



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Bell 505 получил сертификат EASA
- «Вертолеты России» заключили первый экспортный контракт на поставку Ми-171А2
- Мне бы в небо
- 150-й вертолет Н145 поставлен компании Helicopter Travel Munich (HTM)
- Второй опытный образец вертолета Ка-62 готовят к первому полету
- В ЦАГИ завершили испытания подвесного топливного бака для вертолетов Ми-28Н и Ми-35М

Новости вертолетной индустрии в России

- «ЮТэйр - Вертолетные услуги» запускает воздушную «Скорую помощь»
- Вертолеты Ми-28УБ передают ВКС России
- «Вертолеты России» планируют поставить ГТЛК более 30 машин
- Соосная схема. Зачем вертолетам Камова два несущих винта
- Росгвардия намерена приобрести еще один вертолет Ка-226
- Систему послепродажного обслуживания российских вертолетов обсудят на 10-м Вертолетном форуме
- После 20 с лишним лет перерыва в Псковской области возрождают санитарную авиацию
- На территории Омутнинской ЦРБ появилась вертолетная площадка
- Новый транспортный вертолет Ми-26 пополнил соединение армейской авиации ВВО в Хабаровске
- Авиационный полк ЗВО усилился ударным вертолетом Ми-28Н «Ночной охотник»
- Чистый убыток Казанского вертолетного завода вырос в 2,5 раза - до 2,3 млрд рублей
- Лучшим вертолетчиком МЧС России стал Николай Шаров из Красноярского края
- Суммарный налет вертолетов Ансат «ЗАО Русские Вертолетные Системы» превысил 1000 часов
- «ЮТэйр - Вертолетные услуги» переводит бортовую документацию на планшеты
- Санитарная авиация в фокусе работы юбилейного Вертолетного форума
- Первая партия новых вертолетов Ми-28УБ поступила в авиационный центр ВКС
- Компания «Конверс Авиа» доставила на Шпицберген новый Ми-8 взамен разбившегося
- Медицинский вертолет Ми-8 пополнил парк санавиации Псковской области
- Санавиация приходит на помощь
- Сто спасенных жизней: как работает оренбургская санавиация?
- Приморцев спасают вертолеты из Европы
- «Вертолеты России» провели на Улан-Удэнском авиационном заводе конференцию по качеству и надежности авиационной техники
- Медцентры Оренбуржья оборудуют вертолетными площадками
- На Улан-Удэнском авиазаводе обсудили повышение надежности вертолетов Ми-8
- «Хелипорт-М» сертифицирована для проведения авиационных работ
- Экипажи вертолетов авиаполка, базирующегося в Краснодарском крае, прошли курс специальной подготовки с применением приборов ночного видения



Новости вертолетной индустрии в мире

- 110 лет первому полету человека на вертолете
- ФСВТС: отказ Афганистана от российских вертолетов ударит по боеспособности страны
- «Русский час» в Мексике рассказал о предложениях российского вертолетостроения странам Латинской Америки
- Поставки самолетов и вертолетов растут
- «Вертолеты России» продемонстрировали Ансат потенциальным заказчикам в Пакистане
- Falcon Aviation станет первым оператором AW169 на Ближнем Востоке
- Парк Silk Way Helicopter Services пополнят вертолеты AW109 и AW169
- БСКД вертолетов становятся частью их ДНК

Новости аэрокосмической промышленности

- EASA упорядочит нормы летного времени
- Авиакомпания "Ямал" приняла еще один SSJ 100
- Ростех примет участие в Dubai Airshow 2017
- MC-21 получит российский сертификат типа в середине 2019 года
- «Суперджеты» сообщат 16 тыс. параметров
- В Казани выкатили новый ракетносец Ту-160
- Ростех формирует единую модель управления качеством
- В ГСС определятся с созданием новой версии SSJ 100 в начале 2018 года
- «Технодинамика» наращивает производство гражданской продукции
- 85 лет исполнилось одному из опорных вузов ОДК – Уфимскому государственному авиационному техническому университету

Новости беспилотной авиации

- Страхование БПЛА — от теории к практике

Новости вертолетных программ

Bell 505 получил сертификат EASA

Bell Helicopter объявила о сертификации Bell 505 Jet Ranger X Европейским агентством по безопасности полетов (EASA). Как комментируют в компании, первый вертолет европейскому клиенту будет поставлен в начале 2018 года. В настоящее время Bell 505 Jet Ranger X имеет сертификаты типа, выданные следующими авиационными регуляторами: FAA, Австралии, Чили, Гватемалы, Индонезии, Мексики, Новой Зеландии, Перу, Южной Кореи, Аргентины и совсем недавно – Японии.



Bell имеет более 450 писем о намерениях на Jet Ranger X и находится в процессе перевода их в твердые заказы. По словам генерального директора производителя Митча Снайдера, Bell в этом году планирует выпустить около 50 новых 505, а базовая стоимость вертолета будет находиться в районе \$1,2 млн. В канадском подразделении Bell более 100 сотрудников из 900 работает в программе 505.

В ноябре 2016 года Bell Helicopter и Mecaer Aviation Group (MAG) представили и новый вариант VIP-интерьера для Bell 505 Jet Ranger X. Как комментируют партнеры, сборка компонентов пассажирской кабины будет производиться в Италии на производственных мощностях Mecaer Aviation Group (Монтепрандоне). Клиент может выбрать из нескольких вариантов отделки и конфигураций.

Bell 505 Jet Ranger X – легкий пятиместный вертолет с двигателем Turbomeca Arrius 2R, системой FADEC, крейсерской скоростью 232 км/ч, дальностью 667 км, полезной нагрузкой 680 кг. К услугам клиентов вертолет предлагает полностью интегрированную «стеклянную кабину» для уменьшения нагрузки пилота, отличный обзор для экипажа и авионика G1000H. Дополнительной функцией безопасности является высокоинерционный несущий винт, который дает превосходные возможности авторотации.

Напомним, что официальный представитель Bell Helicopter в России компания Jet Transfer.
([BizavNews](#))

«Вертолеты России» заключили первый экспортный контракт на поставку Ми-171А2

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках международной выставки Dubai Airshow 2017 заключил с индийской компанией Vectra Group первый экспортный контракт на поставку гражданского вертолета Ми-171А2.



В соответствии с условиями соглашения, средний многоцелевой Ми-171А2 будет передан заказчику в 2018 году. Кроме того, контрактом предусмотрен опцион на закупку еще одной машины.

"Целый ряд потенциальных заказчиков со всего мира пристально следит за развитием этого проекта, и я уверен, что сертификация и успешная эксплуатация Ми-171А2 в Индии позволит воплотить их интерес в новые контракты", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский по итогам подписания.

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

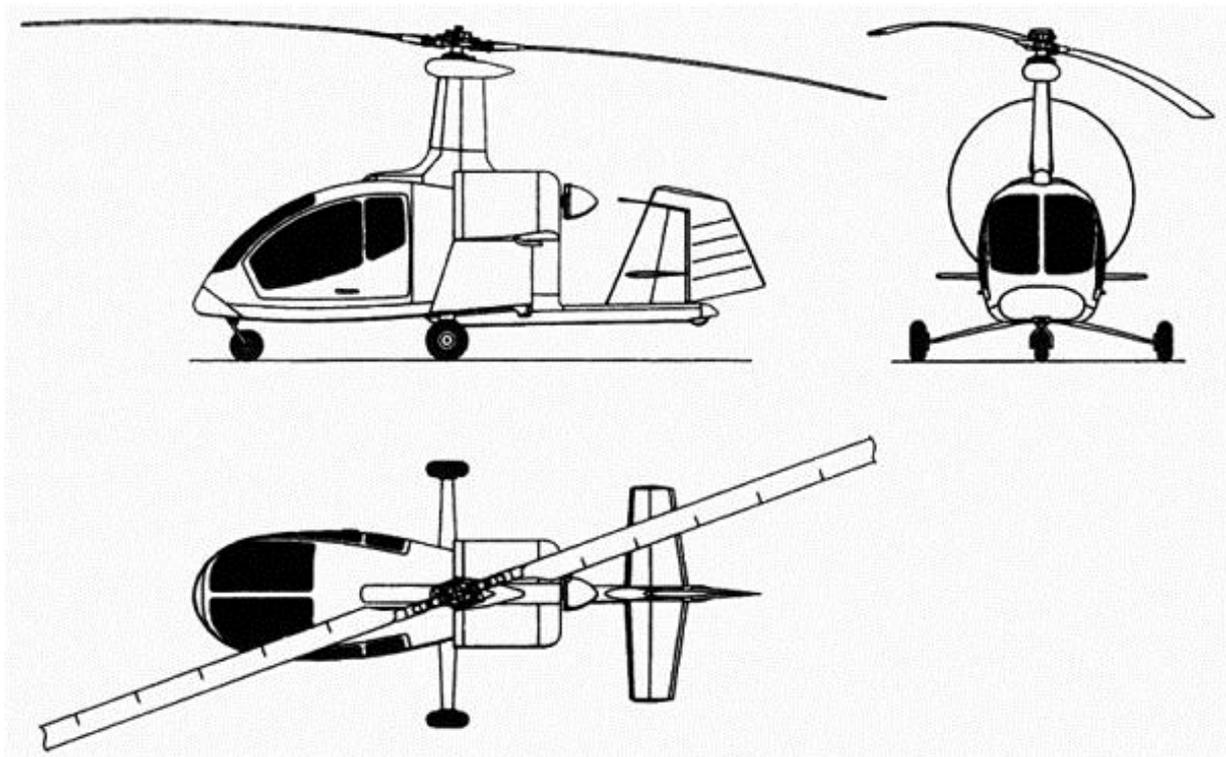
Применение цифрового пилотажно-навигационного комплекса с дисплейной индикацией данных позволило сократить состав экипажа до двух человек. Введение в состав бортового электронного оборудования аппаратуры диагностики и контроля состояния основных систем повысило надежность вертолета и дало возможность сократить затраты времени на его техническое обслуживание. На Ми-171А2 установлены более эффективный Х-образный рулевой винт и новый несущий винт с цельнокомпозитными лопастями усовершенствованной аэродинамической компоновки.

[\(Вертолеты России\)](#)

Мне бы в небо

Еще пара месяцев, и в воркутинское небо поднимется самодельный летательный аппарат «Дельфик». Его разработчик Сергей Дорохов считает, что зима – вполне подходящее время для того, чтобы поставить свое детище на крыло.

Хотя крыльев у «Дельфика» нет – как классический вертоплан в воздух он будет подниматься с помощью винтов. Сергей Дорохов, можно сказать, последний из могикан воркутинского авиационно-технического спортивного клуба, который он создавал в 90-х и долгое время возглавлял. В нем состояло более 160 воздухоплатателей. «Курсантов» сначала учили летать на дельтапланах: база клуба располагалась на 110-м километре в сторону Лабытнанги. Освоив азы летного дела, многие молодые воркутинцы поступали в летные училища и вузы без конкурса.



«Вот что бывает, если мальчишек не прогоняют с летного поля», – с этой фразы можно начать историю о том, как у Сергея Дорохова появилось столь редкое и технически сложное увлечение. Его детство прошло в Новокузнецке Кемеровской области. – Нас в аэропорту все знали: родственники там работали, – рассказывает Сергей. – Взрослые что-то ремонтируют, а нас то деталь какую-то попросят подать, то ключ, а оно все в голове и откладывается... У меня друзья были Станислав и Игорь. Потом вместе оканчивали летное училище, сегодня один из них генерал-майор, а другой генерал-лейтенант. Из детства запомнился эпизод, как мы, первоклашки, сидели на лестнице, ведущей на чердак нашего старого барака, и разговаривали о том, кто кем хочет стать. Слава сказал, что летчиком, Игорь промолчал, а я тоже сказал, что буду летать.

В беседе Сергей Михайлович упомянул о том, что его мама Раиса Ивановна Шанина тоже была летчиком, во время войны летала на У-2, так называемой «этажерке». На педагога переучилась после

ранения в 1943 году, так что любовь к небу у Дорохова в генах. Своего «Дельфика» Сергей Михайлович уже года три строит в большом гараже. Он сам себе и конструкторское бюро, и техническая мастерская, и испытательная лаборатория. Вертопланы, их еще называют автожирами, сочетают в себе свойства нескольких летательных аппаратов – самолетов, вертолетов и дельтапланов.

– Многие детали для своего аппарата я делаю сам, случается и переделывать, поэтому процесс затягивается. Друзья то и дело спрашивают, мол, когда уже полетишь, но я не стану этого делать на «сырой» машине, мне надо собрать надежный аппарат, чтобы он не подвел меня в воздухе. В итоге это будет комфортный двухместный вертоплан весом в 600-700 килограммов с закрытой прозрачной кабиной с обогревом, на котором можно будет не только летать самому, но и обучать летному делу других. Надеюсь, такие люди в нашем городе есть, – рассуждает летчик.

Gazetamv.ru

150-й вертолет H145 поставлен компании Helicopter Travel Munich (НТМ)

Компания Helicopter Travel Munich (НТМ) получила юбилейный вертолет H145: им стала 150-я по счету машина этой модели, собранная на заводе Airbus Helicopters в Донаувёрте (Германия). Немецкий оператор, чей парк также включает модели H125 и H135, начнет эксплуатацию вертолета в январе 2018 года для офшорных работ в Северном море. До начала эксплуатации на своей базе в Эмдене заказчик оснастит вертолет спасательной лебедкой и флотационным оборудованием.



Первым эксплуатантом вертолета H145 стала немецкая авиационно-спасательная служба DRF (Deutsche Rettungsflugwacht e.V.) в июле 2014 года. Крупнейшим оператором H145 является группа Babcock, чей парк состоит из 27 машин этой модели. H145 в основном используется для выполнения поисково-спасательных и правоохранительных операций.



Германия является крупнейшей страной по числу эксплуатируемых вертолетов H145 (более 30 машин). На сегодняшний день суммарный налет парка H145 в мире превысил 80 000 лётных часов. Общий налет семейства H145, состоящего из 1400 вертолетов H145, EC145 и BK117, превысил 4,8 миллиона лётных часов.

[\(Airbus Helicopters\)](#)

Второй опытный образец вертолета Ка-62 готовят к первому полету

В первой декаде сентября нынешнего года на 3-м Восточном экономическом форуме (ВЭФ) во Владивостоке был представлен в статической экспозиции второй летный образец вертолета средней грузоподъемности Ка-62, который ни разу не поднимался в воздух.

