АМТ производства Улан-Удэнского авиационного завода, а также шесть Ми-8МТВ-1 и 12 вертолетов «Ансат», производимых на Казанском вертолетном заводе.



Это второй этап программы лизинга вертолетов отечественного производства, дополнительные 30 вертолетов пойдут на обеспечение санитарной авиации, отметил гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин.

В конце 2016 года «Вертолеты России» и ГТЛК договорились о поставке шести вертолетов «Ансат» в медицинском оснащении, 10 вертолетов Ми-8МТВ-1 и 13 вертолетов Ми-8АМТ. Все машины должны быть переданы до конца 2017 года.

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

В РТ более 20 медицинских работников пройдут обучение для работы в авиамедицинской бригаде

В сентябре 24 медицинских работника пройдут обучение, чтобы войти в состав авиамедицинских бригад. Об этом на авиасалоне МАКС-2017 сообщила Ирина Исаева, руководитель Республиканского центра медицины катастроф ГАУЗ РКБ МЗ РТ.

На пресс-конференции по развитию санитарной авиации она упомянула, что сейчас 70 работников из Татарстана уже прошли обучение.

Напомним, что республика входит в состав субъектов, включенных в приоритетный проект «Развитие санитарной авиации». С начала года в РТ осуществлено 73 вылета на вертолетах, из которых 29 — на Robinson R44, 19 — на «Ансате» и 15 — на Ми-2.

[\(Татар-информ\)](#)

Услуги санитарной авиации предлагают оплатить за счет ОМС

Средства Фонда обязательного медицинского страхования могут направить на оплату услуг санитарной авиации в регионах по долгосрочным контрактам с авиаперевозчиками. Такое предложение прорабатывается в связи с тем, что в федеральном бюджете на 2018–2019 годы средств на транспортировку больных по воздуху не предусмотрено. Проблемы развития санитарной авиации будут обсуждаться в четверг на конференции, организованной Ассоциацией вертолетной индустрии и «Вертолетами России», в рамках работы Международного авиационно-космического салона МАКС-2017.

Услуги санитарной авиации для обеспечения своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах страны, с начала этого года субсидируются по программе Минздрава России. Однако средства в федеральном бюджете есть только на один год, что вынуждает правительство думать о других источниках финансирования. Проблемы поддержки развития рынка санитарной авиации обсуждались 19 июня на заседании президентской комиссии по вопросам развития авиации общего назначения, следует из текста протокола (копия документа есть у «Известий») мероприятия.

По данным источника «Известий», этому же вопросу было уделено время на состоявшейся 17 июля Авиационной коллегии при правительстве РФ.



Как уточнили в Минпромторге России, заместителем председателя правительства РФ Аркадием Дворковичем на прошлой неделе было дано поручение проработать этот вопрос Минтрансу, Минэкономразвития и Минздраву России. В правительстве допускают возможность заключения долгосрочных контрактов на оказание услуг санитарной авиации с использованием средств Фонда обязательного медицинского страхования (ФОМС).

Программа Минздрава предусматривает в течение 2017–2019 годов финансирование в размере 3,3 млрд рублей ежегодно. Как уточнили «Известиям» в министерстве, в этом году деньги из бюджета уже были переведены регионам в полном объеме. Однако в 2018 и 2019 годах такое финансирование в федеральном бюджете не предусмотрено.

— В случае доведения соответствующих бюджетных ассигнований Минздраву России будут заключены соглашения о предоставлении указанной субсидии на срок, превышающий один год, — отметили в пресс-службе Министерства здравоохранения, не высказав позиции относительно задействования средств ФОМС на оплату авиаперелетов.

С целью развития рынка санитарной авиации в 2017 году запланирована поставка региональным авиакомпаниям 29 новых отечественных вертолетов типа «Ансат» и Ми-8, оснащенных специальным медицинским модулем. Оператором программы лизинга вертолетов выступает Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК).

Представитель ГТЛК заявил «Известиям», что в компании знают и поддерживают предложение о финансировании медицинской авиации из средств ОМС.

— В целом ГТЛК поддерживает возможность использования средств ФОМС для финансирования оплаты медицинских авиауслуг. Считаем, что это будет полезно для вертолетной отрасли в целом и для развития приоритетного проекта по санавиации. Мы готовы принимать участие в проработке деталей, — подчеркнули в лизинговой компании.

Президент региональной кировской авиакомпании «Вяткаавиа» Олег Кочкин рассказал «Известиям», что благодаря старту федеральной программы развития санитарной авиации у его компании объем выполнения данного вида авиарбот взлетел с 15 млн рублей в прошлом году до 188 млн рублей в этом году. При этом авиаперевозчик уже ведет переговоры с ГТЛК о приобретении вертолетов «Ансат». Основная проблема на сегодня — это требование со стороны лизинговой компании о предоставлении финансовой гарантии обеспечения возвратности лизинговых платежей.

По мнению представителей Минпромторга, реализуемые в настоящее время Минздравом России меры поддержки вертолетного парка санитарной авиации необходимо распространить также и на самолеты.

СПРАВКА



Субсидии по программе Минздрава на закупку авиационных услуг, которые с этого года получают 34 субъекта РФ, позволяют оплачивать полеты по заданиям санитарной авиации и дежурство вертолетов, готовых вылететь в течение 30 минут с момента поступления вызова.

В планах на 2017 год также строительство 34 вертолетных площадок в непосредственной близости от медицинских организаций. До начала реализации проекта в ряде таких регионов, как Курганская область, Псковская область, Волгоградская область, Республика Калмыкия, санитарная авиация практически не использовалась.

[\(Известия\)](#)

На авиакосмическом салоне в Жуковском заказали 27 казанских вертолетов

Казанский вертолетный завод во время МАКС-2017 получил заказы на 2 новых Ми-38, 6 вертолетов Ми-8МТВ-1 и 19 медицинских «Ансатов», которые будут использоваться в регионах РФ

Подписания контрактов прошли во второй день авиакосмического салона. Первым заказчиком казанских вертолетов стало Минобороны РФ, которое заказало новые многоцелевые вертолеты Ми-38. Как сообщил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский получателем первых серийных Ми-38 станет специальный летный отряд Минобороны РФ. Обе винтокрылые машины будут поставлены заказчику в 2018 и 2019 годах соответственно.

Вертолет Ми-38 получил сертификат типа только в прошлом году и серийно еще не выпускался. По своим характеристикам, в том числе по грузоподъемности и дальности полета он значительно превосходит вертолеты Ми-8 и Ми-17. По словам Богинского, поставки новых Ми-38 в армию позволят повысить мобильность войск и сократить общий парк вертолетов, сэкономив средства на их обслуживании.

Вторым покупателем казанских вертолетов выступила китайская United Helicopters International Group, которая заказала 5 казанских «Ансатов» в медицинском исполнении. Как сообщил советник первого заместителя генерального директора концерна «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) Владимир Михеев, новые модели «Ансатов» оснащены уникальным оборудованием, которое позволяет совершать в самых сложных метеоусловиях, причем не только днем, но и ночью.

По словам Михеева, новые возможности «Ансатов» произвели впечатление на главкома ВКС Виктора Бондарева, который в ходе посещения МАКС-2017 высказал предложение модернизировать весь парк армейских вертолетов «Ансат». На текущий момент на вооружении ВКС России состоят 42 «Ансата», большая часть из которых выполнена в учебно-тренировочном исполнении.

Третьим крупным заказчиком казанской вертолетной техники выступила Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Контракт заключен на поставку 6 Ми-8МТВ-1 и 12 вертолетов «Ансат». Техника должна быть поставлена заказчику уже в 2018 году. Как сообщил по итогам подписания генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин, вертолеты позволят пополнить парк санитарной авиации в России.



Под конец второго дня работы МАКС-2017 был заключен еще один контракт на поставку медицинских «Ансатов». На этот раз покупателем выступила компания «Русские вертолетные системы» (РВС), заказавшая 2 вертолета. Поставка машин также планируется на 2018 год.

«Подписанное сегодня соглашение имеет особое значение для холдинга, поскольку увеличение объемов поставок гражданской техники является одним из наших приоритетов. Нам вдвойне приятно, что наши планы развития совпадают со стратегическими задачами по расширению парка санитарной авиации России», - прокомментировал подписание документа генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

[\(РБК\)](#)

Санитарные вертолеты смогут приземляться на крыше 7-й горбольницы Казани

Вертолетная площадка на крыше 7-й городской больницы Казани может начать принимать борта санитарной авиации уже в этом году. Об этом на авиасалоне МАКС-2017 сообщила Ирина Исаева, руководитель Республиканского центра медицины катастроф ГАУЗ РКБ МЗ РТ.

Она сообщила, что сейчас пациентов на вертолетах «Ансат», Ми-2 и Robinson R44 доставляют на площадки около высокотехнологичных центров.

«Непосредственно около каждого высокотехнологичного центра у нас есть площадка в трехминутной доступности до медицинской организации. Опять же реанимобилем мы туда доставляем. Такой возможности, чтобы садиться прямо на крышу, пока нет. Но, думаю, в 7-й горбольнице она у нас будет где-то в течение года», — сказала Исаева.

[\(Татар-информ\)](#)

"Полярные авиалинии" арендуют вертолет Ми-8МТВ

Якутская авиакомпания "Полярные авиалинии" на МАКС-2017 договорилась с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) об аренде среднего многоцелевого вертолета Ми-8МТВ, сообщает перевозчик. Воздушное судно, оснащенное медицинским модулем, передадут эксплуатанту в августе 2017 г.

Судя по всему, вертолет станет одной из машин, о покупке которых в ГТЛК рассказывали в ноябре прошлого года. Тогда сообщалось, что лизингодатель закупает у "Вертолетов России" 13 Ми-8АМТ, 10 Ми-8МТВ-1 и 4 легких вертолета "Ансат" (позже стало известно о заказе еще на два "Ансата").

ГТЛК закупает вертолеты в рамках программы развития в России региональной и санитарной авиации. По словам гендиректора лизинговой компании Сергея Храмагина, все 29 ВС планируется передать эксплуатантам до конца года. Все машины сдадут в финансовый лизинг на 10 лет.

