



Главные новости:

- HeliRussia 2018: итоги
- Чемезов: акции "Вертолетов России" сможет купить только компания с российской юрисдикцией
- На базе "ЮТэйр-Инжиниринг" запущен ремонт двигателей "ОДК-Климов"
- "Вертолеты России", авиакомпания "ЮТэйр" и "ВЭБ-лизинг" подписали меморандум о сотрудничестве по расширению вертолетного парка
- Какие российские новинки показали на HeliRussia 2018
- «Вертолеты России» рассчитывают подписать с Минобороны контракт на Ми-26Т2В в 2019 году
- «Вертолеты России» прорабатывают с Минобороны вопрос модернизации вертолетов-амфибий Ми-14
- Президент «Мотор Сич» рассказал об ущербе от антироссийских санкций
- Как готовят кадры для вертолётостроения России: интервью с завкафедрой МАИ
- Корпорация ВСМПО-АВИСМА на HeliRussia 2018 договорилась о продлении сотрудничества с «Вертолётными Россией»
- Росавиация провела двусторонние консультации с Европейским агентством по безопасности полетов (EASA)
- Авиавыставка «Фарнборо» осталась без российских самолетов и денег
- "Вертолеты России" станут инвестором "Венчурного Фонда Сколково – Индустриальный I"
- Вертолет Ми-28НМ представят на форуме "Армия-2018"
- Airbus поставляет первый вертолет под брендом АСН

Новости вертолетных программ

«Вертолеты России» прорабатывают с Минобороны вопрос модернизации вертолетов-амфибий Ми-14

"На сегодняшний день данный вопрос еще находится в проработке с Минобороны. Мы получили от военного ведомства техническое задание на проведение опытно-конструкторских работ, выдали свои предложения, но решение, в какой конфигурации и каком объеме проводить указанные работы, остается за министерством. Холдинг "Вертолеты России" готов к любым заказам", - сказал Савельев на проходящей в Астане оборонной выставке "Кадекс-2018".

"Полагаю, в 2018 году этот вопрос должен решиться", - добавил собеседник агентства.

Противолодочный вертолет Ми-14ПЛ был создан в 1960-х годах на базе Ми-8. Вертолет-амфибия получил днище-лодку и два поплавка по бокам корпуса, которые одновременно служили обтекателями для опор шасси. Вертолет мог держаться на воде при волнении до 3-4 баллов. Ми-14 оснастили различным противолодочным оборудованием, машина могла применять против субмарин торпеды и глубинные бомбы, в том числе ядерные. На данный момент вертолет снят с вооружения ВМФ России.

Всего, по данным открытых источников, было построено 273 Ми-14ПЛ. Вертолеты активно поставлялись на экспорт. В настоящее время несколько Ми-14 несут службу в составе Военно-морских сил Польши, они были модернизированы без привлечения официального производителя.

Холдинг "Вертолеты России" представил проект возобновления производства Ми-14 в ходе Международного военно-морского салона в июле 2015 года.

[\(ТАСС\)](#)

Airbus поставляет первый вертолет под брендом АСН

Спустя год после того, как Airbus запустил свой бизнес корпоративных вертолетов под особым брендом, компания демонстрирует на EBACE 2018 первый АСН130, который будет поставлен под новым флагом Airbus Corporate Helicopters. Семиместный однодвигательный вертолет оснащен интерьером, который компания описывает как «вдохновленный гонками интерьер в стиле Stylence».



АСН не раскрывает владельца воздушного судна, но сообщил, что вертолет будет эксплуатироваться в Монако в частной чартерной компании Monacoair. Этот оператор управляет парком из восьми H130.

Глава АСН Фредерик Лемос говорит: «АСН130 сочетает в себе уникальный дизайн, ориентированный на пассажиров, исключительную производительность при одном двигателе и первоклассное качество и комфорт, что делает его популярным среди частных и чартерных клиентов по всему миру».



В мае АСН выпустил 700-й самолет семейства H130. Флот самого большого члена семейства легких вертолетов Ecureil (340 операторов по всему миру) имеет налет 1,8 млн. часов. Последний вариант АСН130 был сертифицирован в 2012 году, но обновился в начале этого года – вертолет получил «стеклянную» кабину.

[\(BizavNews\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

HeliRussia 2018: итоги

На протяжении 11 лет в Москве проходит HeliRussia – крупнейшая российская и европейская выставка, демонстрирующая весь спектр продукции и услуг вертолетной индустрии. В этом году HeliRussia 2018 прошла с 24 по 26 мая и показала насыщенную и интересную выставочную программу, познакомив участников с достижениями отечественного и мирового вертолетостроения.