Третий опытный образец винтокрылой машины Ка-62, которая строится на авиазаводе «Прогресс» им. Н.И.Сазыкина в Арсеньеве (Приморский край), планируется поднять в воздух в 2018 г., сообщил А.Богинский.

Андрей Иванович добавил, что новый отечественный вертолет средней грузоподъемности Ка-62 планируется сертифицировать в транспортной и пассажирской версии в конце 2019 г., а после получения сертификата в начале 2020 г. приступят к поставкам первых серийных машин. В сертификационных испытаниях Ка-62 намечено задействовать три прототипа вертолета.

Стоит напомнить, что первый опытный образец многоцелевого транспортного вертолета Ка-62 – машина Ка-62 ОП-1 совершила к ноябрю 2017 г. только два полета.

Практика последних десяти лет показала, что сроки, заявленные руководством холдинга по созданию перспективной вертолетной техники, постоянно срываются.

Досье ЖВ

Многоцелевой транспортный вертолет средней грузоподъемности Ка-62 разрабатывается с начала 90-х годов прошлого столетия. Вертолет имеет взлетную массу 6,5 т. Машина рассчитана на перевозку до 15 пассажиров или 2 т грузов в салоне (или 2,5 т груза на внешней подвеске) с крейсерской скоростью 290 км/ч.

На вертолете установлены два турбовальных двигателя (ТВД) Ardiden 3G французской компании «Турбомека» (Turbotomeca). Интегрированный цифровой пилотажно-навигационный комплекс КБО-62 отечественной разработки, установленный на вертолете, обеспечивает решение широкого круга задач по навигации и пилотированию вертолета.

[\(Жуковские вести\)](#)

В ЦАГИ завершили испытания подвесного топливного бака для вертолетов Ми-28Н и Ми-35М

В Центральном аэрогидродинамическом институте имени Н.Е. Жуковского успешно завершены испытания на усталостную прочность серийного подвесного топливного бака для вертолетов Ми-28Н, Ми-35М и их модификаций, производимых на предприятии "Роствертол" холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех).



Установка подвешного топливного бака на специальном стенде полностью имитировала установку на вертолете, а параметры спектра вибронагрузений соответствовали наиболее критическим для установки подвешного топливного бака режимам полета. Испытания проводились с целью подтверждения качества изготовления серийной продукции, а также стабильности технологического процесса производства изготавливаемой продукции.

Проведенные испытания подтвердили качество изготовления подвешных топливных баков вертолетов Ми-28Н, Ми-35М и их модификаций, что обеспечивает их дальнейшую безопасную эксплуатацию.

Ударный вертолет Ми-28Н в российской армии прозвали "Ночным охотником" за способность выполнять боевые задачи в любое время суток. Он предназначен для огневой поддержки передовых частей сухопутных войск, мотострелковых и танковых подразделений. "Ночной охотник" обладает усиленной бронезащитой, отличается повышенной боевой живучестью, оснащен современным высокоточным комплексом управляемого и неуправляемого вооружения.

Транспортно-боевой вертолет Ми-35М предназначен для уничтожения бронетанковой техники и огневой поддержки подразделений сухопутных войск. Он оснащен современным высокоточным оружием и способен выполнять боевые задачи круглосуточно в различных метеоусловиях. Одной из наиболее важных особенностей Ми-35М является наличие нескольких вариантов применения: боевого, десантного, санитарного и транспортного.

[\(Вертолеты России\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

«ЮТэйр - Вертолетные услуги» запускает воздушную «Скорую помощь»

АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» первым среди российских вертолетных операторов получило лицензию на осуществление медицинской деятельности. Документ дает компании право оказывать пострадавшим первичную помощь на месте и организовать их эвакуацию воздушным транспортом в медицинские центры.



Получение лицензии стало финальным этапом реализации проекта по развитию аэромедицинской эвакуации, в основу которого «ЮТэйр - Вертолетные услуги» заложила принцип предоставления Заказчикам услуги полного цикла – круглосуточное дежурство летного и технического состава, диспетчеров, квалифицированных парамедиков, имеющих за плечами опыт работы в гуманитарных миссиях по всему миру. Предусмотрено оснащение воздушных судов Ми-8/Ми-17 специализированными медицинскими модулями для стабилизации состояния пациентов и поддержания их жизнедеятельности во время полета.

«Предоставление двух видов услуг – первой медицинской помощи и непосредственно транспортировки – одним исполнителем эффективно с точки зрения оперативности и экономики. И мы уже видим большой интерес к проекту со стороны предприятий топливно-энергетического комплекса России, а также многих государственных предприятий и организаций», – подчеркнул первый заместитель генерального директора по коммерции АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» Олег Семенов.

В настоящее время «ЮТэйр» является лидером авиамедицины в стране. В рамках заключенных договоров воздушные суда Группы оказывают услуги санавиации в Ханты-Мансийском автономном округе, Тюменской и Омской областях, Красноярском, Хабаровском краях, Республике Хакасия. В 2017 году налет воздушными судами по данной категории авиаработ уже составил около 5 000 часов, вертолетами компании осуществлена плановая транспортировка свыше тысячи пациентов.

[\(ЮТэйр - Вертолетные услуги\)](#)

Вертолеты Ми-28УБ передают ВКС России



Завершено изготовление вертолетов Ми-28УБ для Минобороны России в рамках исполнения гособоронзаказа 2017 года. Машины поступят для подготовки экипажей в воинские подразделения Воздушно-космических сил (ВКС) России.

Ми-28УБ оснащен двойной системой управления, которая позволяет пилотировать вертолет как из кабины летчика-командира экипажа, так и из кабины летчика-оператора. Наряду с основной ударной функцией новый вертолет может выполнять задачи по летной подготовке и обучению летного состава.

Вертолет, как и его предшественник, сохраняет маневренность и способность выполнять боевые задачи в любое время суток, он может применяться для огневой поддержки передовых частей сухопутных войск и противотанковой обороны. Вертолет обладает усиленной бронезащитой, отличается высокой боевой живучестью и оснащен обширным комплексом вооружения.

[\(Департамент информации и массовых коммуникаций МО РФ\)](#)

«Вертолеты России» планируют поставить ГТЛК более 30 машин

Холдинг "Вертолеты России" подпишет до конца 2017 года с государственной транспортно-лизинговой компанией (ГТЛК) контракт на поставку 31 вертолета - 12 "Ансат" и 19 Ми-17/8, сообщил журналистам в первый день работы выставки "Дубай-2017" глава холдинга Андрей Богинский.

"В этом году будет подписан контракт с ГТЛК на поставку 31 вертолета - 12 "Ансат" и 19 Ми-17/8", - сказал Богинский.

Он также сообщил, что первые три вертолета будут поставлены в марте.

[\(РИА Новости\)](#)

Соосная схема. Зачем вертолетам Камова два несущих винта

Легкие, быстрые, компактные, надежные и необычные - эти характеристики идеально подходят серии вертолетов КБ имени Камова, которая в воскресенье отмечает 70-летний юбилей. Двенадцатого ноября 1947 года в воздух поднялась первая машина знаменитого советского авиаконструктора Николая Камова - Ка-8 "Иркутянин". Это событие стало началом эпохи вертолетов с соосной схемой расположения несущих винтов. Россия до сих пор остается единственным государством в мире, наладившим массовое производство этих сложных машин. Камовские вертолеты успешно трудятся на "гражданских должностях", а также служат в частях армейской и морской авиации. О том, для чего нужна соосная схема, а также о ее главных преимуществах и недостатках - в материале РИА Новости.



Без доворота

Первый соосный летательный аппарат КБ имени Камова К-8 "Иркутянин" больше напоминает летающий мотоцикл, нежели привычный для взгляда обывателя вертолет. Во-первых, у него отсутствует фюзеляж. Вся конструкция состоит из стальных труб, закрепленных на двух надувных цилиндрических баллонах. Пилот сидит в небольшом открытом кресле. Максимальная взлетная масса Ка-8 - всего 320 килограммов, длина - 3,7 метра, высота 2,5 метра. Скромны и летные характеристики: "Иркутянин" был способен подниматься на 250 метров максимум и разгоняться до 80 километров в час. Впрочем, за скоростью и высотой при создании "первенца" камовцы не гнались. Настоящим прорывом стали несущие трехлопастные винты, расположенные один над другим. Это конструктивное решение - визитная карточка практически всех вертолетов Ка.

"Вертолет традиционной схемы в воздухе постоянно доворачивает в ту сторону, в которую вращается его несущий винт, - рассказал РИА Новости главный редактор журнала "Арсенал Отечества" Виктор Мураховский. - Чтобы компенсировать этот момент, на хвостовую балку машины устанавливают дополнительный рулевой винт, который крутит машину в противоположную сторону. Вертолетам Камова такой привод просто-напросто не нужен. Их несущие винты вращаются в противоположные стороны. Такое решение значительно упрощает механику машины, снижает ее уязвимость. Говорят, что Ка-52 способен совершить посадку даже с отстреленным под корень хвостом". Ка-8 в боях поучаствовать не довелось. Во-первых, он предназначен для связи и разведки. Во-вторых, эта машина была построена всего в трех экземплярах. Впервые широкой публике "Иркутянина" показали на параде в Тушино летом 1948 года. Вертолет поднялся в воздух прямо с кузова грузовика, сделал несколько проходов и благополучно приземлился. Именно тогда им заинтересовалось командование



ВМФ, заказавшее Камову проект создания специализированной разведывательной машины. С тех пор вертолеты Ка долгое время оставались флотским "эксклюзивом".

Любопытный факт: само слово "вертолет" вошло в обиход именно благодаря создателям Ка-8. Перед тушинским парадом организаторы спросили Николая Камова, как представить его машину публике. Тот подумал и ответил: "вертолет". До этого момента винтокрылые летательные аппараты именовали американизмом "геликоптер".

Работа над ошибками

Прямыми потомками Ка-8 стали вертолеты Ка-10 и Ка-15, созданные на его основе. Первый появился в конце 1948 года и практически не отличался от оригинальной машины. Он получил более мощный двигатель, больший диаметр несущих винтов и радиостанцию. Кроме того, в Ка-10 была предусмотрена система катапультирования, выбрасывающая пилота назад путем складывания спинки кресла. Испытания этой машины были непростыми. Вертолет раз за разом терял винтами воздушный поток. Однажды это привело к трагедии. Летчик-испытатель Михаил Гуров поднял Ка-10 над испытательной площадкой на 200 метров, проверяя, насколько машине хватает топлива на такой высоте. Для этого он вел аппарат на номинальных оборотах. Скорости лопастей оказалось недостаточно, и вертолет упал. Гуров скончался по пути в больницу.

Впрочем, со временем Ка-10 довели до ума. В 1951 году приняли решение о строительстве военной версии вертолета. К 1953 году в строю уже было девять машин. Ка-10 удалось успешно посадить на палубу крейсера "Максим Горький" при сильном ветре, что лишний раз доказало преимущество соосной схемы: вертолет практически не болтает даже в шторм. Кроме того, военный вариант машины получил полноценную приборную панель с высотомером, спидометром, компасом, вариометром и указателем оборотов несущих винтов.

Ка-15 стал первым вертолетом Николая Камова, пошедшим в крупную серию. Всего было построено 354 машины этого типа. Ка-15 задумывался как противолодочный вертолет, но для нужд флота он получился недостаточно эффективным - сказывалась малая грузоподъемность. В итоге ВМФ разработал необычную тактику боевых троек. Первый Ка-15 нес два гидроакустических буя для обнаружения подлодок. На втором была установлена аппаратура управления и слежения. Глубинные бомбы же устанавливались на третьем. Понятно, что такой подход снижал общий боевой вес Ка-15. К тому же было несколько случаев схлестывания лопастей несущих винтов, что приводило к крушению вертолета. Вряд ли стоит винить в этом конструкторов: соосная схема в то время была малоизведанной областью. Приходилось учиться на ошибках.

"Такую схему очень сложно реализовать технически, в отличие от традиционного "одновинтового" подхода, - рассказал РИА Новости Виктор Мураховский. - Она требует большого объема научных расчетов, математики, глубокого знания аэродинамики. Винты на "камовых" располагаются близко друг к другу. Необходимо продумать, как они влияют друг на друга в полете, отработать все это на практике. С годами наши специалисты достигли очень высокого уровня. В других странах серийных машин такой конструкции просто нет - это наше ноу-хау. На Западе строят лишь какие-то опытные экземпляры, беспилотники, зонды. До массового производства дело так и не дошло".



Не только для моря

Всего для нужд Военно-морского флота КБ Камова разработало более десятка различных моделей вертолетов. На сегодняшний день в составе авиации ВМФ имеется 63 многоцелевых Ка-27 и 16 поисково-спасательных Ка-27ПС, 28 транспортно-боевых Ка-29, а также несколько машин радиолокационного дозора Ка-31. Эти вертолеты способны выполнять самый широкий круг задач: вести разведку, высаживать десант на побережье, поддерживать его огнем, спасти сбитых над морем летчиков, выслеживать подводные лодки противника и многое-многое другое. Работу соосных винтов на данных машинах удалось "отполировать до блеска" - серьезные летные происшествия с ними можно пересчитать по пальцам двух рук.

"У соосных вертолетов выше грузоподъемность и на внешней подвеске, и внутри кабины, а кроме того, габариты соосного вертолета меньше, что очень удобно при использовании, например, на нефтяных площадках, - рассказал РИА Новости Заслуженный летчик-испытатель России, старший летчик-испытатель АО "Камов" (входит в концерн "Вертолеты России") Александр Папай. - При соосной схеме управляемость вертолета выше, выше маневренность и лучше высотные характеристики, потому что вся мощность идет на основные винты. А маневренность нужна при ведении боевых действий. Соосный вертолет симметричен, у него нет в полете дополнительных кренов".

Весь накопленный за десятилетия опыт камовцы использовали при создании машин и для армейской авиации. О "Черных акулах" Ка-50 и их двухместных модификациях Ка-52 "Аллигатор" слышали, наверное, все. Бронированные и вооруженные самыми современными ракетами "летающие танки" показали себя грозной силой. Боевая эксплуатация Ка-50 в Чечне подтвердила, что вертолеты соосной схемы прекрасно себя чувствуют не только над морем, но и в горах, где боковой ветер и сложные метеословия могут погубить даже опытного пилота.