В рамках авиасалона "Полярные авиалинии" и ГТЛК также решили продолжить переговоры, результатом которых может стать сдача в лизинг вертолетов и самолетов, в том числе турбовинтовых Ил-114-300. В авиакомпании полагают, что этот тип подходит для замены возрастных Ан-24/26 (в



парке "Полярных авиалиний" числится девять бортов). Ожидается, что в 2017 г. ГТЛК подпишет с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) предварительный договор на покупку 50 Ил-114-300.

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

HELIATICA и «Геоскан» сертифицировали аэрофотосъемочный комплекс для легких вертолетов

Российская компания HELIATICA объявляет о завершении сертификации в России универсального подвесного комплекса для аэрофотосъемки и мониторинга.

Комплекс был разработан партнерами весной 2017 года. В апреле была проведена первичная сертификация изделия по нормам Европейского агентства авиационной безопасности (EASA). Работы по интеграции комплекса на вертолет Robinson R44 и сопровождение европейской сертификации выполнил партнером компании HELIATICA – сервисный центр Heliswiss Iberica, расположенном в Барселоне (Испания). Летом 2017 года партнеры планируют одобрить изделие и для вертолетов Robinson R66, Bell 206 и 407, Airbus Helicopters H120, H125, H130, AS350 и AS355.

«Это редкий случай, когда российский производитель выводит на рынок изделие для западных вертолетов и сертифицирует его по нормам всех основных международных авиационных властей», - пояснила Татьяна Душенкова, генеральный директор HELIATICA. – «В работе над этим проектом мы использовали технологические решения, активно применяющиеся для беспилотной авиации нашим партнером ГК «Геоскан», крупнейшим российским производителем БПЛА и программного обеспечения для обработки данных дистанционного зондирования земли».

Бортовой аэрофотосъемочный и мониторинговый комплекс оснащается либо двумя камерами Sony DSC-RX1 (каждая с разрешением 24 Мп), либо одной камерой Phase One iXU (существует несколько модификаций этой камеры с разрешением от 60 до 100 Мп). Комплекс поставляется со встроенным GPS/GLONASS приемником геодезического класса и планшетным компьютером для ввода и последующего контроля полетного задания пилотом. Комплекс размещен в легком, не подверженном коррозии композитном корпусе, необходимость обслуживания системы сведена до минимума.

«Наш аэрофотосъемочный комплекс имеет открытую архитектуру, что позволяет устанавливать в него практически все представленное на современном рынке оборудование для аэрофотосъемки, видеомониторинга и тепловизионной съемки, получая при этом точное геопозиционирование собранного материала», - комментирует Алексей Семенов, генеральный директор ГК «Геоскан». - «В рамках этого проекта мы адаптировали технологические решения, уже применяющиеся в индустрии беспилотной авиации, для вертолетной отрасли. Благодаря этому мы получили экономически доступное оборудование, сертифицированное основными авиационными властями мира. Этот комплекс особенно оценят клиенты, в парке которых есть смешанный флот из вертолетов и беспилотных комплексов. Наше оборудование позволяет выполнять значительную часть работ, связанных с дистанционным зондированием земли».

[\(BizavNews\)](#)



«Вертолеты России» поставили Ми-171Е в конвертируемом варианте в Пакистан

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) передал представителям провинции Белуджистан гражданский вертолет Ми-171Е в конвертируемом варианте. Это уже второй конвертируемый вертолет Ми-171Е, поставленный в Пакистан в текущем году.

Контракт на поставку вертолета был заключен холдингом «Вертолеты России» с правительством провинции Белуджистан в декабре 2016 года. Вертолет изготовлен в конвертируемом варианте – в зависимости от пожеланий заказчика в максимально сжатые сроки кабина вертолета трансформируется из грузовой в VIP-салон на 13 пассажиров в сопровождении бортпроводника.

«Наши партнеры из Белуджистана дают высокую оценку российским вертолетам семейства Ми-8/17, отмечая их летно-технические характеристики, высокую надежность, универсальность, простоту эксплуатации и обслуживания, а также возможность применения в сложных условиях. Уверен, что конвертируемый Ми-171Е, переданный заказчику, достойно проявит себя при выполнении любых задач, будь то пассажирские и грузовые перевозки или же санитарные и поисково-спасательные работы», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

В транспортном варианте конвертируемый вертолет Ми-171Е может перевозить до 27 служебных пассажиров на откидных сиденьях и до 4 тонн грузов внутри грузовой кабины или на внешней подвеске. Наличие трех точек для беспарашютного десантирования обеспечит быструю высадку десантников и спасателей в режиме висения. В случае необходимости транспортная кабина вертолета может быть конвертирована в VIP-салон, обеспечивающий повышенное удобство и комфорт пассажиров благодаря наличию индивидуальных кресел и комфортного дивана, современной системы связи и мультимедиа, а также гардероба, буфета и туалетной комнаты.

Область возможного применения вертолета дополнительно расширена за счет установки набора поисково-спасательного оборудования – лебедки ЛПГ-150 и прожектора TSL-1600. Повышенная безопасность полетов обеспечивается благодаря установке системы раннего предупреждения близости земли (СРПБЗ).

[\(Вертолеты России\)](#)

Дистрибьютор «Вертолетов России» подписал соглашение на поставку трех вертолетов в Китай. Машины планируется использовать на Зимних Олимпийских играх в Пекине в 2022 году

Компания United Helicopters International Group, являющаяся авторизованным дистрибьютором холдинга «Вертолеты России» в КНР, заключила соглашение на поставку 3 медицинских вертолетов Пекинскому центру экстренного реагирования «999».

Согласно подписанному 17 июля в Пекине документу, Центр экстренного реагирования (дочерняя компания Фонда «Красный Крест Пекина») получит два легких вертолета Ансат и один Ми-171 в медицинской комплектации. Машины планируется использовать для проведения медицинских и спасательных операций на Зимних Олимпийских играх, которые состоятся в Китае в 2022 году.



«Медицинский Ансат имеет ряд серьезных конкурентных преимуществ перед аналогами в своем классе. Прежде всего – это меньшая стоимость обслуживания, обучения и ремонта. Кроме того, вертолет развивает высокую скорость, что позволяет использовать его при полетах на большие расстояния. В ближайшем будущем эти вертолеты начнут выполнять свою основную задачу в Китае - спасать человеческие жизни, и наша компания, в свою очередь, будет прилагать все возможные усилия для развития и расширения парка медицинской авиации в стране», - сказал Ли Сюэфэн, управляющий директор United Helicopters на церемонии подписания.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет с гидромеханической системой управления (ГМСУ). В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета с медицинским модулем, которая соответствует всем международным стандартам санитарной авиации и позволяет спасти жизнь человека на период транспортировки.

Медицинский Ансат имеет ряд серьезных конкурентных преимуществ перед аналогами в своем классе. Прежде всего – это меньшая стоимость обслуживания, обучения и ремонта. Кроме того, вертолет имеет высокую скорость, что позволяет использовать его при полетах на большие расстояния. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет в течение одного часа трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек.

Ми-171 имеет долгую историю эксплуатации на территории Китая. Вертолет применяется для перевозки людей и их эвакуации из зон бедствия, а также для перевозки различных грузов, в том числе предметов медицинского назначения, гуманитарной помощи и строительных материалов. В начале 2017 года холдинг «Вертолеты России» подписал с United Helicopters International Group соглашение, в соответствии с которым компания стала официальным дистрибьютором вертолетов российского производства на рынках Китая, Малайзии и Австралии.

Китай является надежным партнером России в вертолетной отрасли, а также - крупным оператором российских вертолетов в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Китайский рынок демонстрирует стабильный рост и спрос на надежные многоцелевые вертолеты различных типов.

[\(Вертолеты России\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

«Вертолеты России» ждут решения китайских партнеров по проекту тяжелого вертолета

Россия и Китай находятся в финальной стадии переговоров по проекту совместного тяжелого вертолета, сказал журналистам генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

«Мы находимся в финальной стадии завершения переговоров (по тяжелому вертолету. — RNS)», — сказал Богинский на МАКС-2017.

По его словам, «сегодня точка принятия решения на стороне китайских коллег».



«Мы в ожидании», — сказал Богинский.

По его словам, Россия обладает уникальным опытом создания тяжелых вертолетов, в том числе Ми-26Т, который является рекордсменом по грузоподъемности.

Проект тяжелого российско-китайского вертолета ANL разрабатывается совместно «Вертолетами России» и китайской Avicopter (входит в состав AVIC). Ожидаемая максимальная взлетная масса винтокрылой машины составит 38,2 тонны, практический потолок — 5,7 тыс. м. Дальность полета вертолета будет достигать 630 км, максимальная скорость — 300 км/ч. Грузоподъемность ANL при расположении груза внутри кабины составит 10 тонн и до 15 тонн — при его размещении на внешней подвеске.

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

Россия поставит в Казахстан боевые вертолеты Ми-35М

До 2019 года Казахстан получит из России еще четыре транспортно-боевых вертолета Ми-35М. Об этом «Ленте.ру» сообщили в пресс-службе Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству.

Ранее, в конце 2016 года, Казахстану уже были переданы четыре машины этого типа.

Техника поставлена по контракту, предположительно, заключенному в 2015 году с «Рособоронэкспортом», исполнитель — компания «Роствертол» из состава холдинга «Вертолеты России». Официально о сделке сообщалось только летом 2016 года на выставке KADEX в Алма-Ате.

В сентябре 2016 года казахстанские военные заявляли, что намерены подписать контракт еще на четыре такие машины.

Ми-35М — глубоко модернизированный вариант многоцелевого ударного вертолета Ми-24ВМ, разработан Московским вертолетным заводом и серийно выпускается на «Роствертоле» с 2005 года.

Вертолет отличается рядом конструктивных изменений, включая Х-образный рулевой винт вместо трехлопастного, укороченное крыло, а также неубирающееся шасси. Машина оснащена новым прицельно-навигационным комплексом, включающим в себя тепловизионный и телевизионный каналы, лазерный дальномер и пеленгатор, а также системой электронной индикации с многофункциональными цветными дисплеями.

Помимо Казахстана, вертолет поставлялся в Азербайджан, Бразилию, Нигерию, Венесуэлу и Ирак. С 2011 года машину получают также и ВВС России.