Выставка ежегодно получает поддержку на самом высоком уровне. Приветствия гостям, участникам и организаторам выставки направили Президент России Владимир Путин, Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Юрий Борисов, Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров, глава «Росавиации» Александр Нерадько. В церемонии открытия выставки приняли участие: помощник Президента Российской Федерации по вопросам военно-технического сотрудничества Владимир Кожин, заместитель Председателя Правительства России по вопросам оборонно-промышленного комплекса Юрий Борисов, директор департамента авиационной промышленности Минпромторга России Равиль Хакимов, руководитель «Росавиации» Александр Нерадько, заместитель директора ФCBTC Анатолий Пунчук, индустриальный директор авиационного кластера Госкорпорации Ростех Анатолий Сердюков, генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский, генеральный директор «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов и председатель Правления Ассоциации Вертолетной Индустрии Михаил Казачков.

В экспозицию выставки этого года вошли 246 компаний, из них 49 – зарубежные. Международное участие остается на стабильно высоком уровне – на выставке было представлено 19 стран мира: Австралия, Беларусь, Бельгия, Великобритания, Германия, Иран, Италия, Испания, Канада, Ливия, Литва, Мальта, Польша, Республика Корея, Россия, США, Финляндия, Франция и Чехия. Для сравнения, в 2016 году в выставке участвовали 44 иностранные компании из 15 государств, а в прошлом году юбилейную выставку посетили 50 зарубежных компаний из 21 страны. Следует отметить развитие российско-французского сотрудничества: объединенный стенд французских компаний был вновь представлен под эгидой Французской ассоциации авиационно-космической промышленности (GIFAS).

Площадь выставки увеличилась на 9% и составила 13 100 кв. м. Посетителями HeliRussia 2018 стали около 12 000 человек.



Традиционно насыщенной была программа выставки, которая включила в себя 59 мероприятий – круглые столы, конференции, презентации, мастер-классы, церемонии награждения финалистов отраслевых конкурсов. В общей сложности, мероприятия с обязательной регистрацией участников посетило более 1000 человек.

В этом году деловая программа HeliRussia 2018 включила как регулярные, так и новые деловые мероприятия. Из числа постоянных проведены конференции по рынку вертолетов, о вертолетном бортовом оборудовании, о санитарной авиации, о взаимодействии с беспилотной авиацией. Новые мероприятия затронули темы вертолетного двигателестроения, сельскохозяйственную авиацию и международное военно-техническое сотрудничество. Организованные конференции и круглые столы получили самые положительные отзывы участников.

На HeliRussia 2018 было продемонстрировано 18 вертолетов. На открытой экспозиции перед входом были представлены первый серийный Ми-171А2, переданный компании «ЮТэйр – Вертолетные услуги» и модернизированный военно-транспортный Ми-171Ш с новой несущей системой и широкой гаммой вооружения и дополнительного оборудования. В выставочном зале демонстрировались три новинки этого года в легком сегменте: VRT500 от «Вертолетов России», первый в России Bell 505 Jet Ranger X, а также опытный образец вертолета «Касатка 505» от КБ Agan Aircrafts Group.

Посетители могли увидеть и другие вертолеты ведущих мировых производителей: американские Bell-407GXP и Robinson R66, европейские Airbus Helicopters Bo-105, EC120B, EC130, EC130B4, H125, Leonardo AW109 Grand New и Heli-Sport CH-77 Ranabot, а также отечественные: Ми-2 с новым двигателем, новый опытный образец сверхлегкого соосного вертолета «Микрон», модернизированный «Ансат» с новым медицинским модулем.

В экспозиции выставки можно было увидеть 12 моделей беспилотных летательных аппаратов. Московский авиационный институт представил три модели – «Ворон-700», «Коршун-1» и специальный исследовательский квадрокоптер, «Радар-ММС» продемонстрировал «Бриз», «Геосакан» – модели 201 и 401, Zala Aero Group привезла модели 421-08M, 421-16E, 421-16EM и 421-22. В сегменте БЛА на выставке прошли две премьеры: был представлен опытный уникальной авиатранспортной платформа SKYF от ОКБ «Авиарешения» и показан дрон-спутник «Сириус» от НПО «Авиационно-космические технологии».