"Черная акула" получилась очень живучей. В одном из боевых вылетов экипаж отстрелялся по боевикам с малой высоты, в результате чего в одну из лопастей попал крупный осколок. Вертолет без проблем долетел до аэродрома Ханкала, где поврежденный участок просто отрезали. После этого он своим ходом добрался до пункта базирования. В целом же летчики в Ка-50 буквально влюбились. Мощное бронирование кабины и наличие системы катапультирования придает экипажам уверенности, что в сочетании с высокой автоматизацией полета и отличными маневренными характеристиками самым положительным образом влияет на боевой дух летчиков.

Все эти черты характерны и для двухместного Ка-52, дебютировавшего в Сирии. В марте 2016 года несколько "Аллигаторов" были переброшены на авиабазу Хмеймим и начиная с апреля используются в различных операциях. Обкатали на Ближнем Востоке и палубную модификацию Ка-52К, получившую обозначение "Катран". Обе машины прекрасно показали себя в не самом привычном для них климате.

На сегодняшний день в частях армейской авиации стоят на вооружении более 100 "Аллигаторов". До конца 2017 года Минобороны должно получить еще 14 машин. Наравне с милевскими Ми-28Н и Ми-



35 они будут оставаться основными ударными вертолетами Российской армии в ближайшие десятилетия.

[\(РИА Новости\)](#)

Росгвардия намерена приобрести еще один вертолет Ка-226

Согласно документации, размещенной 10 ноября 2017 года на сайте госзакупок, Федеральная служба Войск Национальной гвардии Российской Федерации объявила конкурс на приобретение одного легкого вертолета Ка-226. Тип вертолета в документации формально не называется, но в закупке фигурирует "легкий многоцелевой вертолет на базе легкого вертолётa соосной схемы сертифицированного Авиационным регистром МАК", с максимальным взлетным весом не более 3800 кг и оснащенный двумя газотурбинными двигателями. Начальная (максимальная) цена контракта определена в 343,7748 млн рублей.

Вертолет должен быть поставлен в авиационный отряд специального назначения управления Росгвардии по Красноярскому краю (Красноярск) к 1 июня 2018 года.

Со стороны bmpd укажем, что в настоящее время в составе Росгвардии находятся восемь вертолетов Ка-226, переданных ей в апреле 2016 года в составе авиационных отрядов специального назначения МВД России (с 2007 по 2012 годы МВД России получило девять вертолетов Ка-226, один из этих вертолетов был потерян в аварии).

В ноябре 2017 года было сообщено, что три новых вертолета Ка-226 планируются к закупке для авиационного отряда Росгвардии в Москве.

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

Систему послепродажного обслуживания российских вертолетов обсудят на 10-м Вертолетном форуме

Вертолетный форум Ассоциации Вертолетной Индустрии, который состоится 24 ноября в Москве, в этом году посвящен теме выполнения авиационных работ – они являются основой экономики всей вертолетной отрасли. Один из краеугольных аспектов выполнения авиаработ - функционирование системы послепродажного обслуживания (ППО), обеспечивающей летную годность вертолетной техники. В рамках форума по этому вопросу состоится круглый стол на тему: «Состояние и проблемы развития стратегии послепродажного обслуживания российских вертолетов».



Цель круглого стола – организация эффективной и простой коммуникации между провайдерами и заказчиками сервисных услуг, которая будет способствовать построению современной системы ППО вертолетов производства холдинга «Вертолеты России». Возможности представителей вертолетного сообщества, вовлеченного в эту работу в рамках 10-го Вертолетного форума, позволяют использовать максимальный профессиональный потенциал широкого круга специалистов.

Модератор круглого стола Олег Худоленко – руководитель технического комитета Ассоциации Вертолетной Индустрии и заместитель генерального директора НПО «ПАНХ» по научно-техническому прогрессу и качеству – расскажет «Об ответственности разработчиков и производителей вертолетов, их агрегатов и комплектующих за качество поставляемой продукции и обеспечение заявленных характеристик и услуг».

Олег Богомолов, директор инженерно-технического департамента «Вертолетной Сервисной Компании» (входит в холдинг «Вертолеты России»), выступит с докладом на тему «Реализация стратегии послепродажного обслуживания российских вертолетов: состояние работ, проблемы и перспективы».

В рамках круглого стола заказчики сервисных и послепродажных услуг смогут узнать информацию о реализованных и проблемных местах внедряемой системы ППО, а также получат шанс обозначить актуальные для них направления модернизации вертолетной техники, ориентированные на увеличение спектра и объема выполняемых авиаработ. Представители сервисных предприятий, производителей дополнительного оборудования и авионики, в свою очередь, познакомятся с новыми требованиями рынка и получат обратную связь от заказчиков, что позволит в дальнейшем усовершенствовать и оптимизировать систему ППО.



К участию в 10-м Вертолетном форуме и его круглых столах приглашаются все заинтересованные лица. Программа форума размещена на сайте АВИ, где до 23 ноября продолжается предварительная регистрация участников.

[\(АВИ\)](#)

После 20 с лишним лет перерыва в Псковской области возрождают санитарную авиацию

Так, на прошлой неделе стало известно, что в скором времени в регион поступит второй «медицинский» вертолёт МИ-8, вдобавок к уже летающему здесь с конца сентября легкомоторному «Ансату».

На операцию по воздуху

Всё это стало возможным благодаря тому, что наша область стала в этом году участником федерального проекта по развитию санавиации в труднодоступных районах.

Надо сказать, что в советские времена при Псковской областной больнице много лет исправно функционировало отделение санавиации, в распоряжении которого было два санитарных борта – вертолёт МИ-2 и самолёт АН-2, благо тогда практически в каждом райцентре и даже в иных крупных деревнях вроде гдовской Самолвы были небольшие, но при этом действующие аэродромы.

Но в «лихих 90-х», когда резко обрушилось финансирование едва ли не всех социальных сфер, от этого вида скорой помощи пришлось отказаться. Как вспоминают тогдашние сотрудники областной больницы, последний договор на эту услугу был заключён с Витебским авиаотрядом. Причём из-за отчаянной нехватки денег псковичи так и не смогли заплатить белорусским «летунам» оговоренную сумму. Тем тогда история псковской санавиации и закончилась. Но оказалось, что не навсегда.

Первый вертолёт, лёгкий двухдвигательный «Ансат», поступил в Псковскую область 23 сентября. А уже 27 сентября он вылетел в Гдов за первым тяжёлым пациентом – мужчиной, у которого обнаружился перитонит.



«Проект санавиации для Псковской области имеет принципиальное значение с учетом удаленности и недоступности некоторых территорий. Спрос на эту услугу высок. С одним воздушным судном у нас в 2 раза меньше возможностей обеспечить все заявки, что несёт реальную угрозу здоровью и жизни наших граждан. Дополнительный борт позволит увеличить частоту вылетов и обеспечить качественной медпомощью всех нуждающихся», — так прокомментировал врио губернатора Михаил Ведерников решение пополнить региональный парк «летающих реанимобилей».

Бывший главврач Псковской областной больницы, первый заместитель председателя областного Собрания депутатов Виктор Антонов считает возрождение санавиации фактом не столько хорошим, сколько естественным. Главный вопрос в том, как именно это будет происходить.

[\(АиФ Псков\)](#)

На территории Омутнинской ЦРБ появилась вертолетная площадка

Накануне пациентку из Омутнинска с острым нарушением мозгового кровообращения на вертолете санитарной авиации эвакуировали в первичный сосудистый центр г. Слободского. Напомним, что в области выстроена четкая система маршрутизации пациентов при различных заболеваниях. Из районных больниц они могут быть эвакуированы как наземным транспортом, так и на вертолетах санитарной авиации в межрайонные лечебно-диагностические центры или в специализированные учреждения г. Кирова.



Как отметил главный врач Омутнинской ЦРБ Станислав Вотинов, к санитарной авиации им приходится прибегать не в первый раз, но если раньше вертолеты садились на городскую вертолетную площадку, которая находится в 3 км от ЦРБ, то сейчас транспортировать пациентов можно непосредственно с территории больницы. Площадка была оборудована в срок менее, чем за 2 месяца силами и средствами районной больницы.

Медицинская эвакуация в Кировской области до недавнего времени осуществлялась двумя вертолётами: «Ансат» и Ми-2. Сейчас на службу санавиации региона поступил еще один вертолет Ми-2.

Отметим, что вертолет «Ансат» оснащён медицинским модулем, который позволяет оказывать помощь пациентам внутри самого транспортного средства при перелёте. На вертолетах Ми-2 также имеется специальное оборудование, позволяющее оказывать медицинскую помощь при транспортировке пациентов.

[\(Новый вариант\)](#)

Новый транспортный вертолет Ми-26 пополнил соединение армейской авиации ВВО в Хабаровске

Соединение армейской авиации Восточного военного округа, базирующееся в Хабаровском крае, пополнилось новым вертолетом Ми-26.



Экипаж самого большого в мире серийно выпускаемого транспортного вертолета совершил перелет из Ростова-на-Дону, где расположен завод-изготовитель, на аэродром постоянного базирования в Хабаровске.

Летчики соединения армейской авиации совершили перелет протяженностью свыше 10 тысяч километров, совершив 8 дозаправок на маршруте следования.

По прибытии в авиачасть командир экипажа доложил об успешном перелете, представители командования соединения поздравили личный состав эскадрильи Ми-26 с поступлением новой авиационной техники.

Новая винтокрылая машина пополнила парк уже стоящих на вооружении соединения армейской авиации округа тяжелых транспортных вертолетов.

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

Авиационный полк ЗВО усилился ударным вертолетом Ми-28Н «Ночной охотник»

Авиационный полк Западного военного округа получил ударный вертолет Ми-28Н «Ночной охотник». Ми-28Н является усовершенствованной модификацией Ми-28. Он оснащен оборудованием пятого поколения и предназначен для поиска и уничтожения в условиях активного огневого противодействия танков и другой бронированной техники, а также малоскоростных воздушных целей и живой силы противника.

Отличительная черта данного вертолета заключается в его возможности выполнять боевые задачи в любое время суток и в самых сложных погодных условиях. На вооружении «Ночного охотника» находится авиационная пушка, которая позволяет летчику в полете выбирать тип боеприпаса – бронебойный или фугасный. Вертолет оснащен экранно-выхлопными устройствами, которые уменьшают вероятность попадания ракет.

Ранее экипажи армейской авиации ЗВО прошли плановое переучивание в Центре подготовки летного состава армейской авиации в Тверской области и получили допуск к полетам на данном вертолете

Кроме этого, до конца месяца вертолетный полк, базирующийся в Смоленской области, пополнится восемью разведывательно-ударными вертолетами Ка-52 «Аллигатор».

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

Чистый убыток Казанского вертолетного завода вырос в 2,5 раза - до 2,3 млрд рублей

Чистый убыток Казанского вертолетного завода холдинга «Вертолеты России» по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) в первые девять месяцев 2017 года увеличился на 166% по сравнению с показателем прошлого года и составил 2,356 млрд рублей, следует из отчета компании.

Выручка концерна за тот же период текущего года также сократилась на 37% до 11,39 млрд рублей против 18,134 млрд рублей в прошлом году.



По итогам периода с января по сентябрь валовый прибыль завода составила 1,594 млрд рублей, что почти в пять раз ниже показателя 7,769 млрд годом ранее.

Казанский вертолетный завод выпускает современные модификации гражданских и военных вертолетов серии «Ми». Завод также разработал и выпускает легкий вертолет «Ансат» и его модификацию «Ансат-У», предназначенную для обучения пилотированию. Входит в холдинг «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех».

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

Лучшим вертолетчиком МЧС России стал Николай Шаров из Красноярского края

Пилот вертолета Ми-8 Красноярского авиационно-спасательного центра МЧС России Николай Шаров признан лучшим среди коллег. Он стал победителем ежегодного конкурса профессионального мастерства, организованного министерством в рамках Всероссийского фестиваля по тематике безопасности и спасения людей "Созвездие мужества 2017", сообщает во вторник пресс-служба Сибирского регионального центра МЧС России.

Николай Шаров приглашен в Москву на торжественную церемонию награждения победителей фестиваля. "Из рук главы МЧС России Владимира Пучкова лучший пилот вертолета Ми-8 Красноярского авиационно-спасательного центра получит диплом и памятную статуэтку", - сообщает пресс-служба ведомства.

Николай Шаров закончил Уфимское высшее военное училище летчиков, служил в Забайкалье и в Красноярском крае. На работу в МЧС России пришел в мае 2013 года, экипаж вертолета под его руководством неоднократно принимал участие в ликвидации лесных пожаров и спасении людей в чрезвычайных ситуациях. Отмечен государственной наградой - медалью "За спасение погибавших", отличился при эвакуации людей из зоны затопления в Алтайском крае во время паводка в 2014 году. "У нас все летчики первоклассные, но Николай Николаевич пользуется особым авторитетом. У него никогда не бывает сбоев в работе, задания руководства выполняет только с оценкой "отлично" и даже лучше. Выполняет функции инструктора, с увлечением обучает тонкостям профессии молодое поколение", - приводит пресс-служба слова врио замначальника Красноярского авиационно-спасательного центра МЧС России Константина Ельникова.

При определении лучшего пилота вертолета на федеральном уровне конкурсная комиссия учитывает количество вылетов и командировок, виды выполненных экипажем работ и число спасенных людей. Новость о своей победе в конкурсе профмастерства Николай Шаров воспринял спокойно. "Работаем не за награды. Спасти человека - это счастье!" - отметил он. Решением руководства СРЦ МЧС России Николай Шаров будет представлен к ведомственной награде.

Фестиваль "Созвездие мужества" проводится уже почти 10 лет. Он состоит из конкурсов профессионального мастерства среди представителей различных профессий ведомства. Главная цель фестиваля - определение и поощрение лучших сотрудников и подразделений МЧС России и



повышение профессионализма. Торжественная церемония награждения победителей всероссийского этапа фестиваля традиционно пройдет в начале декабря в Москве.

[\(ТАСС\)](#)

Суммарный налет вертолетов Ансат «ЗАО Русские Вертолетные Системы» превысил 1000 часов

Специализированная авиационная медицинская служба Helimed, подразделение компании ЗАО «Русские Вертолетные Системы» совершила 280 вылетов в Волгоградской, Псковской и Курганской областях за период с 1.06.2017.