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



Новости аэрокосмической промышленности

Компания Airbus представила программу участия в авиасалоне МАКС

Сегодня новейший широкофюзеляжный самолет в мире А350-900 в особой композитной livрее впервые приземлился на аэродроме Раменское для участия в авиасалоне МАКС-2017. А350-900 (заводской серийный номер MSN002) является одним из пяти испытательных бортов, которые участвовали в программе сертификации этого типа. Прилетевший на МАКС А350-900 оснащен пассажирским салоном и имеет двухклассную компоновку, рассчитанную на 252 пассажира. Самолет примет участие в программе показательных полетов, а также будет представлен на статической экспозиции и открыт для посещения в первые два дня салона.

"Уже многие годы наша компания привозит свои новейшие самолеты для участия в авиасалоне МАКС. В этот раз мы впервые покажем российским партнерам А350-900 с пассажирским салоном. Эта модель была спроектирована при непосредственном участии российских инженеров из конструкторского центра ECAR в Москве, тогда как корпорация ВСМПО-АВИСМА является важным поставщиком титановой продукции для этой программы", - отметил Жюльен Франьятт, руководитель представительства Airbus в России.

Программа присутствия Airbus на МАКС-2017 включает:

- 18 июля: Airbus проведет мероприятие с ВСМПО-АВИСМА на стенде компании в павильоне С2, с 15:30 до 16:00.
- 19 июля: исполнительный Вице-президент Airbus по продажам Кристофер Бакли проведет пресс-конференцию, на которой представит новый прогноз развития авиаперевозок в России и СНГ, а также расскажет о последних общемировых и российских новостях компании. Мероприятие пройдет в 11:00 в Конгресс-центре (зал Королев).

20 июля: руководитель комплексных проектов ОрВД, Патрик Шустер, примет участие в работе комиссии по развитию аэронавигационной системы, где выступит с докладом "Мировые тенденции модернизации ОрВД на пути к внедрению операций, основанных на траекториях. Вклад Airbus в Европейскую программу модернизации SESAR". Мероприятие пройдет в павильоне "Концерн Радиозлектронные технологии" в 14:00. В этом году исполняется 25 лет с момента ввода первого Airbus в коммерческую эксплуатацию в России. В настоящее время в парке 10 российских авиакомпаний эксплуатируется более 300 самолетов производства Airbus.

[\(Airbus\)](#)

Взлетная полоса

На юбилейном Международном авиационно-космическом салоне (МАКС-2017) будут представлены все достижения отечественной авиационной техники. О том, каковы сегодня экспортные перспективы российского авиастроения, о пользе кредитов и сложных переговорах с покупателями российского вооружения в преддверии МАКС-2017 "РГ" рассказал глава Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС России) Дмитрий Шугаев.



Дмитрий Евгеньевич, меньше месяца назад прошла авиационная выставка в Ле Бурже, где французские власти из-за санкций запретили российской делегации выставлять натурные образцы военной техники. На МАКС-2017 наши производители могут продемонстрировать все свои самые современные разработки. Увидим ли мы в этом году новинки?

Дмитрий Шугаев: Вы правы, на Ле Бурже мы были представлены в "усеченном" виде. Но на домашней выставке можно показать всю нашу продукцию. 655 компаний подали заявки в качестве участников МАКС-2017, из них более 160 - иностранные компании из 32 стран. На выставке созданы 10 национальных павильонов - Италии, Германии, Китая, Индии, Канады, Ирана, Франции, Чехии, Швейцарии, Белоруссии. В салоне участвуют практически все российские организации, которые связаны с авиацией и не только с ней. Это госкорпорация "Ростех" и входящие в нее Объединенная приборостроительная корпорация, компании "Вертолеты России", КРЭТ, "Технодинамика", "Швабе". Представлена вся палитра продукции, которую производит Объединенная авиастроительная корпорация. Естественно, участвуют "Роскосмос", "Алмаз-Антей", корпорация "Тактическое ракетное вооружение" и многие другие.

Несмотря на сложную геополитическую обстановку, свое участие в салоне подтвердили многие иностранные компании, в том числе и знаменитые бренды, которые традиционно участвуют в МАКС. Это французские Safran и Thales, американские Boeing, Honeywell и Pratt&Witney, английская Rolls Royce, китайские компании AVIC и CASIC, итальянская Agusta Westland, турецкая Rocketsan. Мы не сомневаемся, что МАКС-2017 пройдет успешно.

Несмотря на санкции, многие отрасли стали развиваться более быстрыми темпами, импортозамещение происходит на деле, а не на словах.

С этими крупными компаниями мы до сих пор работаем, несмотря на санкции?

Дмитрий Шугаев: Какие-то контрактные обязательства были приостановлены, но сотрудничество никогда не прекращалось. Компании понимают, что уходить с российского рынка - себе дороже, времена меняются. И многие уже видят, что ряд ниш, которые они были вынуждены оставить, занимают другие производители, прежде всего российские. Сегодня очевидно, что, несмотря на санкции, российская авиапромышленность адаптировалась к ситуации. Многие отрасли стали развиваться более быстрыми темпами, импортозамещение происходит на деле, а не на словах. Наша промышленность получила определенный толчок, и сегодня перспективы у нас более чем неплохие. Это касается и двигателестроения, и радиоэлектроники, и спецматериалов.

Недавно вы сказали, что Россия в ближайшие десять лет будет занимать первое место на мировом рынке военной авиации с долей в 27 процентов. На чем основана такая уверенность?

Дмитрий Шугаев: Это мнение экспертного сообщества. Для России это серьезный показатель, он даже выше, чем у США - их доля рынка прогнозируется в 25 процентов. Мнение экспертного сообщества базируется на знаниях и понимании тенденций, которые развиваются сегодня.



Сможем ли мы в 2017 году достичь рекордного объема поставок техники в стоимостном или количественном выражении?

Дмитрий Шугаев: Не стоит ждать особенных прорывов в целом на мировом рынке продукции военного назначения (ПВН). Мы уверенно удерживаем второе место в мире, годовые объемы поставок - около 15 миллиардов долларов, и я думаю, этот тренд сохранится. Он не может быть другим, потому что закупки вооружений носят циклический характер. Это связано с программами перевооружения государств, с реорганизацией, с финансами и т.д. Рынок ПВН не похож, например, на рынок углеводородов, где существуют серьезные колебания цен. На нем все более или менее планомерно.

Имея большой опыт военно-технического сотрудничества с иностранными государствами, мы понимаем, как выстраивать отношения, мониторим ситуацию, которая складывается у наших партнеров, ищем новые рынки, предлагаем новые виды взаимоотношений. Сегодня времена просто купли-продажи готовой техники уходят. Все больше стран - наших традиционных партнеров - стремятся получить доступ к технологиям, производить собственную продукцию. Мы воспринимаем это как данность и к такому виду сотрудничества готовы. Как пример - создание станций технического обслуживания за рубежом, которые позволяют нам оставаться на рынке, предоставлять нашим клиентам возможность ремонтировать технику и поддерживать ее ресурс. Мы делаем все, чтобы они были удовлетворены, и одновременно остаемся на рынке этих стран, "не выпадаем из обоймы".

Второй пример - это организация производств за рубежом. Недавно в Индии зарегистрировано предприятие по совместному производству легкого вертолета Ка-226Т, которое начнет свою работу. У нас есть подобный опыт с Индией по производству ракет "БраМос", лицензионное производство наших РПГ в Иордании. Мы на пороге открытия сервисных центров вертолетной техники в Перу и Бразилии.

Передавая технологии другим странам, не растим ли мы себе конкурентов?

Дмитрий Шугаев: Сегодня невозможно стоять на позиции "либо вы покупаете у нас, либо ищите в другом месте". Мы понимаем, что партнеры стремятся развивать собственную промышленность и готовы помогать им в налаживании того производства, которое они сами способны организовать. О передаче чувствительных технологий речи не идет, потому что это всегда вопрос национальной безопасности. Кроме того, существуют ограничения, наложенные международными обязательствами.

Какова сегодня структура экспортных оружейных заказов и география оружейного экспорта в целом? Какой регион для нас приоритетный в сфере военно-технического сотрудничества?

Дмитрий Шугаев: Если говорить о заказах продукции, то авиация занимает около 50 процентов, на ПВО приходится примерно 15 процентов, на сухопутную технику - около 20 и военно-морской флот - около 10. Это тенденция последних двух-трех лет, и в ближайшем будущем она не изменится. Что касается географии экспорта, у нас есть традиционные партнеры - Индия, Китай. Сегодня мы говорим также о Северной Африке, Ближнем Востоке, Азиатско-Тихоокеанском регионе. В Латинской Америке



хотелось бы, наверное, большего продвижения, но мы понимаем, что страны региона имеют свои программы и финансовые возможности. К тому же они находятся близко к США и являются традиционной зоной их влияния. Поэтому там сложнее, но мы не сидим сложа руки.

Учитывая их активное перевооружение, есть ли шансы выйти на рынки Мексики, Аргентины, Бразилии?

Дмитрий Шугаев: Мы ведем переговоры с этими странами. В Аргентине и Мексике очевиден интерес к нашей технике. Они интересуются и вертолетами, и боевыми, и учебно-боевыми самолетами. Надеюсь, что в ближайшей перспективе мы каких-то договоренностей достигнем. Но говорить о заключении контрактов пока рано. В Бразилии еще не снят с повестки вопрос о зенитном ракетно-пушечном комплексе "Панцирь". Он обсуждается, потому что у бразильских партнеров интерес сохраняется.

В январе презентовали главную новинку салона - МиГ-35. Интересен ли нашим иностранным заказчикам этот самолет?

Дмитрий Шугаев: Многофункциональный фронтовой истребитель МиГ-35 вызывает большой интерес у наших партнеров. Машина привлекательна в первую очередь для тех стран, которые эксплуатируют МиГ-29, ведь МиГ-35 - это в каком-то смысле его продолжение, хотя и на качественно ином уровне. Машина оборудована по последнему слову техники, активно идет ее продвижение. Заинтересованность большая, даже нельзя выделить тот регион, где интерес больше. "Рособоронэкспорт" ведет маркетинговую работу. Несомненно, у этой машины хорошее будущее.

Для дружественных государств Россия изыскивает возможности, чтобы кредитовать своих партнеров.

Ряд стран имеет острую потребность в обновлении парка авиатехники, но не имеет достаточных средств для этого. Насколько выгодно для России кредитовать такие страны или необходимо искать для продажи им нашей техники иные схемы расчетов?