На выставке была представлена широчайшая гамма оборудования для вертолетов. Особенно следует отметить российскую премьеру двигателя семейства Anteo от французского разработчика Safran Helicopter Engines и прототип бортовой системы ситуационной осведомленности экипажей вертолетов, разработки компании «Бортовые аэронавигационные системы».

Как всегда, на HeliRussia 2018 отмечена высокая бизнес-активность. К примеру, Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) подписала ряд соглашений на поставку в лизинг вертолетов Ми-8АМТ, Ми-8МТВ и «Ансат» ряду российских авиакомпаний, в их числе: «Русские Вертолетные Системы», НПК «ПАНХ», Авиакомпанией «Скол», Авиапредприятие «Ельцовка», «Вологодское авиационное предприятие», «Аэрогео», «Вяткаавиа», «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» и «Витязьаэро». В общей сложности, холдинг «Вертолеты России» должен поставить ГТЛК



31 вертолет в этом году для последующей передачи в лизинг. В рамках выставки холдинг «Вертолеты России» передал «Росгвардии» первый вертолет Ка-226Т. Ассоциация Вертолетной Индустрии подписала соглашения о сотрудничестве с Ассоциацией «Союз авиационного двигателестроения» и с «Объединенной национальной ассоциацией деловой авиации».

На главной сцене прошли награждения победителей конкурсов «Красота винтокрылых машин», «Вертолеты XXI века», «Лучший аэродром АОН России», а также награждение победителей Чемпионата профессионального мастерства среди работников предприятий холдинга «Вертолеты России» по стандартам WorldSkills и награждение финалистов прошедшего на выставке 2-го «Кубка HeliRussia по дрон-рейсингу». Кроме того, на выставке отметили 60-летие вертолетного спорта.

11-я Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2018 проведена в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации № 2403-р от 30 октября 2017 года. Организатор выставки – Минпромторг России, устроитель – компания «Русские Выставочные Системы», титульный спонсор – холдинг «Вертолеты России», лингвистический партнер – «ЭГО Транслейтинг СБ». Выставка проходит по инициативе и при поддержке Ассоциации Вертолетной Индустрии.

В следующем году HeliRussia 2019 пройдет в Москве 23 по 25 мая.

[\(HeliRussia 2018\)](#)

Экспозиция КРЭТ на HeliRussia 2018 отмечена вниманием высоких должностных лиц и бизнес-партнеров

Концерн Радиоэлектронные технологии (АО "КРЭТ" в составе ГК Ростех) представил на XI Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia-2018 около 80 образцов современного вертолетного радиоэлектронного оборудования.

Среди экспонатов, привлечших наибольшее внимание специалистов, - тренажер интегрированный бортовой комплекс ИБКВ-17 разработки Раменского приборостроительного конструкторского бюро, современные компоненты вертолетов Ми-28НЭ "Ночной охотник", разработанные Государственным Рязанским приборным заводом, в частности, нашлемная система целеуказания и индикации НСЦИ-В и бортовая радиолокационная станция Н-025Э, оптико-электронная система защиты самолетов и вертолетов "Президент-С" разработки НИИ "Экран".

Стенд КРЭТ посетили вице-премьер Юрий Борисов и помощник Президента Российской Федерации по вопросам военно-технического сотрудничества Владимир Кожин. Высокие гости ознакомились с новыми разработками КРЭТ, осмотрели интегрированный бортовой комплекс ИБКВ-17, высоко оценили аэронавигационное оборудование, разработанное на предприятиях КРЭТ в рамках программы импортозамещения.

Экспозиция концерна вызвала большой интерес специалистов многих стран Западной Европы, Африки и Юго-восточной Азии - за 3 дня работы стенд КРЭТ посетили около 25 различных делегаций. Во время переговоров с новыми и потенциальными партнерами были определены перспективы и



основные направления развития сотрудничества. С рядом традиционных заказчиков был обсужден ход выполнения действующих контрактов и обсуждены перспективы расширения партнерских связей.

Особое внимание разработки КРЭТ вызвали среди представителей отечественных авиапроизводителей, государственных и частных авиатранспортных компаний и перевозчиков.

В рамках выставки КРЭТ выступил организатором научно-практической конференции "Авиационное бортовое оборудование", которая в этом году прошла в 6-й раз. На мероприятии были обсуждены важные вопросы, затрагивающие настоящее и будущее развития вертолетной авионики. Конференция собирала представительную аудиторию профессионалов из области вертолетной индустрии.