Helimed осуществляет услуги санитарной авиации в рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», утвержденного президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

Для повышения эффективности и безопасности функционирования санитарной авиации специалисты РВС провели модернизацию авиационной инфраструктуры регионов. Оборудовано 70 вертолетных площадок для эксплуатации их в нуждах системы здравоохранения, а также были построены две вертолетные площадки оснащенные современным светотехническим оборудованием в Волгоградской и Псковской областях. У Волгоградского областного клинического кардиологического центра была отмаркирована вертолетная площадка, наличие которой позволяет сократить время оказания медицинской помощи больным с заболеваниями сердца.

Русские Вертолетные Системы являются пионером среди компаний-эксплуатантов, кто начал комплектовать свой парк новейшими отечественными вертолетами «Ансат» разработки КБ Казанского Вертолетного Завода.

В авиационном учебном центре ЗАО «РВС», единственном сертифицированном учебным заведением по подготовке пилотов вертолета Ансат было выпущено 33 командира. Работа центра позволила подготовить квалифицированные кадры для крупнейшего гражданского эксплуатанта вертолетов данного типа, специализированной авиационной медицинской службы Helimed. Сертифицированный сервисный центр находится на территории Хелипарка Подушкино в городе Одинцово.

В основе преимуществ «Ансата» лежит не только его цена, но и лучшая приспособленность отечественной машины к российским условиям и особенностям эксплуатации. Ансат может развивать максимальную скорость до 275 км/ч и совершать перелет на расстояния свыше 500 км. Вертолет оборудован ползковым шасси и имеет самую просторную в своем классе кабину оснащенную двумя сдвижными дверьми, что повышает удобство загрузки пациентов. Эксплуатация специализированной авиационной медицинской службой Helimed нового отечественного многофункционального вертолета позволила существенно нарастить возможности санавиации в Российской Федерации. Суммарный налет вертолетов Ансат в парке ЗАО «Русские Вертолетные Системы» превысил 1000 часов.

[\(Helimed\)](#)

«ЮТэйр - Вертолетные услуги» переводит бортовую документацию на планшеты

«ЮТэйр-Вертолетные услуги» первой среди российских вертолетных операторов внедрила систему Electronic Flight Bag (EFB) на базе мобильных планшетов. Компания приступила к промышленной эксплуатации электронных бортовых портфелей при выполнении полетов на территории России.



Новая технология позволила заменить бумажную полетную документацию на электронную. При этом обеспечен удобный доступ экипажем ко всем материалам, необходимым для подготовки к полету и его выполнению, включая маршрутные и полетные карты, схемы аэродромов, вертодромов и посадочных площадок. Использование мобильных планшетов на борту воздушного судна позволило существенно упростить процедуру поддержания аэронавигационной информации и регламентирующих документов в актуальном виде и снизить соответствующие издержки. Дополнительно внедрена собственная разработка – приложение HeliPad для расчета взлетно-посадочных характеристик всех типов вертолетов, эксплуатируемых компанией.

«Система EFB не является обязательной для авиакомпаний, однако технологический прогресс диктует нам внедрение инновационных решений, позволяющих перейти на новый качественный уровень подготовки и выполнения полетов. Электронные бортовые портфели делают работу пилотов не только комфортной, но и существенно сокращают их рабочую нагрузку, что, в свою очередь, положительно влияет на уровень безопасности полетов», - отметил вице-президент-летный директор АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги» Дмитрий Стрельцов.

Началу запуска EFB предшествовал шестимесячный период тестовой эксплуатации, выполнение целого ряда организационных мероприятий и получение официального одобрения Федерального агентства воздушного транспорта. В ближайших планах компании - внедрение новых функциональных возможностей EFB: электронного полетного задания, системы обмена мгновенными сообщениями, учета наработки авиационной техники в режиме реального времени.

[\(ЮТэйр - Вертолетные услуги\)](#)

Санитарная авиация в фокусе работы юбилейного Вертолетного форума

Вертолетный форум Ассоциации Вертолетной Индустрии в этом году посвящен теме авиаработ. Среди всего спектра выполняемых сегодня в России авиаработ, интенсивнее всего развивается оказание услуг по медицинской эвакуации с помощью вертолетов. В рамках форума для обсуждения вопросов санитарной авиации состоится круглый стол на тему «Практические аспекты взаимодействия авиационных и медицинских организаций».



Цель круглого стола – обсудить и проанализировать опыт совместной работы авиационных компаний и медицинских учреждений по реализации программы развития санитарной авиации в России. Сегодня это один из самых важных и социально-значимых проектов в отечественной гражданской авиации, поэтому эффективная коммуникация между вовлеченными в процесс участниками крайне важна.

С докладом на тему «Проект «Развитие санитарной авиации»: предварительные итоги первого года и перспективы развития» на круглом столе выступит Михаил Ламзин – администратор проекта Минздрава России, руководитель рабочего органа приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающих в труднодоступных регионах РФ» по мониторингу достижения целевых показателей проекта.

В этом году на нужды развития санитарной авиации из бюджета выделены рекордные 3,3 млрд рублей, которые распределены среди 34 российских регионов. Аналогичные объемы финансирования запланированы вплоть до 2020 года. Выделение такого объема средств для развития санитарной авиации является беспрецедентным в современной истории страны и позволяет поднять планку оказания медицинских услуг с помощью вертолетов на новый уровень, а также способствует развитию вертолетной индустрии в целом.

Об особенностях установления договорных отношений между заказчиками и исполнителями работ по санитарной авиации и медицинской эвакуации» на круглом столе расскажет руководитель тендерного отдела компании «РВС-ХОЛДИНГ» Анна Хорева. В своем докладе она затронет проблемные вопросы, связанные с размещением государственных и муниципальных заказов на авиационные услуги для оказания медицинской помощи с применением авиации.

Алексей Скориков, летный директор Научно-производственной компании «ПАНХ», расскажет об опыте применения вертолетной техники для решения задач санитарной авиации. НПК «ПАНХ» ведет историю с 1964 года и имеет богатый опыт выполнения различных авиаработ. Алексей Скориков поделится опытом выполнения санитарных миссий в Краснодарском крае.

Модератором круглого стола «Практические аспекты взаимодействия авиационных и медицинских организаций» выступит Павел Попов, заместитель руководителя направления «Медицинская эвакуация» Летного комитета Ассоциации Вертолетной Индустрии и заместитель директора компании «РВС-ХОЛДИНГ» по развитию санавиации.



10-й Вертолетный форум Ассоциации Вертолетной Индустрии состоится 24 ноября этого года в Москве в МВЦ «Крокус Экспо». К участию в мероприятии приглашаются все заинтересованные лица. Программа форума размещена на сайте АВИ. Предварительная регистрация участников проводится до 23 ноября.

Посмотреть [фотогалерею 9-го Вертолетного форума](#).
(АВИ)

Первая партия новых вертолетов Ми-28УБ поступила в авиацентр ВКС

Первая партия новейших учебно-боевых вертолетов Ми-28УБ перебазируется в Центр боевого применения и переучивания летного состава армейской авиации в Тверской области.

Летный состав Воздушно-космических сил совершил перелет из Ростовской области, выполнив одну промежуточную посадку.

Еще 6 вертолетов данного типа в ближайшее время будут направлены в авиационные части Южного и Западного военных округов.

Ранее специалисты Воздушно-космических сил провели комплексный прием 8 единиц авиационной техники на заводе-изготовителе в Ростове-на-Дону, в ходе которого представители инженерно-авиационной службы и летный состав выполнили контрольные проверки работы систем и механизмов техники в различных режимах на земле и в воздухе.



Справочно:

У вертолета Ми-28УБ двойная система управления, которая позволяет пилотировать вертолет как из кабины командира экипажа, так и из кабины летчика-оператора. Вертолет обладает усиленной



бронезащитой, отличается высокой боевой живучестью и оснащен обширным комплексом вооружения.

[\(Департамент информации и массовых коммуникаций МО РФ\)](#)

Компания «Конверс Авиа» доставила на Шпицберген новый Ми-8 взамен разбившегося

Авиакомпания "Конверс Авиа" доставила на Шпицберген новый вертолет Ми-8 взамен разбившегося 26 ноября. Об этом ТАСС сообщил в четверг источник в авиационных кругах.

"Грузовой самолет с вертолетом Ми-8 на борту приземлился в аэропорту Лонгйира", - сказал собеседник агентства.

Ранее заместитель генерального директора "Конверс Авиа" по организации перевозок и авиационных работ Дмитрий Желязков сообщал ТАСС, что новый МИ-8 будет доставлен на Шпицберген для обслуживания работников "Арктикугля" и других российских компаний на архипелаге взамен потерпевшего крушение вертолета.

Вертолет Ми-8, на борту которого находились пять членов экипажа и трое сотрудников НИИ Арктики и Антарктики, пропал с радаров 26 октября, когда летел из законсервированного поселка Пирамида в Баренцбург, и потерпел крушение. Вертолет был обнаружен норвежским судном в двух километрах северо-восточнее мыса Хеер. 30 октября в 130 м от места крушения вертолета было обнаружено тело одного из погибших, других найти не удалось.

[\(ТАСС\)](#)

Медицинский вертолет Ми-8 пополнил парк санавиации Псковской области

Медицинский вертолет Ми-8 пополнил парк санитарной авиации Псковской области. Свой первый вылет он совершил сегодня, 16 ноября. Об этом Псковскому агентству информации сообщили в пресс-службе администрации региона.

Борт полетел в Великие Луки за пациентом с острым нарушением коронарного кровообращения, чтобы доставить его для оказания экстренной медицинской помощи в сосудистый центр Псковской областной клинической больницы.

Главный врач главного медицинского центра региона Анатолий Волков, отметил, что рад появлению еще одного «летающего реанимобиля» в Псковской области. «Погода вносит существенные коррективы в работу санитарной авиации. До поступления в Псковскую область Ми-8 неблагоприятные метеоусловия ограничивали возможность осуществления безопасной, своевременной и экстренной транспортировки всех нуждающихся. Теперь ситуация изменится и это поможет сохранить здоровье и жизнь тяжелобольных пациентов, проживающих в отдаленных районах области. Также Ми-8 оснащен всем необходимым оборудованием для безопасной транспортировки пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях», — отметил он.

Вертолет Ми-8 с медицинским блоком будет базироваться в Пскове. Решение о расширении санитарной авиации в регионе было принято врио губернатора Псковской области Михаилом Ведерниковым. Дополнительный вертолет поставила компания «РВС-Холдинг» в рамках государственного контракта на обеспечение полетов.

Первый вертолет — легкомоторный «Ансат» — приступил к работе в конце сентября. За это время экстренную медицинскую помощь получили 30 жителей из разных уголков Псковской области.

Санавиация возобновлена благодаря участию Псковской области в федеральной программе по организации оказания экстренной медицинской помощи. До этого санпомощь в регионе не оказывалась 25 лет.

[\(Псковское Агентство Информации\)](#)

Санавиация приходит на помощь

С 1 августа в Оренбургской области реализуется проект по развитию службы санитарной авиации.

За этот период специалистами отделения экстренной консультативной помощи и медицинской эвакуации ОКБ выполнено 77 вылетов в территории области и за ее пределы.

Адресами помощи стали города Абдулино, Бугуруслан, Бузулук, Орск, Кувандык, Медногорск, Новотроицк, Ясный, Пенза, Саратов, Тюмень, Челябинск, Республика Башкортостан, а также Адамовский, Асекеевский, Кваркенский, Красногвардейский, Курманаевский, Новоорский, Первомайский, Северный, Сорочинский, Ташлинский районы. В некоторые территории совершено несколько вылетов.





Вертолетом Ми-8Т транспортировано 96 человек из отдаленных территорий, из них 24 ребенка, в том числе 7 детей в возрасте до 1 года. В основном, вылеты связаны с проведением эвакуации в областные клиники пациентов, нуждающихся в высококвалифицированной медицинской помощи по поводу сложных травм, ожогов, нейрохирургической патологии, сердечно-сосудистых катастроф. В ходе эвакуации медицинское сопровождение обеспечивали реаниматологи, хирурги, нейрохирурги, травматологи, средние медработники.

Вылеты медиков связаны также с оказанием медицинской помощи на месте. В частности, специалистами службы санавиации выполнено 9 операций в территориях.

[\(Оренинформ\)](#)

Сто спасенных жизней: как работает оренбургская санавиация?

Приоритетный проект по развитию санитарной авиации стартовал в Оренбургской области 1 августа. За это время врачам на вертолете удалось спасти 96 человек, в том числе 27 грудных детей.

Транспортировкой пациентов в регионе занимается специально оборудованный вертолет Ми-8Т. За три с половиной месяца оренбургские медики совершили более 77 вылетов как по территории области, так и за ее пределы. Врачи прилетали в Абдулино, Бугуруслан, Бузулук, Орск, Кувандык, Медногорск, Новотроицк, Ясный, Пенза, Саратов, Тюмень, Челябинск, Республика Башкортостан, а также Адамовский, Асекеевский, Кваркенский, Красногвардейский, Курманаевский, Новоорский, Первомайский, Северный, Сорочинский, Ташлинский районы, в некоторые территории - неоднократно.

Как рассказала министр здравоохранения региона Галина Зольникова, врачам удалось спасти практически всех эвакуированных пациентов. Только один человек, с пулевыми ранениями, скончался на операционном столе.

При этом отмечается, что большинство вылетов происходило именно для эвакуации пациентов в областные клиники. В пути пострадавших сопровождали реаниматологи, хирурги, нейрохирурги, травматологи и средние медработники.

- В вертолете есть все необходимое для оказания реанимационной помощи в процессе транспортировки пациента, в том числе кардиомонитор с дефибриллятором, следящая аппаратура, аппарат для дозированного введения лекарственных средств, аппарат искусственной вентиляции легких, широкий набор медикаментов, комплекты шин, два кислородных баллона для длительной эвакуации, носилки, - пояснили в министерстве.

Однако в некоторых случаях врачам приходилось оперировать на местах. Так, они провели 9 операций в удаленных территориях

Напомним, что всего в работе областной службы санитарной авиации задействовано 250 врачей 28-ми специальностей и более 60 медработников среднего звена.