Дмитрий Шугаев: Предоставление государственных и коммерческих кредитов иностранным заказчикам на закупки нашей ПВН является одним из действенных инструментов ее продвижения. Но тут следует различать политическую и экономическую составляющие. Естественно, с введением санкций сложнее стало предоставлять кредиты в силу объективных причин. Но для дружественных России государств, с которыми либо подписаны и действуют среднесрочные и долгосрочные программы двустороннего ВТС, либо сотрудничество осуществляется в рамках межправительственных соглашений, Россия изыскивает возможности, чтобы кредитовать своих партнеров. Предоставление кредитов всегда имеет определенную долю риска. Но существуют механизмы, которые риски минимизируют. Когда речь идет о госкредите, подписывается межправительственное соглашение. Выгодно это или нет? В любом случае присутствие на зарубежных рынках для нас является важным критерием эффективности нашей деятельности.

Используются ли нетрадиционные схемы взаиморасчетов?



Дмитрий Шугаев: Конечно, есть и известные по учебникам нетрадиционные виды расчетов - встречные поставки, бартер и т.д. В каждом конкретном случае принимается решение по финансированию сделок. Поэтому все договоренности возможны при условии достижения каждым из партнеров определенной экономической выгоды.

На авиасалоне в Ле Бурже вы сообщили, что Россия и Индонезия согласовали контракт на поставку истребителей Су-35С и идет подготовка к его подписанию. Какие еще страны проявляют интерес к истребителю? Эксплуатирует ли Китай уже поставленные ему самолеты Су-35С? Какие отзывы об этой машине?

Дмитрий Шугаев: Контракт для ВВС Народно-освободительной армии Китая выполняется, в прошлом году поставлены первые машины. В ближайшие два года мы завершим поставки самолетов Китаю. Техника уже эксплуатируется, отзывы китайской стороны весьма позитивные. Вообще к этой машине, Су-35 - это серьезный многоцелевой истребитель - проявляют интерес многие страны. Переговоры с Индонезией идут, они непростые, но страна подтвердила свой интерес к этому самолету. Мы надеемся, что все получится.

Своего первого покупателя в лице Египта нашел вертолет Ка-52 палубного базирования. Сложно ли шли переговоры?

Дмитрий Шугаев: Нашим конкурентом был французский Tiger от Airbus Helicopters, но мы выиграли тендер. Это в известной степени закономерно: во-первых, эта машина предназначена именно для вертолетоносца типа "Мистраль", во-вторых, она имеет серьезные боевые характеристики. Переговоры были непростыми, сейчас идет самая активная их фаза - контрактные переговоры. Уточняются технические параметры и облик машины. Важно оптимизировать и послепродажное обслуживание, это также непростой момент.

Есть ли еще перспективные заказчики у наших ударных вертолетов Ми-28НЭ и Ка-52?

Дмитрий Шугаев: К нашей вертолетной технике в мире пристальное внимание. В ходе контртеррористической операции в Сирии она работает весьма эффективно, что, конечно, способствует ее продвижению. Успешное боевое применение вертолетов служит доказательством их высоких качеств. А самое главное то, что, находясь в отдалении от привычных мест базирования, наша техника обслуживается, что называется, в поле. Это говорит о том, что наши вертолеты реально обладают боевой "живучестью" и надежностью.

Чего вы ждете от МАКС-2017?

Дмитрий Шугаев: Насыщенной и плодотворной деловой программы, "сверки часов" с партнерами, новых перспективных контрактов. Но МАКС - это ведь еще и настоящий авиационный праздник с эффектными выступлениями пилотажных групп. Уверен, что это будет, как всегда, интересное, зрелищное и запоминающееся событие.

[\(Российская Газета\)](#)



Путин посетит авиасалон МАКС-2017

Президент России Владимир Путин во вторник, 18 июля, посетит авиационно-космический салон МАКС в подмосковном Жуковском и проведет совещание по развитию гражданского авиастроения, сообщается на сайте Кремля.

"Глава государства осмотрит авиационную выставку, ознакомится с серийными, опытными и экспериментальными образцами и разработками авиационно-космической отрасли российского и иностранного производства", - отмечается в сообщении.

На авиасалоне МАКС-2017 будут представлены 700 российских и 180 иностранных корпораций и компаний из 36 государств. Кроме того, будет продемонстрирована новейшая зенитная управляемая ракета (ЗУР) 9М100, предназначенная для корабельного зенитного ракетного комплекса.

Международный авиакосмический салон МАКС-2017 пройдет в Жуковском с 18 по 23 июля 2017 года. Первые три дня салон будет открыт для специалистов, а с 20 по 23 июля - для публичного посещения. (Lenta.Ru)

Минпромторг России и Ростех организуют рекордный МАКС по количеству участников

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации и Госкорпорация Ростех выступают организаторами Международного авиационно-космического салона (МАКС-2017). Мероприятие собрало 700 предприятий из России и 180 иностранных компаний из 36 стран мира.

Программой предусмотрено проведение более 50 деловых встреч, в которых примут участие 80 компаний, включая 10 - с международными партнерами, в том числе, из Китая, Франции, Германии, США, Канады и других.

На МАКС-2017 будет представлена обширная летная программа: в небо подымутся пилотажные группы "Русские Витязи", "Стрижи", "Соколы России", "Русь". Впервые на российском авиасалоне свое мастерство продемонстрируют летчики из ОАЭ - Al Fursan.

Выставка презентует все новинки отечественного авиастроения, включая истребитель МиГ-35 и модель перспективного легкого вертолета RH-500.

"Российские предприятия авиационной промышленности с каждым годом увеличивают объемы производства и поставок продукции на внутреннем и внешних рынках. В 2016 году объем выпуска авиационной промышленной продукции составил около 904,3 млрд. рублей, что на 8,7% выше уровня 2015 года. При этом объемы производства гражданской продукции выросли на 20,9%. В течение 2016 года российскими компаниями было поставлено 134 самолета и 169 вертолетов военного и гражданского назначения", - заявил министр промышленности и торговли России Денис Мантуров.

Первые дни салона будут посвящены деловой программе, предусматривающей более 40 встреч между компаниями из 36 стран. Для организации деловой программы выставки МАКС-2017 впервые



использована система MatchMaking: с помощью интерактивной площадки участники салона могут самостоятельно регистрироваться на интересующие их мероприятия и заранее планировать график встреч.

"В рамках салона мы планируем достигнуть нескольких ключевых с нашими стратегическими партнерами. В частности, мы намерены заключить с ОАК соглашение о поставках новых двигателей для Ил-114-300 и подписать меморандум с китайскими партнерами о создании российского двигателя для широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета на базе ОДК. В рамках переговоров с иностранными партнерами мы намерены делать упор на пост-продажном обслуживании авиационной техники и строительстве сервисных центров", - подчеркнул генеральный директор Госкорпорации Ростех Сергей Чемезов.

В дни для массовых посещений (с 21 по 23 июля 2017 года) все желающие смогут увидеть всю продукцию представленную предприятиями российской авиационной промышленности.

[\(Минпромторг\)](#)

ГТЛК официально передала "Азимуту" первый SSJ 100

В день открытия авиасалона МАКС-2017 состоялась официальная церемония передачи первого российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) для новой российской авиакомпании "Азимут". Воздушное судно с августа приступит к выполнению чартерных перевозок, а с сентября будет летать на регулярной основе, рассказал АТО Show Observer генеральный директор "Азимута" Павел Екжанов. Основной базой для самолета станет аэропорт Ростова. Также рейсы будут выполняться из воздушной гавани Краснодара.

Авиакомпания "Азимут" получает SSJ 100 через Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК). В марте этого года стало известно, что перевозчик подписал с лизингодателем договор на четыре таких борта. "У нас твердый контракт на четыре самолета. До апреля следующего года мы получаем еще четыре самолета — это тоже твердый контракт. Мы будем получать ВС по мере их изготовления", — уточнил Павел Екжанов. Все SSJ 100 будут выполнены в версии увеличенной дальности.

Отвечая на вопрос о планах по организации техобслуживания самолетов SSJ 100, Павел Екжанов сообщил: "У нас своя собственная станция. Инженерно-технический персонал полностью набран — на сегодняшний день это уже 45 чел. С декабря мы будем полностью самостоятельно обслуживать свои самолеты. База расположена в Ростове, в новом аэропорту Платов". По словам-топ-менеджера, в самое ближайшее время база техобслуживания будет сертифицирована.

[\(АТО.Ru\)](#)

Авиационный учебный и научно-исследовательский центр Boeing получил сертификат Федерального агентства воздушного транспорта

Федеральное агентство воздушного транспорта и Инновационный центр также договорились о проведении совместных работ в области безопасности полетов



18 июля 2017 года на авиасалоне МАКС Федеральное агентство воздушного транспорта и компания Boeing объявили о том, что Авиационный учебный и научно-исследовательский центр Boeing, расположенный на территории Инновационного центра «Сколково», получил сертификат Росавиации и полностью готов к работе. Стороны также договорились о взаимодействии в области безопасности полетов.

«Мы поздравляем компанию Boeing с получением сертификата Авиационного учебного центра – это ключевой этап в осуществлении этого проекта, - заявил Александр Нерадько, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта. – Мы ценим нашу дружбу и сотрудничество с Boeing и рады возможности дальнейшего развития партнерских отношений в области исследований по безопасности полетов».

Авиационный учебный центр Boeing оборудован двумя полнопилотажными тренажерами 737NG и 777. Также предусмотрено место под установку двух дополнительных тренажеров. К концу года планируется поставка третьего полнопилотажного тренажера 737NG российского производства.

«Мы очень рады переходу на следующий этап нашего проекта благодаря сертификации Авиационного учебного и научно-исследовательского центра Boeing российскими авиационными властями, – заявил Сергей Кравченко, президент Boeing в России и СНГ. – Кроме того, я уверен, что экспертные знания российских ученых обеспечат существенный вклад в нашу исследовательскую деятельность в сфере безопасности полетов».

Согласно прогнозу спроса на пилотов и инженерно-технический персонал (Pilot and Technician Outlook) от компании Boeing за 2016 год, в ближайшие 20 лет в России и странах СНГ возникнет потребность в 22 000 пилотов и 26 000 инженерно-технических специалистов. Наличие дополнительных ресурсов по обучению в России позволит осуществлять подготовку будущих авиационных специалистов с учетом растущего спроса.

[\(Росавиация\)](#)

Рогозин: правкомиссия по импортозамещению может получить полномочия регулировать импорт авиатехники

Госдума может принять закон, который наделит правительственную комиссию по импортозамещению полномочиями регулировать завоз иностранной авиационной техники в Россию, заявил журналистам вице-премьер Дмитрий Рогозин в кулуарах авиасалона МАКС.

"Мы надеемся, что в ближайшее время Государственная дума примет закон, в соответствии с которым комиссия правительства по импортозамещению будет обладать необходимыми правами для того, чтобы регулировать подобного рода завоз в РФ иностранной авиационной техники. И мы будем стимулировать наши авиационные компании - прежде всего, экономическими мерами - к тому, чтобы они покупали качественные российские самолеты", - сказал Рогозин.

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



На МАКС-2017 обозначили возможные пути кооперации в авиастроении

Кооперация в рамках промышленного кластера как в рамках одного региона, так и между предприятиями нескольких субъектов РФ может стать мощным фактором развития авиастроения. К такому выводу пришли эксперты тематического круглого стола, организованного "РГ" и "Портовой особой экономической зоной "Ульяновск" (ПОЭЗ) на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017.

По словам губернатора Ульяновской области Сергея Морозова, сейчас в регионе есть два официальных кластера авиационной и ядерно-инновационной направленности и на их стыке выстраивается уникальная площадка. Правительство РФ дало разрешение на создание еще одной экономической зоны промышленно-производственного типа.

- Таким образом, - говорит глава региона, - появляется территория опережающего развития, когда рядом - федеральная ПОЭЗ и региональная промышленная зона "Заволжье". В итоге создается большая технологическая долина, которая постепенно превращается в промышленно-производственную зону. Мы считаем, что могли бы в рамках кластерной политики, в том числе с помощью внутрирегиональной кооперации, создать большое количество бизнесов которые бы помогли реализации наших амбициозных планов быть передовыми в технологическом плане. И эта политика распространяется не только на российские компании.

Сергей Морозов привел в пример известное станкостроительное предприятие, которое, прежде чем получило от правительства Ульяновской области согласие на размещение своего проекта в регионе, сначала подписало соглашение о создании своего индустриального парка поставщиков. Они одновременно подписали с регионом соглашение о локализации. И таких примеров много.

При этом глава региона призвал не замыкаться в рамках одного субъекта РФ при реализации масштабных проектов. В том же авиастроении нельзя концентрировать на одной площадке все виды переделов, это вряд ли возможно. Будь то Ульяновская область, которая позиционирует себя, как авиационная столица, или Татарстан, или любой другой регион. В Ульяновской области около 70 предприятий входит в авиационный кластер, но при этом правительство региона намерено просить Минпромторг и Минэкономики РФ подумать, как расширить рамки кластеров за пределы административных территорий субъектов РФ.

- Ни один регион не сумеет осуществить реализацию своей мечты в одиночку, - говорит Сергей Морозов. - При создании суперсовременного самолета, такого, например, как МС-21, должны включаться кооперационные связи в рамках конкретного кластера, и тогда будет обеспечиваться конкурентоспособность. Мы из этого исходим и сейчас, и на этом авиасалоне планируем подписать целую серию соглашений со многими нашими партнерами по работе над Sukhoi Superjet 100, МС-21 и другими перспективными машинами.

По словам замдиректора департамента региональной промышленной политики Минпромторга РФ Дениса Цуканова, сегодня Ульяновской области удалось построить один из самых успешных промышленных парков в стране.



- Основным критерием промышленного кластера является наличие производственной кооперации между предприятиями, - говорит он, - когда каждый участник поставляет продукцию другому, и уровень локализации составляет не менее 20 процентов при производстве конечной продукции. При этом кооперация не обязательно должна быть на территории одного региона.

Более 30 процентов валового регионального продукта в Ульяновской области приходится на долю обрабатывающей промышленности и ключевую долю в ней занимает авиастроение. По мнению чиновника, многие предприятия региона могли бы стать поставщиками комплектующих, например, для "Объединенной авиастроительной корпорации".

По словам директора Ассоциации кластеров и технопарков Андрея Шпиленко, если раньше при создании промышленного кластера господдержка шла в субъект РФ, и он сам распределял финансирование, то теперь поддержка оказывается непосредственно предприятиям - участникам кластера. С ними Минпромторг заключает соглашения сроком на пять лет, и они, исходя из этого, могут выстраивать свои инвестиционные планы. Господдержка в этом случае позволяет компенсировать даже ранее понесенные затраты, начиная с 2014 года, в размере до 50 процентов. Таким образом происходит стимулирование промышленного производства в регионе. При этом в промышленный кластер должно входить не менее 10 предприятий, находящихся друг с другом в кооперационной связи.

- В Ульяновской области есть промышленный кластер, - говорит чиновник, - и необходимо его формализовать. Когда кластер попадет в реестр Минпромторга, все предприятия в него входящие, получают возможность субсидировать затраты. И если руководством области будет принято такое решение, это позволит потенциальным инвесторам организовать новое производство и дополнить с помощью кооперации "выпавшие звенья" цепи.

Подводя итоги "круглого стола", в котором участвовали представители крупного бизнеса из разных российских регионов, банкиры, авиастроители, Сергей Морозов сказал, что активная политика Минпромторга дает реальную возможность заниматься не только импортозамещением, что само по себе важно, но и воссоздать кооперационные связи между предприятиями, которые были разорваны в 90-е годы. И правительство Ульяновской области обязательно воспользуется всеми интересными идеями, прозвучавшими в ходе обмена мнениями на МАКС-2017.

[\(Российская Газета\)](#)

На поддержку гражданского авиастроения в 2017 году выделят 60 млрд рублей

На поддержку гражданского авиастроения в 2017 году планируется выделить 60 млрд рублей. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин на совещании по развитию гражданского авиастроения.

"Отмечу, что отрасли сейчас оказывается достаточно широкая поддержка. Только в прошлом году в рамках программы развития авиационной промышленности на эти цели было направлено почти 52 млрд рублей, а в этом году планируется 60 млрд", - сказал Путин.



По оценке президента, предпринимаемые меры дают свои результаты. По его данным, в прошлом году индекс производства гражданской продукции в авиастроении составил 121% по сравнению с 2015 годом. "Это хороший показатель. Вместе с тем уверен, у нашего авиапрома есть технологический и кадровый потенциал для дальнейшего роста, для укрепления своих позиций на внутреннем и мировом рынке", - отметил глава государства. В качестве примера Путин привел серийное производство самолета Sukhoi Superjet 100, вертолет Ка-62, пассажирский лайнер МС-21 и другие перспективные разработки.

Глава государства также напомнил, что в настоящий момент перед оборонным комплексом стоит задача диверсификации продукции, это касается и авиационного комплекса. Путин напомнил, что скоро будет пройден пик поставок вертолетов в рамках гособоронзаказа. "Не затягивая, нужно подумать и гарантировать загрузку авиастроительных мощностей, сформировать спрос со стороны гражданских заказчиков. В том числе, речь может идти о наших нефтегазовых компаниях и других корпорациях с государственным участием", - предложил Путин, посетовав, что многие из них для своих нужд закупают технику за рубежом. Он призвал менять этот подход и отдавать предпочтение отечественной технике при условии, что она не уступает по качеству. Этот вопрос Путин предложил рассмотреть на комиссии по импортозамещению.

Российский лидер напомнил о необходимости нарастить долю отечественной авиатехники на внутреннем рынке. Для этого, по его мнению, необходимо не только повышать качество и надежность, но и развивать систему послепродажного сервиса. "Преимущество в конкуренции принадлежит тому, кто обеспечивает дальнейшее обслуживание проданной техники и гарантирует ее оперативный ремонт, поставку запчастей", - заключил он.

[\(ТАСС\)](#)

Заказы на МС-21 поступили от авиакомпаний "Алроса" и "Ангара"

Во второй день МАКСа состоялось подписание соглашений на поставку девяти самолетов МС-21 с двумя авиакомпаниями. Речь идет о перевозчиках "Алроса" и "Ангара". Первый оператор планирует получить шесть машин. "Алроса" заключила соглашение о намерениях об условиях передачи в оперлизинг трех МС-21-300 сроком на 12 лет с опционом еще на три таких борта с лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко". Воздушные суда будут переданы в 2023–2025 гг. для замены действующего парка Ту-154 и Boeing 737. Самолеты для "Алросы" поставят в двухклассной компоновке, количество кресел определят позднее. Основные условия оперлизинга согласуют до 1 октября 2017 г.

В свою очередь, гендиректор авиакомпании "Ангара" Анатолий Юртаев и президент корпорации "Иркут" Олег Демченко подписали соглашение о намерениях, предусматривающее приобретение трех МС-21-300. Как сообщил Show Observer Анатолий Юртаев, эти самолеты станут хорошим дополнением к Ан-148, которые сейчас эксплуатирует "Ангара", и будут летать на магистральных направлениях из Иркутска в Москву, на Дальний Восток и в Юго-Восточную Азию. По его словам, для финансирования сделки будет привлечена одна из лизинговых компаний, которая приобретет машины в собственность и сдаст "Ангаре" в операционный лизинг.



В рамках МАКСа также были подписаны договоры о передаче MC-21 перевозчикам Red Wings, "ВИМ-авиа" и "Саратовские авиалинии" (все по линии ИФК).

ATO.Ru

Группа «Кронштадт» и АО «Рособоронэкспорт» на МАКС-2017

В рамках Международного авиационно-космического салона МАКС-2017 Группа «Кронштадт» и АО «Рособоронэкспорт» подписали Соглашение о сотрудничестве.

Подписание Соглашения знаменует собой начало работ по экспортному продвижению комплекса воздушной разведки с беспилотными летательными аппаратами большой продолжительности полета «Орион-Э», разработанного беспилотным дивизионом Группы «Кронштадт».

Комплекс «Орион-Э» представлен на выставке МАКС-2017 как один из инновационных российских продуктов, наиболее востребованных на национальном и мировом рынках. В рамках авиасалона проведен премьерный показ комплекса, в том числе, презентация масштабной модели БЛА, наземного пункта управления (НПУ), ряда целевых нагрузок, а также демонстрация сценария применения КБЛА «Орион-Э» средствами Единого виртуального поля боя (ЕВПБ).