[\(РИА Оренбуржье\)](#)

Приморцев спасают вертолеты из Европы

Для выполнения работ санитарной авиацией в Приморском крае используются два легких вертолета AS350 В3е (Н125) производства Airbus Helicopters. Эти машины были приобретены администрацией региона в 2015 г. в рамках госпрограммы "Развитие транспортного комплекса Приморского края на 2013–2020 гг.". Данный тип воздушных судов способен подниматься на высоту до 7 тыс. м, развивать скорость более 240 км/ч, а "лыжные" шасси позволяют вертолетам садиться практически на любую площадку. Оба вертолета переданы в эксплуатацию вертолетной авиакомпании "Гранат" (г. Артем) и вписаны в сертификат эксплуатанта для осуществления авиационных работ.



В настоящее время один из AS350 базируется на аэродроме Озерные Ключи (расположен рядом с международным аэропортом Владивостока) и в первую очередь обслуживает краевую столицу. Второй вертолет вылетает на вызовы из Кавалерово, где краевое государственное унитарное авиационное предприятие "Пластун-Авиа" сейчас строит ангар специально для данного ВС. Этот AS350 В3е в основном обслуживает самые удаленные муниципальные образования — например, Тернейский район с низкой плотностью населения и дефицитом медицинских учреждений, где могут оказать помощь сложным больным. Таких пациентов вертолеты при необходимости доставляют в клиники Дальнегорска, Кавалерово и Тернея.

Это материал из журнала "Авиатранспортное обозрение". Полный текст материала доступен только по платной подписке.

ATO.Ru

«Вертолеты России» провели на Улан-Удэнском авиационном заводе конференцию по качеству и надежности авиационной техники

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) провел на Улан-Удэнском авиационном заводе научно-практическую конференцию по качеству и надежности авиационной техники. В мероприятии приняло участие более 25 представителей компаний-производителей покупных комплектующих изделий вертолета типа Ми-8.

На конференции присутствовали представители "МВЗ им. М.Л. Миля", "ОДК Климов", "Редуктор-ПМ", АО "Ульяновское КБ приборостроения" и других предприятий-поставщиков. Акцент в обсуждении был сделан на повышении качества комплектующих изделий, в том числе на эффективности исследований по выявлению причин дефектов. Среди мер по повышению качества продукции назывались ужесточение договорных требований к поставщикам, увеличение количества аудитов и

их качество, взаимодействие с органами сертификации, выставление штрафных санкций, поиск альтернативных поставщиков.

Участники договорились разработать единую методику оценки надежности и создать по согласованным техническим требованиям комплексные испытательные стенды, а также проработать вопрос повышения гарантийных ресурсов ПКИ.

"Задача конференций, которые холдинг ежегодно проводит на своих предприятиях, - обсуждение алгоритмов, которые позволят непрерывно повышать уровень качества и безопасности продукции. Мы должны совместно сформировать перечень системных причин, мешающих этому и разработать результативные мероприятия для достижения наших общих целей. Рынок требует, чтобы поставщик работал не только по стандартам, которые определены общегосударственными документами, но и по стандартам корпораций-заказчиков. Все должно быть направлено на то, чтобы выпускать продукцию максимально надежную, потому что из надежности вырастает качество", - отметил заместитель генерального директора по производству и инновациям холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

Результатом прошедшей конференции стала выработка комплексных решений, направленных на совершенствование системы менеджмента качества как производителей комплектующих, так и финальных предприятий.

[\(Вертолеты России\)](#)

Медцентры Оренбуржья оборудуют вертолетными площадками

Власти Оренбургской области решают вопрос об оснащении крупных медицинских центров в регионе вертолетными площадками, сообщил губернатор области Юрий Берг.





"Планируется, что первой станет площадка "Оренбургская областная клиническая больница", на базе которой организована служба санавиации", — сказал Берг.

Как напомнил представитель пресс-службы регионального губернатора и правительства, приоритетный проект по развитию санитарной авиации стартовал в области 1 августа текущего года. За первые три с половиной месяца помощь службы санитарной авиации получили почти сто оренбуржцев, были совершены 77 вылетов в территории области и за ее пределы.

"Транспортированы 96 человек из отдаленных территорий, из них 24 ребенка, в том числе семь детей в возрасте до года. В основном, вылеты связаны с проведением эвакуации в областные клиники пациентов, нуждающихся в высококвалифицированной медицинской помощи по поводу сложных травм, ожогов, нейрохирургической патологии, сердечно-сосудистых катастроф. В ходе эвакуации медицинское сопровождение обеспечивали реаниматологи, хирурги, нейрохирурги, травматологи, средние медработники". — сказал собеседник агентства.

По его словам, вылеты медиков также были связаны с оказанием медицинской помощи на месте. В частности, специалисты службы санавиации выполнили девять операций в территориях.

Ранее для вылетов специалисты отделения экстренной консультативной помощи и медицинской эвакуации арендовали воздушный транспорт в ГУП Оренбургской области "Аэропорт Оренбург", в том числе вертолеты Ми-2, Ми-8, R-44, самолет Л-410. Сейчас же, как отметил представитель пресс-службы, у санавиации появился новый вертолет Ми-8-МТ, оборудованный современной реанимационной аппаратурой. В работе службы санитарной авиации задействованы 250 врачей 28 специальностей, более 60 медработников среднего звена.

"Среди направлений развития областного здравоохранения первостепенное внимание мы уделяем службе скорой медицинской помощи. Благодаря федеральной программе областная она стала еще мобильнее. При наших расстояниях это вопрос жизненной необходимости", — сказал глава региона.

[\(РИА Новости\)](#)

На Улан-Удэнском авиазаводе обсудили повышение надежности вертолетов Ми-8

На авиазаводе в Улан-Удэ состоялась научно-практическая конференция, посвященная вопросам надежности российских вертолетов. В обсуждении приняли участие свыше 25 представителей российских компаний-поставщиков для вертолета Ми-8, сообщает пресс-служба УУАЗа.

Главный вопрос, прозвучавший на мероприятии, был посвящен повышению качества комплектующих деталей, которые непосредственно влияют на надежность готового продукта. В этой связи поднимался вопрос об ужесточении требований к поставщикам, о взаимодействии с органами сертификации, выдвижение штрафных санкций. Участники мероприятия пришли к единогласному решению о разработке единой методики оценки надежности, которая поможет в целом повысить качество техники.

[\(SM News\)](#)

«Хелипорт-М» сертифицирована для проведения авиационных работ



Авиакомпания «Хелипорт-М» в соответствии с ФАП-249 прошла процедуру сертификации по авиационным работам и получила Сертификат эксплуатанта №АР-08-17-73, дающий право выполнять следующие виды авиационных работ: воздушные съемки и лесоавиационные работы.

К проведению авиационных работ допущены входящие в парк «Хелипорт-М» легкие вертолеты Robinson R44 и Robinson R66.

Лесоавиационные работы производятся в целях авиационной охраны лесов, обследования, учета лесов и обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования.

К воздушным съемкам относятся аэрофотосъемочные, поисково-съемочные и аэросъемочные полеты. Кроме того, к данному виду авиационных работ Эксплуатанта относятся выполнение по заявкам заказчика воздушного наблюдения, воздушного патрулирования, в том числе патрулирования трубопроводов и линий электропередач.

Все авиационные работы осуществляются в соответствии с нормами законодательства Российской Федерации. Услуги предоставляются на всей территории Российской Федерации.

[\(BizavNews\)](#)

Экипажи вертолетов авиаполка, базирующегося в Краснодарском крае, прошли курс специальной подготовки с применением приборов ночного видения

Экипажи транспортно-боевых вертолетов Ми-8АМТШ «Терминатор» и ударных вертолетов Ми-35 авиаполка армейской авиации Южного военного округа (ЮВО), базирующегося в Краснодарском крае, прошли курс специальной подготовки с применением очков ночного видения на горном полигоне в Кабардино-Балкарии.

К выполнению полетных заданий допускались летчики 1-го и 2-го класса с общим налетом не менее 500 часов.

Вертолетчики отрабатывали пилотирование над равнинной и высокогорной местностью в ночных условиях, а также выполняли полетные задания по обнаружению баз условных незаконных вооруженных формирований (НВФ), подвижных и неподвижных наземных целей, бронетехники, вертолетов и низколетящих малоскоростных самолетов условного противника в горных районах и лесном массиве.

Кроме того, экипажи, используя оптику ночного видения, учились проводить поисково-спасательные мероприятия по обнаружению людей и техники в темное время суток на равнинной местности, склонах гор и в ущельях.

Всего в вылетах было задействовано более 10 транспортно-боевых и ударных вертолетов Ми-8АМТШ и Ми-35.

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

Новости вертолетной индустрии в мире

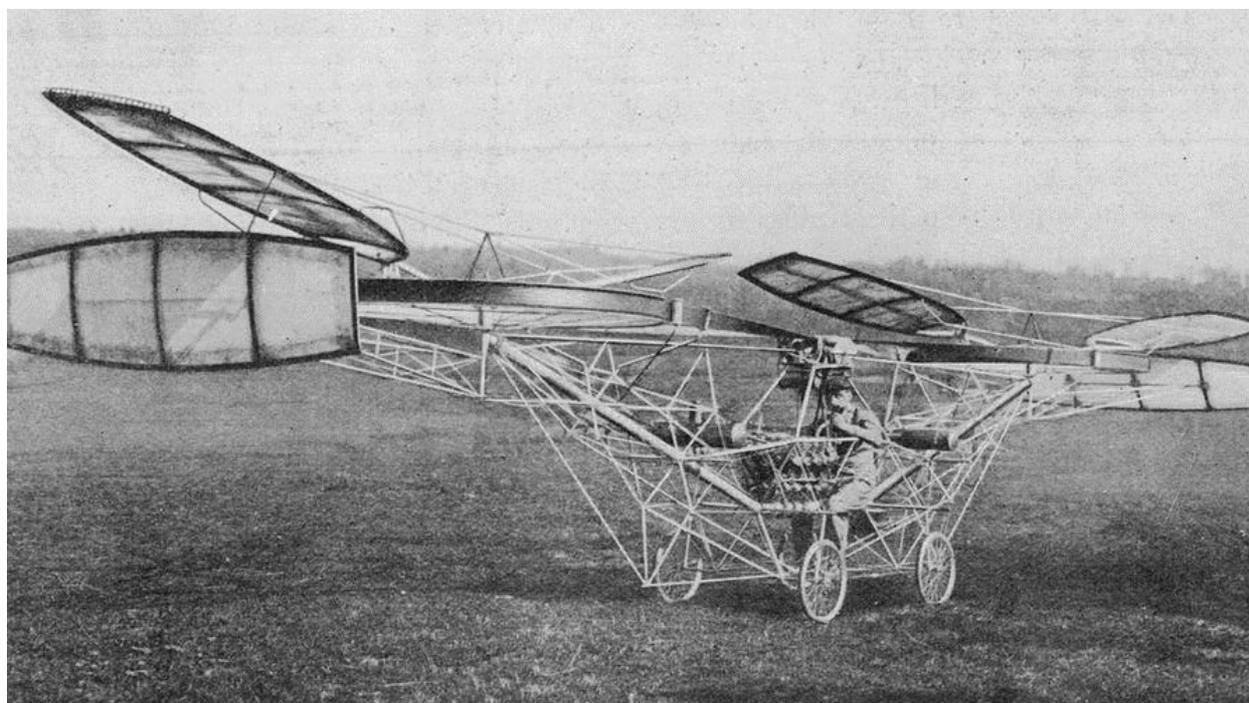
110 лет первому полету человека на вертолете

110 лет назад человек впервые поднялся в воздух при помощи вертолета. О рождении машины, без которой сегодня невозможно представить мировую авиацию, - в материале "Газеты.Ru".

13 ноября - важная дата в истории мировой авиации. 110 лет назад французский изобретатель Поль Корню впервые совершил полет на аппарате тяжелее воздуха, который сегодня всем известен, как вертолет.

Корню родился 15 июня 1881 года, он был старшим из 15 детей Жюля и Луизы Корню. С детства Поль работал с отцом в их семейном магазине Automobile, Cycles and Motorcycles, занимаясь конструированием и ремонтом велосипедов и мотоциклов. С детства Поль имел тягу к изобретательству, которая была отмечена его отцом.

В 14 лет мальчик изобрел температурный регулятор для инкубатора. К 1907 году на счету Корню уже было несколько изобретений: велосипед с мотором (1898), ротационный двигатель (1899), а также паровой мотоцикл. Кроме того, он спроектировал небольшой автомобиль с двумя двигателями внутреннего сгорания без коробки передач.



Многие из разработок Корню были опубликованы и привлекли немало внимания. Однако отец и сын были изобретателями, а не предпринимателями, и не смогли получить деньги на развитие своих идей.



На рубеже веков Корню младшего, как и многих других изобретателей, захватила идея воздухоплавания. В частности - он мечтал изобрести аппарат вертикального взлета и посадки, который, по его мнению, нашел бы "более быстрое применение, чем аэроплан".

Несмотря на то, что Леонардо до Винчи создавал чертежи нескольких летательных аппаратов со спиральным винтом, до этого никому не удавалось поднять в воздух ни одну модель вертолета.

Сначала Корню создал модель вертолета продольной схемы с двумя винтами, приводимыми в движение небольшим мотором мощностью всего в две лошадиные силы. Вес "игрушки" оказался равен 13 килограммам. И она работала.

Корню продемонстрировал работу вертолета во дворе местного колледжа 4 октября 1906 года. Маленький вертолет поднялся в воздух на глазах удивленной публики, после чего заставил говорить о себе.

Город с помощью пожертвователей помог изобретателю финансово, и тот занялся постройкой более мощного прототипа, способного поднять в воздух одного человека.

На заре авиации многие изобретения были сделаны отдельными мастерами-самоучками, такими, как Корню. При этом часто устраивались соревнования с призовыми фондами, которые подстегивали изобретателей двигать прогресс вперед.

Один из таких призов был учрежден парижским меценатом Эрнстом Арчдикомом, создателем Французского аэроклуба. Победитель мог рассчитывать на 50 тыс. франков, если поднимется на аппарате тяжелее воздуха на 1 километр.

Работа над вертолетом шла долго и заняла целый год. В последний день августа 1907 года вертолет удалось поднять в воздух без человека — это был успех.