«Демонстрация КБЛА «Орион-Э» вызвала большой интерес иностранных партнеров и потенциальных заказчиков, и подписание Соглашения с АО «Рособоронэкспорт» является важнейшим этапом успешного продвижения нового высокотехнологичного российского продукта на мировой рынок», — прокомментировал событие генеральный директор Группы «Кронштадт» Армен Исаакян.

[Группа Кронштадт](#)

«Швабе» представляет облегченное зеркало из карбида кремния на МАКС-2017

Холдинг «Швабе» Госкорпорации Ростех демонстрирует перспективный композитный материал на МАКС-2017.

Облегченное зеркало из карбида кремния изготовлено специалистами предприятия Холдинга «Швабе» – Лыткаринского завода оптического стекла (ЛЗОС). Оно предназначено для создания оптических элементов крупногабаритных телескопов наземного и космического базирования, оптико-электронных комплексов дистанционного зондирования Земли, а также применяется при изготовлении зеркал для мощных лазерных установок специального назначения.

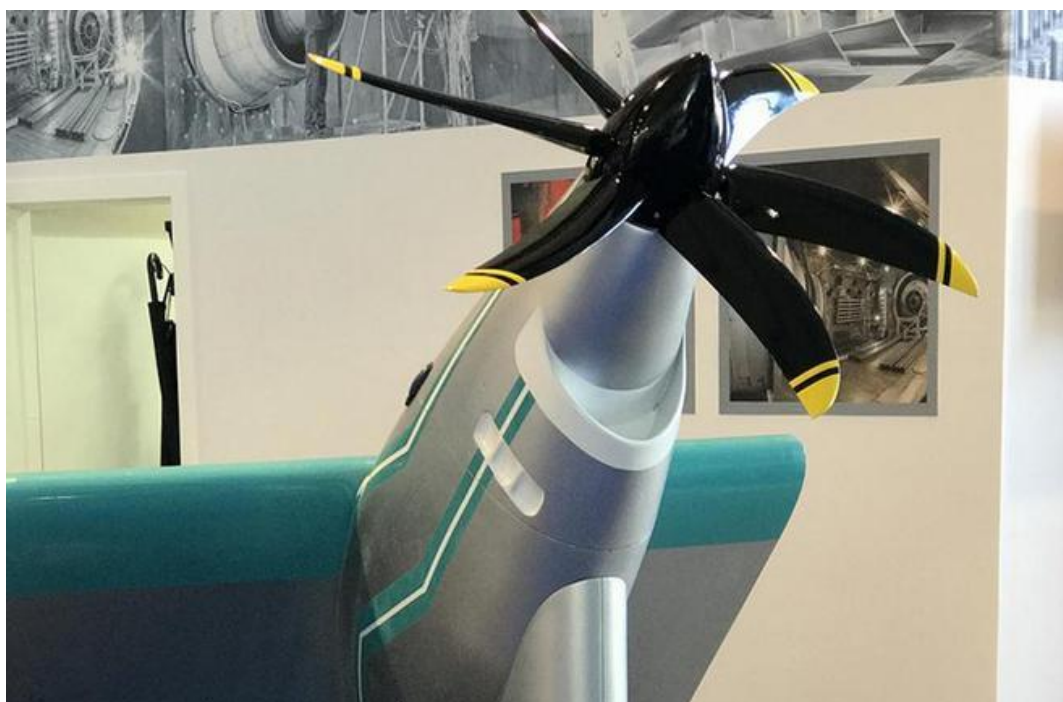
«Карбид кремния является одним из наиболее перспективных композитных материалов для авиационно-космической отрасли. Он обладает высокой удельной жесткостью, прочностью и теплопроводностью. Такие качества позволяют нам создавать термостабилизированные системы, работающие в условиях криогенных и контрастных температур, что позволяет избежать изменения качества изображения в процессе эксплуатации», – рассказал генеральный директор Холдинга «Швабе» Алексей Патрикеев.

Данный материал ЛЗОС в 10-бальной шкале твердости Мооса набирает 9,4 балла: прочнее только алмаз. Он обладает стойкостью к окислению и не разрушается при температуре до 2500оС. По теплопроводности карбид кремния в 100 раз превосходит астроситалл.

[\(Швабе\)](#)

Институт имени Жуковского представил макет гибридно-электрического двигателя

На МАКС-2017 научно-исследовательский центр (НИЦ) "Институт им. Н. Е. Жуковского" представил макет демонстратора гибридно-электрической силовой установки, предназначенной для перспективного электрического самолета. На авиасалоне генеральный директор центрального института авиационного моторостроения им. П. И. Баранова (ЦИАМ; входит в НИЦ) Михаил Гордин и генеральный директор первого российского производителя высокотемпературных сверхпроводников "СуперОкс" Сергей Самойленков подписали соглашение о сотрудничестве в разработке гибридно-электрической силовой установки.



Над проектом работают и Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. С. А. Чаплыгина (СибНИА) с Центральным аэрогидродинамическим институтом им. профессора Н. Е. Жуковского (ЦАГИ), также входящие в НИЦ. Долгосрочный план взаимодействующих компаний — создание электрического самолета. "Мы пытаемся создать знания, с помощью которых можно будет сделать из этих технологий реальные машины", — заявил Гордин. Ожидается, что технологии, разработанные в ходе реализации данного проекта, будут востребованы и в других отраслях.

ЦИАМ является организацией — лидером в области научных исследований по авиационно-двигательному строению, которая формирует облик двигателей будущего. Цель данного проекта — создать электрическую силовую установку мощностью 500 кВт, которая будет работать как генератор и электродвигатель, а также испытать ее в реальном летном эксперименте на борту летающей



лаборатории. "Это даст нам понимание того, как проектировать такие машины, какие у них будут весовые характеристики, как будет решаться вопрос электромагнитной совместимости, техноизоляции, управления потоками электроэнергии и т. д.", — добавил Гордин. Применение электрических компонентов (мотор, генератор, шины), которые используют эффект высокотемпературной сверхпроводимости (ВСТП), является оптимальным решением возникающей проблемы при создании и испытании элементов системы и гибридной силовой установки.

Двигатель является промежуточным шагом на пути создания электрического самолета. По мнению Гордина, самолеты на основе электрического движения можно будет проектировать тогда, когда компания будет знать, как проектировать сам двигатель. Представленная силовая установка является первым демонстрируемым в мире прототипом электрического мотора. Двигатели должны быть более экологичными и экономичными, и, по словам представителя ЦИАМ, электрификация рассматривается как одно из перспективных направлений развития авиастроения.

ATO.Ru

Минсельхоз России поддерживает серийное производство полевых авиационных комплексов сельского хозяйства

В рамках МАКС-2017 ОНПП «Технология» им. А.Г.Ромашина представило проект создания всероссийской системы управления авиахимработами и серийного производства полевых авиационных комплексов сельского хозяйства директору департамента растениеводства, механизации, химизации и защиты растений Министерства сельского хозяйства России Петру Чекмареву.

Петр Чекмарев осмотрел специализированный самолёт для проведения авиахимработ Т-500, представленный на экспозиции ОНПП «Технология» им. А.Г.Ромашина (Холдинг «РТ-Химкомпозит»). Генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин представил проект создания всероссийской системы управления авиахимработами и перспективы его реализации.

«Мы оцениваем проект как перспективный. Минсельхоз России заинтересован в создании конкурентной среды в аграрной сфере в целях решения проблем импортозамещения и модернизации сельского хозяйства. Российские аграрии должны иметь возможность пользоваться современной качественной и доступной техникой. Проект «Технологии» в этом смысле удовлетворяет всем этим запросам», - отметил Петр Чекмарев.

Т-500 — специализированное воздушное судно нового поколения для проведения авиахимработ. Планер самолета полностью выполнен из композиционных материалов, при производстве применён метод горячего формования, поэтому воздушное судно может эксплуатироваться в регионах с жарким климатом. Остекление Т-500 выполнено из высокопрочного материала, имеет многофункциональное покрытие, защищающее пилота от воздействия вредных внешних факторов.

Форсуночная система распыления химикатов самолета рассчитана на современную технологию ультрамалообъемного опрыскивания, позволяющую проводить экономичную и эффективную обработку новейшими типами химических составов. Производительность – более 150 гектаров в час. Самолет можно использовать для мониторинга окружающей среды (особенно в пожароопасный



период), обследования промышленных объектов большой протяженности, воздействия на гидрометеорологические явления, обработки лесов от вредителей, ликвидации разливов нефтепродуктов.

«Массовое внедрение авиационного сельскохозяйственного комплекса способно значительно повысить эффективность работы аграриев. Это будет качественно новый уровень. Благодаря нашему проекту стоимость обработки посевов снизится, что позитивно скажется на уровне конкурентоспособности отечественной сельхозпродукции», - подчеркнул генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин.

[\(ОНПП Технология\)](#)

Рособоронэкспорт: итоги МАКС-2017 превзошли ожидания

Результат работы делегации АО "Рособоронэкспорт" (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках деловой программы международного авиационно-космического салона МАКС-2017 превзошли планируемые.

"В ходе деловой программы МАКС-2017 мы провели переговоры с более чем 50 иностранными делегациями, по результатам которых подписали 15 контрактных документов и соглашений о сотрудничестве. По просьбе партнеров наши специалисты провели более 50 презентаций для делегаций из 20 стран. Это превысило ожидаемый нами результат", - сообщил заместитель генерального директора Рособоронэкспорта Сергей Ладыгин, возглавляющий делегацию спецэкспортера на МАКС-2017.

В текущем году на МАКС-2017 Рособоронэкспорт представил более 160 образцов продукции военного назначения преимущественно для ВВС и ПВО. Для демонстрации военной техники и вооружения компания впервые применила новейшие выставочные технологии: голографические мультимедийные каталоги и стол с эффектом левитации.

Наибольший интерес со стороны иностранных заказчиков в ходе презентаций заказчиков в ходе презентаций и показов был проявлен к самолетам Су-35, Су-32, Су-30СМЭ, МиГ-35, Як-130, Як-152, Ил-76МД-90А и вертолетам Ка-52, Ми-28НЭ, Ми-35М, Ми-17В-5, Ми-171Ш в арктическом варианте, Ансат и Ансат-У, Ми-38, Ми-26Т2. Кроме того, делегации стран-партнеров заинтересовались комплексами воздушной разведки с беспилотными летательными аппаратами большой продолжительности полета "Орион-Э" и комплексами с БЛА "Орлан-10Е", "Гранат-4Е", "Гранат-1Е", "Тахион".

Большое внимание уделили комплексам и средствам ПВО: ЗРК "Бук-М2Э", ЗРПК "Панцирь-С1", ПЗРК "Верба", РЛС "Ниобий-СВ", "Горнист" и "Гармонь", ПУ "Поляна-Д4М1", АСУ ПЗРК, комплексам РЭБ "Репеллент" и "Поле-21".

Итоги проведенных с иностранными партнерами переговоров подтвердили сохраняющийся интерес иностранных заказчиков к авиасалону и авиационно-космической технике, технике ПВО российского производства. Успешное применение российского оружия в реальных боевых условиях



способствовало росту спроса у наших партнеров на зенитные ракетные системы С-400, а также самолеты Су-35 и Су-32.

В ходе переговоров иностранные партнеры подтвердили свое намерение продолжить контакты по представляющим взаимный интерес проектам в рамках армейских игр и международного военно-технического форума "Армия-2017".

"Проведенная нами на МАКС-2017 работа и состоявшиеся встречи и переговоры несомненно будут способствовать продвижению российских вооружения и военной техники, налаживанию двусторонних контактов с представителями оборонных ведомств и иностранных предприятий промышленности, а также укреплению военно-технического сотрудничества России с зарубежными странами", - добавил Сергей Ладыгин.

[\(Рособоронэкспорт\)](#)

Новости беспилотной авиации

«Вертолеты России» в рамках МАКС-2017 впервые представили два прототипа беспилотников VRT300

Холдинг «Вертолеты России» на международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017 впервые представил прототипы беспилотных летательных аппаратов вертолетного типа VRT300, разработанных компанией "ВР-Технологии".

Комплекс VRT300 разрабатывается и представлен на МАКС-2017 в двух версиях: Arctic Supervision – с радаром бокового обзора для ведения ледовой разведки и эксплуатации в условиях Арктики и Opticvision – с увеличенной дальностью полета для задач мониторинга и дистанционного зондирования.

Приоритетными задачами комплекса VRT300 Arctic Supervision являются развитие транспортной системы Северного морского пути, а также помощь в освоении Арктики. Для этих целей комплекс оснащен бортовым радиолокатором бокового обзора X-диапазона высокого разрешения, который позволяет оперативно оценить динамику ледовой обстановки. Наличие дизельного двигателя и возможности корабельного базирования делает арктическую версию VRT300 незаменимой как на ледоколах, так и на буровых платформах.

Благодаря большой массе целевой нагрузки (70 кг), комплекс может использоваться для транспортировки различных грузов, таких как продукты и медикаменты, с корабля на полярную станцию и обратно. Также к задачам комплекса относятся оценка толщины льда по пути движения судна, обеспечение поисково-спасательных работ на море и определение параметров крупных ледяных полей, пригодных для размещения научных полярных станций.

«Тема освоения Арктики сегодня чрезвычайно актуальна. Например, судоходным компаниям, планирующим круглогодичную морскую навигацию по Северному морскому пути, необходим



постоянный мониторинг ледовой обстановки по курсу следования. Технические решения, использованные в VRT300, позволят заблаговременно определять толщину льда и оптимизировать курс в соответствии с полученными данными», - отметил генеральный холдинг «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Комплекс VRT300 в исполнении Opticvision предназначен для развития системы диагностики, предупреждения и ликвидации аварийных ситуаций в сфере добычи и транспортировки энергоресурсов. К прочим задачам комплекса относятся: диагностика воздушных линий электропередачи, картографирование, транспортировка грузов, поисковые работы, а также мониторинг экологической обстановки, дорог и объектов придорожной инфраструктуры. В комплекс входит мобильный пункт управления летательным аппаратом, который также представлен на МАКС-2017.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» и концерн «Вега» подписали меморандум о сотрудничестве по разработке беспилотников

Холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) в рамках международного авиационно-космического салона МАКС-2017 заключил с концерном радиостроения «Вега» меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве, предполагающий совместную разработку комплексов с беспилотными летательными аппаратами (КБЛА).

Свои подписи под документом поставили генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский и генеральный директор – генеральный конструктор концерна «Вега» Владимир Верба. Соглашение направлено на расширение научно-технического, информационного и делового сотрудничества между сторонами для повышения конкурентоспособности и эффективного выведения новых образцов военной и гражданской техники и технологий на отечественный и международный рынок.

Подписанный документ предполагает сотрудничество в области разработки и освоения серийного производства беспилотников вертолетного типа берегового и корабельного базирования в интересах Минобороны РФ и других силовых структур. Новые комплексы будут создаваться на основе инновационных решений в области вертолетостроения и робототехники, радиолокации и высокопроизводительных защищенных средств управления, приема, обработки и передачи информации.

«Концерн радиостроения «Вега» является одним из ключевых российских производителей бортовых радиолокационных систем управления и наблюдения для комплексов с беспилотными летательными аппаратами. Мы будем использовать опыт наших партнеров для решения общих приоритетных задач в рамках инновационной политики госкорпорации Ростех», - подчеркнул генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский по итогам подписания.

Еще одним направлением сотрудничества станет разработка и вывод в серию гражданских БЛА, предназначенных в том числе для развития системы освещения обстановки в Арктике и мониторинга промышленной инфраструктуры топливно-энергетического комплекса России. Данную работу



предполагается проводить совместно с конструкторским бюро «ВР-Технологии», входящим в состав холдинга «Вертолеты России».

Кроме того, стороны подтвердили заинтересованность в совместном продвижении указанных технологий на отечественный и международный рынок. В этих целях меморандумом предусмотрено оказание взаимной организационной и информационной поддержки, а также совместное участие в тендерах, выполнение контрактов и участие в организации выставок, конференций и симпозиумов.

[\(Вертолеты России\)](#)

ОДК объединяет разработку и производство малоразмерных двигателей для БЛА

Рыбинское ПАО «ОДК – Сатурн» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) стало управляющей организацией Омского моторостроительного конструкторского бюро. Таким образом, холдинг объединил в своем составе разработку и производство российских малоразмерных газотурбинных двигателей для беспилотных летательных аппаратов.

Малоразмерные газотурбинные двигатели, разработка и производство которых осуществляется в Рыбинске и Омске, предназначены для установки на беспилотные летательные аппараты. Основными требованиями к подобным ГТД являются минимальные габариты и масса, высокая экономичность и надежность.

ОДК на базе «ОДК – Сатурн» ранее успешно реализовало программу импортозамещения малоразмерных двигателей: были разработаны и поставлены на серийное производство несколько модификаций отечественных двигателей для БЛА.

За последние несколько лет объемы производства малоразмерных двигателей значительно увеличены.

«Процессы объединения «ОДК – Сатурн» и ОМКБ были инициированы с целью консолидации усилий по разработке и серийному изготовлению двигателей для БЛА, – говорит управляющий директор АО «Омское моторостроительное конструкторское бюро», заместитель управляющего директора ПАО «ОДК – Сатурн» по программам военных ГТД и спецтехнике Иван Марков. – Теперь программа малоразмерных двигателей ОМКБ будет развиваться под управлением «ОДК – Сатурн». Следующим шагом станет объединение «ОДК – Сатурн» и ОМКБ, которое запланировано на 2018 год. Уверен, что объединение усилий рыбинских и омских моторостроителей на базе накопленного научно-технического потенциала наших предприятий позволит улучшить характеристики серийных изделий, а также создать новые двигатели для самых разнообразных БЛА в интересах российских и зарубежных заказчиков».

Одним из основных направлений дальнейшего развития ОМКБ, основанного в 1956 году, определено создание в г. Омск современного испытательного комплекса для малоразмерных ГТД.

Входящий в продуктовую линейку ОДК малоразмерный двигатель 36МТ создан «ОДК – Сатурн» на базе двигателя разработки ОМКБ. По основным показателям двигатель не уступает зарубежным



аналогам, а по удельной лобовой тяге превосходит конкурентов. Преимуществами изделия 36МТ являются также: высокая топливная экономичность; надежный запуск за минимальное время; встроенный генератор для электроснабжения летательного аппарата; современная система управления; стойкость к воздействию перегрузок, ударных и тепловых волн, возможность длительного хранения.

Двигатель 36МТ представлен на стенде ОДК на в проходящем в г. Жуковский Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017.

[\(ОДК – Сатурн\)](#)

Иран впервые продемонстрировал на МАКС-2017 собственный беспилотник

Иран продемонстрировал на авиасалоне МАКС-2017 в подмосковном Жуковском собственную версию беспилотного летательного аппарата, созданного на основе американского дрона ScanEagle, сообщает корреспондент RNS из Жуковского.

Беспилотник Yasir предназначен для решения задач разведки и наблюдения. Длина аппарата — 2,1 м, размах крыла — 3 м. Максимальная взлетная масса — 21 кг. В отличие от оригинала иранская версия оснащается хвостовым оперением в виде перевернутой латинской буквы «V».

По информации иранских разработчиков, аппарат может выполнять полеты продолжительностью до 8 часов. При этом радиус действия системы составляет 100 км.

Комплекс может быть выполнен в сухопутном или в морском варианте с размещением на палубе корабля. В сухопутном исполнении взлет может осуществляться как с катапульты, так и с автотранспортного средства.

Российский эксперт в области беспилотных систем Денис Федутинов сказал RNS, что производство копий американского беспилотника ScanEagle в Иране началось после того, как в 2012 году один из таких беспилотников оказался в распоряжении иранских специалистов. «По словам иранской стороны, он был перехвачен. Однако нельзя исключать, что имела место аварийная посадка аппарата вследствие технических проблем», — добавил Федутинов.

Ранее сообщалось, что в 2013 году главнокомандующему ВВС России Виктору Бондареву во время его визита в Иран была подарена копия американского беспилотника ScanEagle в качестве «символа технических возможностей ИРИ».