Вертолет Корню имел два двухлопастных винта. Эта схема была выбрана для компенсации реактивного момента - она и сегодня используется в американских вертолетах Chinook. Каркас был сделан из тонкостенных труб, мотор - восьмицилиндровый двигатель "Антуанетт" водяного охлаждения мощностью в 24 лошадиные силы. От двигателя к ремням шли ременные передачи.

13 ноября 1907 года Корню смог оторвать вертолет от земли и продержаться в воздухе около 20 секунд.

Зрители были поражены увиденным. Несмотря на то, что Корню удалось заработать денег, как изобретателю "летающего велосипеда", главный приз он не выиграл, он достался спустя год Антри Фарману, который поднялся на 1 километр на своем самолете спустя год.

Так и не решив проблему управляемости вертолета, Корню вскоре забросил свое изобретение и вернулся к прежним занятиям. Вертолет Корню был несовершенен, к примеру, он не обладал так называемым автоматом перекоса, присущим всем современным вертолетам. Однако его



изобретатель первым доказал возможность полета человека на подобных аппаратах, которые сегодня находят широкое применение в авиации.

[\(Газета.Ru\)](#)

ФСВТС: отказ Афганистана от российских вертолетов ударит по боеспособности страны

Дмитрий Шугаев подчеркнул, что отечественные машины лучше всего приспособлены для афганского рельефа. Отказ Афганистана от российских вертолетов ударит по боеспособности афганских вооруженных сил, заявил в понедельник в эфире телеканала "Россия 24" директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Дмитрий Шугаев.

"Это противоречит логике. Наши машины - основа ВВС Афганистана. Это лучшие машины, приспособленные к их рельефу местности и так далее. В конце концов, афганские летчики и даже американские летчики отзываются о машине исключительно позитивно", - сказал он.

"Сегодня взять и вычеркнуть этот парк - это просто нанесение ущерба собственным вооруженным силам", - добавил Шугаев.

Глава ФСВТС отметил, что пока рано ставить "жирную точку" в вопросе использования российских вертолетов афганскими вооруженными силами.

Отказ от российских вертолетов

Ранее и. о. министра обороны Афганистана Тарик Шах Бахрами заявил, что страна больше не нуждается в вертолетах российского производства, поскольку уже получает машины производства стран НАТО. В то же время он подчеркнул, что на время перехода с российских вертолетов на натовские Афганистану потребуется помощь в качественном обслуживании находящихся в эксплуатации российских машин.

Сейчас это обслуживание проводится не лицензионными компаниями, а через некоторые другие страны, в том числе некоторые восточноевропейские государства НАТО, которые еще используют вертолеты советского производства и имеют опыт в их обслуживании.

Так называемый вертолетный пакет, в рамках которого НАТО через специальный трастовый фонд приобретала у России вертолеты, в том числе адаптированные для условий Афганистана Ми-8, был одним из основных направлений сотрудничества России и Североатлантического альянса до его замораживания по инициативе альянса в 2014 году.

[\(ТАСС\)](#)

«Русский час» в Мексике рассказал о предложениях российского вертолетостроения странам Латинской Америки



23 октября в городе Мехико (Мексика) прошел «Русский час» – традиционная конференция, представляющая российскую вертолетную индустрию на мировых рынках. В этом году «Русский час» стал частью масштабной бизнес-миссии российских предприятий в страны Латинской Америки, которую возглавил Министр промышленности и торговли России Денис Мантуров. Среди участников бизнес-миссии – руководители ведущих экспортно-ориентированных компаний, представители органов государственной власти России и бизнеса. Тема «Русского часа»: «Российские вертолеты для Латинской Америки: реалии и перспективы развития рынка».



«Русский час» стал продолжением конференции «Торгово-промышленный диалог: Россия – Мексика» и собрал представительную аудиторию латиноамериканских делегатов – среди участников «Русского часа» присутствовали представители бизнеса, региональных авиакомпаний, органов власти, а также отраслевые аналитики и корреспонденты ведущих региональных СМИ.

На «Русском часе» выступили: генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский, генеральный директор «Российского экспортного центра» Петр Фрадков, руководитель Департамента развития бизнеса холдинга «Вертолеты России» Максим Прохоров и ведущий инженер экспортно-технического отдела Казанского вертолетного завода холдинга «Вертолеты России» Артур Мухаметшин.

[\(Полная статья на сайте АВИ\)](#)

Поставки самолетов и вертолетов растут

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала результаты работы отрасли за девять месяцев 2017 года. Согласно отчету ассоциации, в течение первых трех кварталов текущего года поставки самолетов авиации общего назначения выросли на 1,7%, а вертолетов – на 7,7%. Однако общая стоимость поставленных самолетов немного снизилась и составила \$15,7 млрд. (-2,8%), в то время как доходы вертолетостроителей выросли на 8,8%, до \$2,7 млрд.

«В этом году показатели по поставкам и доходам за третий квартал повторяют прошлогоднюю ситуацию: разнонаправленные, с некоторыми яркими пятнами, которые продолжают рост, особенно на вертолетном рынке», - сказал президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс. «Мы были очень сосредоточены на упорядочении процессов сертификации и валидации по всему миру, что должно помочь компаниям продолжать вывод на рынок новых и более безопасных продуктов и, надеюсь, стимулировать рост в будущих кварталах».

Поставки поршневого самолетов увеличились на 4%, до 724 единиц по сравнению с 696 самолетами в 2016 году. В течение первых девяти месяцев текущего года поставлено 434 бизнес-джета, что на 1,4% больше чем годом ранее. Отгрузки турбовинтовой техники немного снизились, с 382 до 374 самолетов, на 2,1% меньше.



Продолжающийся импульс в сегменте вертолетов привел к увеличению поставок поршневых вертолетов за первые девять месяцев 2017 года с 168 до 190 единиц, что на 13,1% больше по сравнению с прошлым годом. Поставки газотурбинных машин увеличились на 5,6% до 471 единицы.

Поставки и выручка в сегменте самолетов за три квартала 2017 г.

Сегмент	2016	2017	Изменение
Поршневые	696	724	+4,0%
Турбовинтовые	382	374	-2,1%
Реактивные	428	434	+1,4%
Всего	1506	1532	+1,7%
Выручка	\$13,5 млрд.	\$13,2 млрд.	-2,8%

Поставки и выручка в сегменте вертолетов за три квартала 2017 г.

Сегмент	2016	2017	Изменение
Поршневые	168	190	+13,1%
Газотурбинные	446	471	+5,6%
Всего	614	661	+7,7%
Выручка	\$2,5 млрд.	\$2,7 млрд.	+8,8%

[\(BizavNews\)](#)

«Вертолеты России» продемонстрировали Ансат потенциальным заказчикам в Пакистане

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию "Ростех") успешно подтвердил возможность эксплуатации вертолета Ансат при экстремально высоких температурах окружающего воздуха. Испытания машины проходят в Пакистане. Кроме того "Вертолеты России" провели презентацию Ансата для потенциальных пакистанских заказчиков.

На презентации вертолета присутствовали делегации правительств четырех провинций этой страны и директора крупнейших частных компаний. Участников мероприятия познакомили с конкурентными преимуществами Ансата, а также с предварительными итогами испытаний, которые проводятся с конца октября. Уже подтверждена возможность эксплуатации вертолета при температуре окружающего воздуха до +50 градусов по Цельсию.

"Мы получили несколько писем от потенциальных заказчиков о намерениях на закупку машин. Кроме того есть договоренность, что Ансат осмотрят технические специалисты ряда пакистанских коммерческих и государственных структур. К этому вертолету проявляют интерес, в том числе в странах Азии и Ближнего Востока, поэтому расширение температурного режима эксплуатации позволит увеличить количество новых потенциальных покупателей", - заявил заместитель

генерального директора холдинга "Вертолеты России" по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на ПАО "Казанский вертолетный завод". В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета с медицинским модулем, которая соответствует всем международным стандартам. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек.

[\(Вертолеты России\)](#)

Falcon Aviation станет первым оператором AW169 на Ближнем Востоке

Falcon Aviation Services (бизнес-оператор и транспортная компания из ОАЭ) в рамках авиасалона Dubai AirShow 2017 представила посетителям два новейших вертолета Leonardo - AW169 в конфигурации VIP и многофункциональный 19-местный AW189. В первый день выставки компания анонсировала подписание контракта на три дополнительных AW169, которые будут поставлены в первый квартал текущего года, а сама Falcon Aviation станет крупнейшим оператором данного типа в регионе, эксплуатирующая пять вертолетов.



Как рассказали BizavNews в компании, Falcon Aviation стало своего рода пионером освоения AW169 в странах Залива. На сегодняшний день две машины налетали 500 часов (менее чем за девять месяцев, прим. ред.) выполняя чартерные рейсы и полеты в соответствии с офшорным контрактом с нефтяной компанией TOTAL.



Заместитель председателя и главный исполнительный директор Falcon Aviation Ego Высочество шейх Зайед Бин Султан Бин Халифа Аль Нахайян уверен, что 2018 год станет новым этапом для компании. Появятся новые сегменты бизнеса и новые типы воздушных судов. Сейчас парк Falcon Aviation Services состоит из вертолетов Airbus Helicopters EC-135 HERMES, Bell 412EP, Leonardo A109S Grand, Leonardo AW189, Airbus Helicopters EC-130B4, а также самолетов Embraer Lineage 1000, Embraer Legacy 600 и Gulfstream G450. Под управлением компании находятся Gulfstream G450 и Gulfstream G550. Оператор базируется в Al Bateen Executive Airport, где совместно с Dhabi Jet эксплуатирует собственное FBO.

В компании также подтвердили BizavNews, что Falcon Aviation Services станет первым эксплуатантом бизнес-джета Pilatus PC-24 на Ближнем Востоке. «Сделка закрыта, а поставка двух машин намечена на 2019 и 2020 годы».

В прошлом месяце Falcon Aviation расширила возможности сервисного центра в Al Bateen Executive Airport. Теперь клиентам доступны услуги по техническому обслуживанию самолетов (линейное и базовое) PC-12NG, а в будущем и реактивного PC-24. Первым клиентом компании стала GI Aviation, которая с начала года запустила чартерные рейсы на самолетах PC-12NG, став первым коммерческим оператором турбовинтовых самолетов Pilatus в регионе.

Ранее Falcon Aviation Services получила одобрение авиационных властей ОАЭ на техническое обслуживание в своем новом центре на базе Международного аэропорта Al Maktoum International (DWC) в Дубай. Технический центр расположен вместе FBO компании в новом VIP-терминале. Одобрение распространяется на Gulfstream G450/G550, Embraer 135/145 и Embraer 190/Lineage 1000, а в ближайшее время будет добавлен и Pilatus PC-12NG.

Последние шесть месяцев компания сфокусировалась и на подготовке технического персонала. Сейчас в Falcon Aviation Services работают около 220 лицензированных инженеров и техников. И уже в конце 2018 года Falcon Aviation Services откроет новый технический центр (20000 кв.м.) в DWC, который станет крупнейшим в ОАЭ.

[\(BizavNews\)](#)

Парк Silk Way Helicopter Services пополнят вертолеты AW109 и AW169

Азербайджанский оператор Silk Way Helicopter Services приступит к эксплуатации двух новых для себя типов вертолетов производства Leonardo Helicopters (ранее — AgustaWestland). Речь идет о легкой двухдвигательной машине AW109 и средней двухдвигательной AW169. Подписание соглашения на приобретение этих ВС состоялось между Leonardo Helicopters и холдингом "Азербайджанские авиалинии" (AZAL) на авиасалоне в Дубае, сообщили в AZAL.

Вертолет AW109 будет предназначен для выполнения аэро-, фото- и видеосъемок. В свою очередь, AW169 задействуют для оффшорных операций. Отметим, что поставки AW169 в версии для шельфовых работ начались в январе этого года.

Когда азербайджанский оператор примет новые винтокрылые машины, не уточняется.

Silk Way Helicopter Services уже активно эксплуатирует вертолеты производства Leonardo Helicopters. В парке компании есть семь средних двухдвигательных AW139, четыре из которых задействованы в офшорных перевозках (также используются для выполнения производственных задач на суше), еще три — для медицинских перевозок и один — для VIP-перевозок. В свое время оператор планировал стать сервисным центром Leonardo Helicopters.

В парке Silk Way Helicopter Services также есть шесть вертолетов Ми-171. В сентябре прошлого года анонсировалось, что оператор станет сервисным центром по ремонту этих ВС. Компания получила такое право после соответствующих переговоров в рамках авиасалона в Дубае. Речь идет о "лицензии на ремонт и обслуживание всей линейки вертолетов, включая военные".



Помимо винтокрылых машин Leonardo Helicopters и "Ми" компания располагает воздушными судами Airbus Helicopters AS332 L1 SuperPuma, H155 (ранее — Dauphin EC155 B1) и Sikorsky S-92.

ATO.ru

БСКД вертолетов становятся частью их ДНК

Менее затратные работы по ТОиР, а также возросшая безопасность полетов для эксплуатантов вертолетной техники вскоре станут реальностью — разработчики оборудования совершили прорыв в создании систем сбора цифровой информации и бортовых систем контроля и диагностики (БСКД или HUMS — Health & Usage Monitoring Systems) нового поколения.



При помощи множественных датчиков HUMS постоянно отслеживает состояние и параметры работы таких критических агрегатов, как двигатели, хвостовые винты, трансмиссии и главные редукторы. Все значимые генерируемые данные затем являются основанием для принятия решения о техобслуживании и переходе на ТОиР по фактическому состоянию.

ДВА АСПЕКТА

Как пояснил Джош Мелин, старший руководитель производственного направления HUMS компании Honeywell Aerospace, рынок для оборудования ВС данными системами, будь то начальная сборка или послепродажная модернизация, состоит из двух сегментов. "Первый включает в себя более искушенных эксплуатантов вертолетной техники, которых интересует улучшенная производительность и функциональность, позволяющая выполнять более сложные измерения при большей частоте и в рамках более сложных алгоритмов, — пояснил Мелин. — Это в основном наши военные покупатели, и опыт использования БСКД у них уже есть".

Вторая ниша для HUMS, по словам Мелина, это "покупатели, для которых весьма чувствителен вопрос цены", — в основном коммерческие эксплуатанты вертолетов. "Данная группа клиентов пока еще полностью не прочувствовала преимущества БСКД, но сейчас осознает необходимость мониторинга состояния критически важных узлов и агрегатов — как раз то, что и обеспечивает основной функционал HUMS", — пояснил Мелин. При этом сегменту коммерческих эксплуатантов также требуются такие базовые возможности БСКД, как мониторинг полетной информации, высокоскоростная передача цифровых данных с интегрированным использованием облачных сервисов, совмещенные с простым, интуитивным пользовательским интерфейсом, отмечает Мелин. Он также подчеркнул, что рынок предъявляет требования по разработке более легких и менее габаритных систем, стоимость которых будет меньше стоимости типовых решений HUMS, доступных уже сегодня.

Это материал из журнала "Авиатранспортное обозрение". Полный текст материала доступен только по платной подписке.

ATO.Ru

Новости аэрокосмической промышленности

EASA упорядочит нормы летного времени

В уведомлении о предлагаемой поправке EASA расширит правила ограничения времени полета (FTL) для авиатакси (АТХО), самолетных и вертолетных службах скорой медицинской помощи (АEMS и НEMS) и для воздушных судов с одним пилотом как в плановых, так и в полетах по требованию.

Ожидается, что предлагаемые поправки повысят безопасность полетов во время ночных работ и там, где научные принципы измерения усталости до сих пор не использовались, а также они обеспечат согласование требований во всем Европейском Союзе. Все предлагаемые поправки полностью соответствуют стандартам и рекомендуемой практике ИКАО, говорится в сообщении EASA.



В той или иной степени текущие требования FTL EASA применяются к авиатакси, самолетам с одним пилотом и АЕМС. Исключением в этом отношении является максимальное ежедневное время полетов воздушных судов с одним пилотом и АЕМС, поскольку в этом случае применяются отдельные национальные правила. Кроме того, рейсы HEMS и время работы значительно варьируются от государства к государству. Таким образом, установление максимального времени ежедневных полетов по мандату EASA для АЕМС и FTL для HEMS является важным элементом этого предложения.

Комментарии к предлагаемым правилам должны быть представлены до 31 января 2018 года. Ожидается, что решение по этому предложению будет принято в третьем квартале следующего года. ([BizavNews](#))

Авиакомпания "Ямал" приняла еще один SSJ 100

Авиакомпания "Ямал" получила очередной российский региональный самолет Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Воздушное судно в версии увеличенной дальности (LR) имеет серийный номер 95131 (RA-89081), сообщили в правительстве Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО).

В Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) для АТО.ru подтвердили факт передачи самолета. Срок аренды ВС составляет 12 лет. Компоновка машины рассчитана на перевозку 100 пасс. в экономическом классе с возможностью конвертации салона.

По данным сервиса Flightradar24, самолет ввели в эксплуатацию 10 ноября. Борт базируется в московском аэропорту Домодедово.

По нашим данным, принятый SSJ 100 стал восьмым ВС этого типа в парке авиакомпании. "Ямал" также эксплуатирует самолеты с бортовыми номерами RA-89068, RA-89069, RA-89070, RA-89071, RA-89072, RA-89073 и RA-89035. Что касается последней машины, то ее предполагалось передать новому региональному перевозчику — "Азимуту".



Все самолеты для "Ямала" поставяет Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Как сообщают в правительстве ЯНАО, "Ямал" "участвует в пилотной государственной программе по замене парка иностранных воздушных судов отечественными самолетами. Между перевозчиком и ГТЛК подписан соответствующий договор. В рамках документа до конца 2017 г. планируется поставка еще 13 таких лайнеров".

Помимо самолетов SSJ 100 в парке "Ямала" есть шесть узкофюзеляжных Airbus A320, три A321, два Boeing 737, 10 CRJ200 и 1 Challenger 850. Кроме того, недавно губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин рассказал изданию "Коммерсант", что перевозчик встал в очередь на перспективный российский узкофюзеляжный MC-21.

ATO.ru

Ростех примет участие в Dubai Airshow 2017

Госкорпорация Ростех примет участие в авиасалоне Dubai Airshow, который пройдет с 12 по 16 ноября в городе Дубай (ОАЭ). Госкорпорация и ее холдинги планируют представить свои новейшие гражданские и военные разработки.

Экспозиция Госкорпорации Ростех будет включать в себя боевой разведывательно-ударный вертолет Ка-52, многофункциональный фронтовой истребитель МиГ-29М, транспортно-боевой вертолет Ми-35М, зенитную ракетную систему С-400 «Триумф» и зенитный ракетно-пушечный комплекс «Панцирь-С1», которые будут продемонстрированы с помощью новейших выставочных технологий. С помощью интерактивных панелей посетители выставки смогут ознакомиться с подробным описанием всех



новых разработок и технологий холдинговых компаний Ростеха, а также просмотреть видеоролики по их применению.

Наиболее яркий экспонат российской экспозиции - новый российский многоцелевой сверхманевренный истребитель Су-35С, который будет впервые представлен на Dubai Airshow. Су-35С обладает принципиально новым комплексом бортового радиоэлектронного оборудования производства холдинга КРЭТ (входит в Ростех), а также новыми двигателями АЛ-41Ф1С разработки холдинга ОДК (входит в Ростех). Данные двигатели позволяют развивать сверхзвуковую скорость без использования форсажа, тем самым приближая Су-35С к авиатехнике пятого поколения.

«Мы планируем дальнейшее расширение своего присутствия на Ближнем Востоке и будем рады предложить нашим партнерам свои услуги в рамках реализации различных проектов. Ростех обладает целым рядом инновационных технологий, которые востребованы в регионе, - заявил генеральный директор Госкорпорации Ростех Сергей Чемезов. - С учетом активного развития нашего авиационного двигателестроения, Ростех готов предложить ближневосточным партнерам поставки продукции в области гражданской авиации, а также предоставить услуги по комплексному сервисному обслуживанию авиационных двигателей».

Ростех в рамках Dubai Airshow планирует провести ряд встреч с делегациями стран региона. Рынок Ближнего Востока является одним из ключевых для Корпорации, в связи чем Ростех готов предложить региональным партнерам технологические решения в электроэнергетических проектах, включая ремонт и модернизацию существующих мощностей и строительство новых электрогенерирующих объектов, в модернизации существующих и строительстве новых аэропортов и создании системы управления воздушным движением, а также в обеззараживании и очистке воды.

[\(Ростех\)](#)

МС-21 получит российский сертификат типа в середине 2019 года

Новый пассажирский самолет МС-21 получит российский сертификат типа (Type Certificate) в середине 2019 года, говорится в презентации корпорации «Иркут».

«Разработан план-график сертификационных летных испытаний самолета МС-21-300. Плановое число полетов – порядка 1000, плановый срок получения российского сертификата типа – середина 2019 года, плановый срок получения сертификата типа EASA (Европейское агентство по авиационной безопасности) – середина 2020 года», – говорится в документе, передает ТАСС.

Напомним, что 17 октября этого года после завершения этапа тестовых полетов на Иркутском авиационном заводе новый российский авиалайнер совершил беспосадочный перелет в Жуковский. Здесь летные испытания МС-21-300 продолжаются на базе ЛИИДК ОКБ им. Яковлева. 2 ноября 2017 года опытный самолет МС-21-300 уже совершил первый полет, который продолжался свыше трех часов. Все системы лайнера отработали штатно.



Таким образом, в настоящее время первый опытный самолет проходит летные испытания, вторая машина находится в ЦАГИ для проведения статических испытаний. На Иркутском авиазаводе строятся еще четыре самолета. Начиная со следующего года, они будут поэтапно подключаться к испытаниям.

МС-21-300 – самолет нового поколения вместимостью от 163 до 211 пассажиров, ориентированный на самый массовый сегмент рынка авиаперевозок. По своим летно-техническим данным и экономичности самолет превосходит существующие аналоги. Основной вклад в улучшение характеристик лайнера внесет крыло из полимерных композиционных материалов, впервые в мире созданное для узкофюзеляжных самолетов вместимостью свыше 130 пассажиров. Доля композитов в конструкции самолета МС-21 – свыше 30%, что уникально для этого класса лайнеров.

МС-21 отвечает перспективным требованиям по защите окружающей среды: двигатели нового поколения обладают низким уровнем шума и эмиссии вредных веществ. Впервые в истории отечественного самолетостроения лайнер предлагается заказчикам с двумя типами двигателей – PW1400G американской компании Pratt & Whitney и ПД-14 Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК).

«Был подписан контракт на поставку 350 иностранных двигателей, но я здесь не вижу больших рисков, потому что у нас свой двигатель проходит испытания на летающей лаборатории, по окончании этой части начнутся испытания на самолете. Сейчас все выполняют обязательства и работы идут по плану», – заявил журналистам глава Ростеха Сергей Чемезов в рамках Dubai Airshow 2017.

Интеграторы ключевых систем самолета МС-21 – российские предприятия. Основные участники программы: головной исполнитель – корпорация «Иркут», предприятия ОАК и Госкорпорации Ростех, ряд зарубежных компаний.

[\(Ростех\)](#)

«Суперджеты» сообщат 16 тыс. параметров

Более 16 тыс. параметров бортовых систем российских «Суперджетов» будут контролироваться в режиме реального времени — при нахождении лайнера в любой точке мира. С конца ноября на самолеты начнут устанавливать систему мониторинга отказов и передачи информации специалистам фирмы-производителя. Для этого будет использована спутниковая и радиосвязь. Сейчас такое количество параметров на землю способны передавать только новейшие самолеты семейства Airbus. По словам экспертов, новая система значительно повысит безопасность эксплуатации «Суперджетов».

Как рассказали «Известиям» в АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, производитель «Суперджетов») проект модернизации готов, и компания в конце ноября приступает к обновлению авионики на всем парке российских региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Функции программного обеспечения будут расширены для контроля возможных отказов бортовых систем и передачи параметров наземным техническим службам. Новая функциональность уже успешно прошла тестирование и была сертифицирована в России и Европе.



— Такой подход позволит обеспечить постоянный контроль технического состояния систем и статуса самолетов SSJ100 в эксплуатации, — отметил представитель ГСС. — При возникновении отказов в полете и получении информации о них наземные технические службы будут своевременно информированы о необходимости работ по устранению неисправностей.

На данный момент в России аналогов разрабатываемой системы нет, заявили в ГСС. В режиме реального времени будут отслеживаться более 16 тыс. возможных технических отказов в самолете. Эта цифра была названа представителями «Гражданских самолетов Сухого» на специализированной научно-технической конференции в начале ноября (доклад ГСС есть в распоряжении «Известий»).

Для передачи данных будет использована ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System) — цифровая система связи, применяемая в авиации для передачи коротких сообщений при помощи спутниковой, либо УКВ-связи. С помощью ACARS будет транслироваться не только информация о проблемах, но и сообщения системы оповещения экипажа об отказах и некоторых эксплуатационных условиях (Crew Alerting System). Также обновленная бортовая система обеспечит мониторинг параметров в режиме реального времени.

В настоящий момент «Суперджеты» передают на землю только отчеты о статусе полета и короткие текстовые сообщения системы мониторинга состояния самолета (Aircraft Condition Monitoring System).

Планируемая к внедрению новинка сейчас находится в опытной эксплуатации у одного из российских перевозчиков, использующих SSJ100. По словам представителя ГСС, рассматривается вопрос интеграции данной программы в единое информационное пространство компании. В частности, ее привязка к системе мониторинга складов даст возможность оперативно получать информацию о наличии запчастей.

Независимый эксперт Антон Лавров рассказал «Известиям», что внедрение системы повысит безопасность полетов на самолетах SSJ100.

— Подобные системы сейчас массово внедряются в гражданской авиации, — рассказал Антон Лавров. — Лидер в этой области — компания Airbus, которая устанавливает их на самые современные авиалайнеры A380 и A350. Подобные комплексы многократно выручали экипажи в критических ситуациях. Они значительно повысят безопасность эксплуатации «Суперджетов». Но если на межконтинентальных гигантах это оправдано, то не совсем понятно: зачем контролировать тысячи параметров для достаточно небольшого регионального самолета.

Первый полет SSJ100 состоялся в мае 2008 года. В 2011 году начала эксплуатация первого серийного экземпляра. Сейчас российские и иностранные авиакомпании эксплуатируют 104 таких самолета. За шесть лет эксплуатации в парке «Суперджетов» возникало большое количество различных отказов. Основные проблемы связаны с механизацией крыла, системами уборки шасси и кондиционирования воздуха. Согласно официальной статистике ГСС, количество отказов и неисправностей на 1 тыс. часов полета в июне 2017 года составило 89,6 — на 40% меньше показателя июля 2016 года.

[\(Известия\)](#)



В Казани выкатили новый ракетоносец Ту-160

Из ангара Казанского авиационного завода вышел прототип стратегического ракетоносца новой модификации Ту-160М2, сообщает агентство ТАСС. Самолет был собран из тех деталей, которые остались еще со времен массового производства этих машин.

Однако на нем был опробован ряд ключевых технологий. Например, инженеры "вспомнили", как проводить окончательную сборку, протестировали новое и модернизированное оборудование, которому предстоит создавать уже серийные Ту-160М2. А также проверили современные двигатели для ракетоносца.

Модификация М2 – это, прежде всего, обновленное бортовое оборудование. Известно, что на самолет поставят удобную "стеклянную" кабину. То есть большинство аналоговых приборов заменят на жидкокристаллические экраны. Кроме того, Ту-160 получит модернизированную силовую установку. Первый полет прототипа запланирован на 2018 год. А в серию М2 отправится примерно к 2023 году. Российское Министерство обороны собирается купить не меньше 50 стратегических ракетоносцев.

Ту-160 – самый крупный боевой самолет в мире. Его вес может достигать 275 тонн. Отличительная особенность ракетоносца – изменяемая стреловидность крыла. Это значит, когда самолету нужна не высокая скорость, а маневренность – он раздвигает крылья шире. Подъемная сила, а с ней и управляемость повышаются, но растет и сопротивление воздуха. Соответственно, когда Ту-160 нужно выйти на сверхзвук, он прижимает крылья практически к фюзеляжу.

Максимальная скорость ракетоносца – 1800 километров в час. Официальные источники дальность полета Ту-160 не раскрывают. Наверное, потому, что она ограничена только выносливостью экипажа. Однако достоверно известно, что ракетоносец способен провести в воздухе до суток и пролететь 18 тысяч километров. С дозаправками, конечно.