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

В Жуковском показали отечественных дронов

На выставке Международного авиационно-космического салона МАКС-2017 можно увидеть последние инновационные разработки для авиационной и космической техники. Интерес посетителей вызывают не только зарубежные, но и российские проекты. Корреспондент «Газета.Ru»



посетил несколько стендов и узнал, как в России собирают БПЛА, что такое адаптивное крыло и когда в России появится новейший спортивный самолет.

На МАКСе-2017 можно увидеть космические аппараты, компоненты и системы космического назначения, беспилотники, целевую аппаратуру, новые разработки в сфере материаловедения и неразрушающей диагностики, а также современные программные комплексы, многие из которых уже применяются для создания авиационной и космической техники. Показать себя посетителям российского авиасалона приехали участники более чем из 30 стран, в том числе из Бельгии, Германии, Ирана, Италии, Китая, США, Франции, Чехии, Японии. Россию на МАКС-2017 представляет 521 компания, часть из которых — разработчики из кластера «Сколково».

«В этот раз на МАКСе представлено более 25 компаний из кластеров промышленных, космических, информационных технологий Фонда «Сколково», это более чем вдвое больше, чем на прошлом авиасалоне. И мы рады, что многие наши резиденты уже находятся на более взрослой стадии становления, что появляются новые компании», — подчеркнул аналитик кластера космических технологий и телекоммуникаций фонда Иван Косенков.

Наряду с космическими аппаратами, моделями паропланов и двигателей нового поколения внимание зрителей привлекают новейшие беспилотные летательные аппараты (БПЛА): их популярность с каждым годом растет, а стоимость такой аэрофотосъемки снижается за счет развития технологий и внедрения новых материалов.

Как рассказали «Газете.Ру» на стенде компании «Съемка с воздуха», этому направлению повышенное внимание уделяют технические вузы: если раньше студентов-инженеров на практику привлекали для сборки таких аппаратов, то теперь все более популярным становится обучающая программа для операторов БПЛА. Беспилотники активно используются также в мониторинге перевозки грузов, обследовании территорий. Идея, реализация и сборка таких беспилотников полностью российская. Оборудование — российского и китайского производства, а двигатели – чешские. Дальность полета БПЛА россиян достигает 100 км. Компания работает с конструкторскими бюро, которые делают такие аппараты под заказ.

«У нас проходят практику студенты МАИ», — сообщили сотрудники компании. Для студентов разработан учебный БПЛА «GeoDrone L», который содержит в себе необходимые методики и инструкции для включения его в состав образовательных программ дополнительного образования в вузах. Оператор беспилотного воздушного судна включен в программу Агентства стратегических инициатив по развитию профессий будущего.

Для исследования морских и прибрежных территорий разработана система SkyRod, позволяющая малому палубному беспилотнику приземляться на любые, в том числе маломерные, суда. Комплекс может применяться для научных исследований, для экологического мониторинга, проведения поисково-спасательных операций. Время полета такого аппарата составляет, в зависимости от схемы энерговооруженности и способа запуска, от 1,5 до 5 часов с полезной нагрузкой до 2 кг.



КБ «Авиаспорт» представила на авиасалоне свой макет пилотажно-спортивного самолета, который легче своих зарубежных аналогов за счет использованию современных материалов. Весить такой планер будет 750 кг, с учетом двигателя и пассажира.

«Здесь применяются новейшие конструкторско-технические решения, титан, полимерно-композитные материалы, что позволило разработать более легкий и маневренный аппарат», — рассказали «Газете.Ru» на стенде «Авиаспорта». Такой самолет сможет развивать скорость до 320-335 км/час и пролетать расстояния свыше 1000 км. Проект проходил защиту при участии конструкторского бюро «Сухого» и КБ им. Яковлева. Опытный самолет планируется изготовить в течение ближайших полутора лет и на следующий МАКС разработчики могут уже привезти натурную модель. Пока над стендом висит макет ярко-красного спортивного самолета.

«Датадванс» представила программный комплекс для предсказательного моделирования, основанного на данных, и многодисциплинарной оптимизации для автоматизации процессов проектирования сложных инженерных изделий. Платформа pSeven позволяет контролировать данные, полученные из различных источников, и предоставляет широкие возможности для их исследования, включая различные инструменты визуализации и статистики, а также набор специализированных инструментов для анализа моделей.

По заверению разработчиков, PSeven позволяет одинаково эффективно решать задачи оптимизации как с быстрыми аналитическими моделями, так и с ресурсоемким численным моделированием физических процессов. Такой комплекс использовался при расчетах конфигурации семейства из трех самолетов Airbus на этапе концептуального проектирования для минимизации последующих доработок и затрат. Это позволило на 5% увеличить производительность и на 20% снизить время проектирования.

Еще одной российской разработкой стало адаптивное крыло новой формации, представленное на стенде «Эй-Эс-Ви Технологии» (ASV-Tech), которая, в частности, разрабатывает аэродинамические поверхности с адаптивным профилем новой формации. Технология позволяет повысить эксплуатационные характеристики летательного аппарата любого типа – от беспилотников до пассажирских самолетов – за счет новой системы выдува воздуха и изменения существующей модели закрылок. Применение этой технологии позволит значительно увеличить коэффициент подъемной силы летательных аппаратов, заверили представители компании-разработчика.

На стенде Научно-производственного объединения «Радиотехнические системы» и его дочерней компании «Курсир» можно увидеть анализатор сигналов навигации и посадки АСПН-1, мультимедийную презентацию и 3D-модели оборудования, разработанного материнской компанией – НПО «РТС». Здесь также представлена система посадки ILS 734 с дальномерным радиомаяком DME 734 и инновационные разработки в области аэронавигации.

«Участие резидентов «Сколково» в МАКС-2017 было очень успешным: было подписано соглашение с Российскими космическими системами (РКС) о поддержке малых компаний, мы надеемся, что РКС, которая уже стала спонсором одной из компаний – резидентов «Сколково», будет и дальше



поддерживать разработку продуктов и услуг с использованием достижений для космической техники», — заключил Косенков.

Газета.Ru

Перевозки грузов дронами легализуют к 2019 году

Правительство России планирует до конца 2018 года реализовать комплекс мер, который позволит владельцам легких воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов на законных основаниях выполнять воздушные перевозки пассажиров и грузов за плату. В настоящее время использование малой авиации в коммерческих целях недостаточно урегулировано законодательно, что создало условия для активного применения "серых" схем в этом секторе.

Как рассказал "Известиям" источник в авиационной отрасли, в правительстве России до конца сентября будет разработана "дорожная карта" по созданию экономических и правовых условий для коммерческого использования легких и беспилотных воздушных судов при соблюдении должного уровня безопасности. Реализация этого плана будет рассчитана до конца 2018 года. Принципиальное решение было принято на заседании президентской комиссии по вопросам развития авиации общего назначения, состоявшемся во второй половине июня.

В рамках реализации этих планов будут разработаны федеральные авиационные правила, устанавливающие требования к лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки на воздушных судах вместимостью не более 19 пассажиров или с максимальной взлетной массой менее 5700 кг.

В Минтрансе России "Известиям" подтвердили такие планы. "Да, это так, но работа в самом начале пути", - отметили в пресс-службе министерства.

- Беспилотные технологии - это будущее транспортного комплекса России и всего мира, - подчеркнул глава департамента программ развития Минтранса Алексей Семенов. - В создании условий для их развития важно идти в ногу с мировыми тенденциями, и мы не отстаем, а порой даже опережаем в этом отношении другие страны.

Заместитель генерального директора ФГУП "ЗащитаИнфоТранс" (подведомственна Минтрансу, ответственна за создание системы учета беспилотников) Виктор Парахин рассказал, что проект постановления правительства, регламентирующий порядок регистрации беспилотных средств со взлетной массой до 30 кг, готов к внесению в правительство.

- Заявитель будет иметь возможность поставить свой аппарат на учет в совершенно комфортном режиме - то есть буквально в три клика через специальный сайт, введя там номер беспилотника, свои данные и выбрав удобный способ получения регистрационной метки, - рассказал Виктор Парахин.

По данным "Известий", в правительстве планируют исключить лицензирование деятельности в области эксплуатации легких и беспилотных воздушных судов и подготовки авиационного персонала, а также минимизировать издержки владельцев летательных аппаратов. Требования к



авиаперевозчикам будут дифференцированы с учетом пассажироместимости воздушных судов, видов полетов и рисков причинения вреда и нанесения ущерба.

Владельцам самолетов малой авиации, желающим выполнять коммерческие перевозки, не потребуется регистрироваться в качестве авиакомпании с получением сертификата эксплуатанта, что требует значительных и постоянных финансовых затрат. Но останутся требования к соблюдению всех необходимых норм в области безопасности полетов. Для обеспечения баланса между развитием авиаперевозок и обеспечением безопасности полетов будет создана система государственного регулирования, ориентированная на управление рисками.

По словам президента общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов "АОПА-Россия" Владимира Тюрина, к эксплуатантам легких воздушных судов нецелесообразно предъявлять те же требования, что и к крупным авиакомпаниям. Во всех развитых странах мира для этого сегмента авиации действуют упрощенные правила сертификации.

- Снижение регулирующего воздействия в сфере коммерческого использования легких воздушных судов, о котором мы уже давно просим государство, даст мощный импульс развитию малой авиации и росту региональных авиационных перевозок, - заявил "Известиям" Владимир Тюрин.

Независимый аналитик Дмитрий Адамидов считает, что правительство решительно взялось за малую авиацию и хочет вывести ее из нынешнего полулегального состояния.

- В целом это выглядит вполне здоровой идеей как с точки зрения дополнительных налогов, так и с точки зрения повышения безопасности полетов. Но очень важно, чтобы создаваемые нормативные акты были максимально сбалансированными, - отметил Дмитрий Адамидов.

В государственном реестре гражданских воздушных судов РФ более половины зарегистрированных легких и сверхлегких воздушных судов принадлежат субъектам авиации общего назначения, которые по действующему законодательству не имеют законных прав на выполнение коммерческих перевозок. Однако для компенсации расходов на содержание и эксплуатацию авиатехники собственники нередко прибегают к "серым" схемам, выполняя полеты за плату, включая услуги аэротакси, экскурсионные, ознакомительные, учебные или демонстрационные полеты.

[\(Известия\)](#)