Боевое крещение Ту-160 прошел в Сирии, где он наносил удары по террористам запрещенной в России группировке ИГИЛ. Там же впервые применили новую крылатую ракету для этого стратега – Х-101. Дальность ее полета превышает 4 тысячи километров. При этом она настолько точная, что отклоняется от цели не больше чем на 5 метров. Что незначительно, если учесть, что по некоторым данным вес боевой части Х-101 – 400 килограммов.

[\(Вести\)](#)

Ростех формирует единую модель управления качеством

Созданный на базе «РТ-Техприемки» центр компетенций снизит до 25% затраты на устранение дефектов

Ростех создал центр компетенций системы управления качеством на базе дочерней структуры Корпорации – «РТ-Техприемки». Центр компетенций обеспечит единый подход к управлению качеством производимой продукции и снизит до 25% затраты на устранение дефектов к 2025 году, а также в два раза сократит количество неисполненных контрактов по причине ненадлежащего качества.



Центр компетенций создан в рамках исполнения поручения заместителя Председателя Правительства России, Председателя Военно-промышленной комиссии Дмитрия Rogozina. Внедрение единой системы управления качеством является стратегической инициативой Ростеха.

Создание новой структуры вызвано необходимостью выработки единого подхода в реализации общей модели управления качеством, вне зависимости от отраслевой принадлежности предприятий и выпускаемой ими продукции. Это позволит формировать единую картину состояния качества продукции всех организаций в составе Ростеха и повысить эффективность функционирования систем управления качеством.

Результатами работы центра компетенций к 2025 году должны стать снижение до 25% затрат на устранение дефектов продукции, выявляемых на стадии разработки и производства, а также исключение срывов исполнения государственных целевых программ и сокращение в два раза числа неисполненных контрактов по причине ненадлежащего качества.

«Эффективная система управления качеством существенно повышает конкурентоспособность, прежде всего, гражданской продукции, которая к 2025 году должна обеспечить 50% от общего объема выручки Корпорации. А в области государственного оборонного заказа конечной целью системы является устранение предпосылок неисполнения контрактов по причинам, связанным с качеством продукции», – отметил первый заместитель генерального директора Госкорпорации Ростех Владимир Артяков.

Реализация стратегии развития холдинговых компаний, отраслевых комплексов и организаций прямого управления Корпорации путем внедрения передовых отечественных и международных практик является приоритетной задачей центра. В своей работе центр компетенций будет взаимодействовать с Минпромторгом России, Минобороны России и другими федеральными органами исполнительной власти.

«Единый центр реализации политики и подходов в области качества позволит упорядочить взаимоотношения с федеральными органами исполнительной власти, сформировать единую политику в области качества, скоординировать и объединить деятельность представителей холдинговых компаний и организаций Корпорации», – прокомментировал событие генеральный директор «РТ-Техприемки» Владлен Шорин.

Работа центра компетенций будет строиться на анализе качества выпускаемой продукции и результатах внутреннего аудита. Одним из инструментов обеспечения эффективной обратной связи внутри Корпорации станет внедрение автоматизированной информационной системы, которая позволит предприятиям анализировать ситуацию и выявлять проблемные зоны, влияющие на качество продукции, фактически в онлайн-режиме.

[\(Ростех\)](#)

В ГСС определятся с созданием новой версии SSJ 100 в начале 2018 года



Российский производитель "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) к первому кварталу 2018 г. определится с тем, будет он начинать работу сначала над укороченной (на 75 кресел) или же удлиненной версией самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Об этом рассказал президент ГСС Александр Рубцов на авиасалоне в Дубае.

По словам Рубцова, один из определяющих факторов, который необходимо оценить – это принципиальная возможность модифицировать двигатель PowerJet SaM146, чтобы он мог выдавать достаточную тягу для удлиненной версии самолета. В противном случае придется рассматривать разработку альтернативного двигателя.

Нынешняя версия SSJ 100 – единственная в своем роде, и ГСС понимает необходимость создания других модификаций для привлечения клиентов. По словам Рубцова, в декабре SSJ 100 начнет испытания для получения сертификата на полеты в аэропорт Лондон-Сити, который располагает укороченной взлетно-посадочной полосой.

Из-за высотных зданий в этой лондонской воздушной гавани угол глиссады составляет 5,5° против стандартного захода 3°. Для реализации такой возможности необходимы изменения в программном обеспечении самолета и модернизация тормозной системы. Аэропорт Лондон-Сити является одним из основных направлений для ирландской авиакомпании CityJet, которая заказала 15 самолетов SSJ 100. Модернизированные ВС будут готовы к эксплуатации в 2019 г.

В пакет модификаций, разрабатываемых ГСС под требования аэропорта Лондон-Сити, также входит разработка новых законцовок крыла, которые позволят улучшить взлетно-посадочные характеристики самолета, а также обеспечат снижение расхода топлива на 3%. Новые законцовки будут производиться серийно и станут доступны для установки на уже эксплуатируемые ВС.

В сфере продаж ГСС продолжает переговоры с египетской авиакомпанией Air Leisure по подписанию меморандума о взаимопонимании по закупке четырех самолетов SSJ 100, кроме того Рубцов рассчитывает на поставку нескольких самолетов азербайджанскому клиенту.

Несколько заказов на SSJ 100 сейчас находятся в стадии проработки, в том числе один потенциально может составить 100 самолетов, отметил Рубцов, добавив, что как авиакомпании, так и пассажиры очень довольны комфортом и характеристиками SSJ 100. "Вместе с тем, пока мы не удовлетворены технической поддержкой – нам необходимо продолжить работу по улучшению ее качества", - признал топ-менеджер.

Самолет пока не избавился от "детских болезней", включая недостатки программного обеспечения и двигателей – "что нормально для новейшего самолета, созданного "с нуля" и для компании, которая в ее нынешней ипостаси существует всего несколько лет в сравнении с десятками лет истории Airbus и Boeing, добавил президент ГСС.

Тем не менее, как отметил Рубцов, "компаниям необходимо быть более отзывчивыми по отношению к нуждам клиентов". Поддержка должна быть доступна круглосуточно и без выходных, сказал он,



добавив, что его команда в ближайшие два года сосредоточится на налаживании послепродажного обслуживания, включая обучение, инженерно-техническое обеспечение и поставку запчастей.

[\(АТО.Ru\)](#)

«Технодинамика» наращивает производство гражданской продукции

Холдинг «Технодинамика» (входит в Госкорпорацию Ростех) запустил производство бытовых насосов на базе «Уфимского агрегатного производственного объединения». Новый цех был открыт в рамках стратегии холдинга по наращиванию гражданской продукции до 50% к 2025 году.

Производственная линия нового цеха будет сосредоточена на изготовлении гражданских бытовых насосов марки «Агидель». В частности, объем изготовления серийных насосов «Агидель-М» ожидается на уровне 5000 штук в месяц, модернизированная версия «Агидель-10» первое время будет выпускаться в количестве 100 штук в месяц.

«Открытие цеха на базе «Уфимского агрегатного производственного объединения» стало одним из важных шагов на пути к выстраиванию полномасштабного и высококачественного производства гражданской продукции в контуре нашего холдинга, – рассказал генеральный директор «Технодинамики» Игорь Насенков. – В результате со временем мы сможем конкурировать в том числе с зарубежными производителями сразу на нескольких рынках товаров широкого потребления».

Электронасосы «Агидель-М» и «Агидель-10» предназначены для перекачки пресной воды из колодцев и скважин. Изделия обладают двойной защитой от протечек, первым классом защиты от поражения электрическим током и соответствуют требованиям технического регламента Таможенного союза.

«Для того, чтобы сделать нашу продукцию максимально конкурентоспособной и приблизить ее к покупателю мы внесли целый ряд технологических новшеств в производственную линию, смогли снизить себестоимость изделий и улучшить их технические характеристики, – прокомментировал генеральный директор «УАПО» Леонид Лузгин. – Стоит особо отметить, что насос собирается полностью из отечественных комплектующих, от выплавки заготовок до сборки двигателя и иных мелких комплектующих».

[\(Технодинамика\)](#)

85 лет исполнилось одному из опорных вузов ОДК – Уфимскому государственному авиационному техническому университету

Восемьдесят пять лет исполнилось 16 ноября Уфимскому государственному авиационному техническому университету (УГАТУ) — одному из крупнейших федеральных образовательных и научно-исследовательских комплексов, готовящему высококвалифицированные кадры для авиационной промышленности России. Основанный в 1932 г. УГАТУ входит в число опорных вузов Объединенной двигателестроительной корпорации (входит в Госкорпорацию Ростех).



Сегодня в составе университета — пять факультетов и три института, семь НИИ. Ведется подготовка по 38 направлениям бакалавриата, 10 специальностям, 51 направлению магистратуры и аспирантуры, 11 программам среднего профессионального образования. Здесь учатся около 16 тыс. студентов и аспирантов, работают свыше 1,5 тыс. преподавателей, в том числе свыше 170 докторов и 650 кандидатов наук.

УГАТУ является профильным вузом ПАО «ОДК-Уфимское моторостроительное производственное объединение» (входит в ОДК). Два подразделения университета — факультет авиационных двигателей, энергетики и транспорта и институт авиационных технологий и материалов — ориентированы непосредственно на авиастроение и разработку авиационных двигателей. Ежегодно выпускники вуза пополняют коллектив предприятия. Только в этом году в объединение пришли работать свыше 150 молодых специалистов. На базе учебного центра ОДК-УМПО действует вечерний факультет УГАТУ, который за 85 лет существования подготовил около четырех тысяч дипломированных специалистов. Более 200 выпускников школ Уфы ежегодно поступают в университет по целевому направлению. Лучшим студентам выплачивается именная стипендия имени В.П. Лесунова, возглавлявшего завод с 1998 по 2004 гг. Около 1,5 тыс. студентов имеют возможность ежегодно проходить производственную практику в ОДК-УМПО. Немаловажную часть совместной работы составляет научная деятельность. В ОДК-УМПО действуют базовые кафедры УГАТУ, где студенты проходят обучение, максимально приближенное к реальному производству. На протяжении 10 лет работает Технопарк авиационных технологий — уникальная площадка, созданная ОДК-УМПО и УГАТУ для разработки и кратчайшего внедрения в производство инновационных технологий.

На торжественном мероприятии 16 ноября управляющий директор ПАО «ОДК-УМПО» Евгений Семивеличенко от имени генерального директора АО «ОДК» Александра Артюхова, от себя лично и коллектива ОДК-УМПО поздравил УГАТУ с юбилеем. Вечер посетил Глава Республики Башкортостан Рустэм Хамитов. В ходе мероприятия на связь со студентами и преподавателями УГАТУ вышли космонавты Международной космической станции Александр Мисуркин и Сергей Рязанский, которые поздравили вуз с юбилеем и отметили его вклад в развитие космонавтики.

Свою историю УГАТУ ведет с конца XIX века, когда был основан Варшавский политехнический институт. Во время первой русской революции институт перевели в Новочеркасск, где в 1907 г. был основан Донской политехнический институт. От него позднее отделился Новочеркасский авиационный институт. В 1932 г. в Рыбинске открылся его филиал, и на его базе был основан Рыбинский авиационный институт. С началом Великой Отечественной войны он был эвакуирован в Уфу и в 1942 году стал Уфимским авиационным институтом им. Серго Орджоникидзе. В 1982 г. за большие заслуги в подготовке квалифицированных специалистов и развитии научных исследований вуз награжден орденом Ленина. В 1992 г. институт получил статус технического университета.

Среди выпускников УГАТУ — генеральный директор АО «ОДК» Александр Артюхов, заместитель генерального директора — управляющий директор ПАО «Кузнецов» (входит в ОДК) Сергей Павлинич.

ПАО «ОДК-Уфимское моторостроительное производственное объединение» — разработчик и крупнейшее предприятие-производитель авиационных двигателей в России. Основными видами деятельности ОДК-УМПО являются разработка, производство, сервисное обслуживание и ремонт



турбореактивных авиационных двигателей и газоперекачивающих агрегатов, производство и ремонт узлов вертолетной техники. ОДК-УМПО серийно выпускает турбореактивные двигатели для самолетов Су-35С (АЛ-41Ф-1С), Су-27 (АЛ-31Ф), семейства Су-30 (АЛ-31Ф и АЛ-31ФП), газотурбинный привод для газоперекачивающих агрегатов (АЛ-31СТ), отдельные узлы для вертолетов «Ка» и «Ми». В кооперации с другими предприятиями ОДК объединение работает над созданием деталей и узлов новейшего двигателя ПД-14 для пассажирского лайнера МС-21, а также организует работу по серийному выпуску компонентов вертолетного двигателя ВК-2500 в рамках программы импортозамещения.

[\(ОДК\)](#)

Новости беспилотной авиации

Страхование БПЛА — от теории к практике

Вопрос страхования беспилотного летательного аппарата (БПЛА) возник, наверное, с момента начала производства первых более-менее серьезных аппаратов такого типа. Интерес к их страхованию проявляют как производители, так и продавцы, и покупатели дронов. Последние озабочены сохранностью своей летающей собственности, а некоторые, наиболее продвинутые, не прочь застраховать и ответственность при эксплуатации БПЛА — по аналогии с ОСАГО и ответственностью владельца и эксплуатанта ВС.

Попробуем рассмотреть некоторые аспекты страхования БПЛА. В самом общем виде страхование беспилотника практически эквивалентно страхованию обычных пилотируемых ВС: можно комплексно застраховать сам летательный аппарат, а также ответственность при полетах и эксплуатации такого аппарата. Однако есть разница, так как БПЛА не перевозит (по крайней мере, пока) пассажиров, а значит, страховать придется только ответственность перед третьими лицами и ответственность за перевозимый груз (если таковой имеется) при коммерческой эксплуатации.

Если рассмотреть этот вопрос чуть внимательнее, станет понятна разница — например, в случае БПЛА необходимо страховать станцию или систему управления дроном (которая находится у оператора или на земле). Проведя аналогию с самолетами, замечу, что и там зачастую по обычному полису страхования каско под страховое покрытие подпадают запасные части и комплекты, которые также находятся на земле или перевозятся как груз.

Это материал из журнала "Авиатранспортное обозрение". Полный текст материала доступен только по платной подписке.

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