В выставке приняли участие 15 крупнейших предприятий, входящих в КРЭТ.

[\(КРЭТ\)](#)

HELIRUSSIA 2018: руководитель Росавиации Александр Нерадько вручил Генеральному директору холдинга "Вертолеты России" Андрею Богинскому сертификат Одобрения Главного изменения типовой конструкции вертолета "АНСАТ"

24 мая 2018 года руководитель Росавиации Александр Нерадько принял участие в торжественной церемонии открытия 11-й Международной выставки вертолетной индустрии HELIRUSSIA 2018, пожелав успехов участникам, гостям и организаторам в ее проведении и выразив уверенность в том, что открывающаяся выставка станет новым мощным импульсом развития российской вертолетной индустрии.

В ходе церемонии Александр Нерадько вручил Генеральному директору холдинга "Вертолеты России" Андрею Богинскому сертификат Одобрения Главного изменения типовой конструкции вертолета "АНСАТ" - "Расширение диапазона эксплуатационных температур до + 50о С".

Сертификационные работы по заявке ПАО "Казанский вертолетный завод" холдинга "Вертолеты России" проводились Росавиацией с февраля 2017 года совместно с ФАУ "Авиарегистр России" и сертификационными центрами АСЦ ФГУП ГосНИИ ГА; СЦБО НИИ АН; СЦ "ЦАГИ" и СЦ "Летная годность".

В рамках проведения сертификационных работ специалисты ПАО "КВЗ" с участием экспертов АСЦ ФГУП ГосНИИ ГА, СЦБО НИИ АН и Авиарегистра России на базе международного аэропорта города Рахим-Яр-Хан (Rahim-Yar-Khan), Исламская Республика Пакистан, провели испытания в условиях высоких температур наружного воздуха.

Всего было выполнено свыше 40 полетов и наземных гонок, по результатам которых было оформлены отчеты по прочности, летно-техническим характеристикам, системе охлаждения, электро- и радиооборудованию.



Были проведены инженерные анализы и оформлены Технические справки по работе двигателей, летно-техническим характеристикам скороподъемности вертолета, максимального взлетного веса, системы охлаждения силовой установки в условиях высоких до +50о С температур наружного воздуха.

На основании проведенных испытаний и полученных результатов расширен диапазон допустимых эксплуатационных температур до плюс 50о С (ранее допустимое значение составляло плюс 30о С).

Получая сертификат Росавиации, глава холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский отметил конструктивную работу, которая ведется с Росавиацией по вертолету "АНСАТ" и другим типам вертолетной техники.

Характеристики вертолета "АНСАТ"

- Макс. скорость 275 км/ч
- Крейсерская скорость 250 км/ч
- Макс. дальность полета с основными баками 510 км
- Практический потолок 5500 м
- Статический потолок вне зоны влияния земли 2900 м

Массовые характеристики

- Макс. взлетная масса 3600 кг
- Макс. полезная нагрузка в транспортной кабине 1234 кг
- Двигатели ГТ (2хPW207K, Pratt & Whitney)
- Мощность на взлетном режиме 2х 630 Л.С.
- Мощность максимальная продолжительная 2х 558 Л.С.
- Габариты
- Длина 5700 мм
- Ширина 1770 мм
- Высота 1370 мм
- Объем 8,0 м3

Вместимость

- Летный экипаж 1-2
- Пассажиры 7+1

Легкий многоцелевой вертолет "АНСАТ" построен по классической одновинтовой схеме с рулевым винтом, представлен в вариантах с новейшей электродистанционной системой управления полетом (КСУ-А) и традиционной гидромеханической системой управления (ГМСУ).

В "АНСАТЕ" применена цельнометаллическая конструкция фюзеляжа, композиционные материалы в несилевых элементах и стеклопластиковые лопасти. Бесшарнирная втулка несущего винта обеспечивает высокий уровень управляемости и значительное снижение эксплуатационных расходов.

С помощью быстросъемного оборудования многоцелевой вертолет "АНСАТ" может быть оперативно переоснащен для выполнения широкого круга задач.



"АНСАТ" может применяться для перевозки грузов и пассажиров, использоваться для наблюдения, поисково-спасательных, противопожарных и медико-эвакуационных работ.

"АНСАТ" отличается самой большой кабиной в классе и возможностью быстрой трансформации компоновки салона. Широкая сдвижная дверь и большой объем салона (8 м3) позволяют с комфортом перевозить до 8 пассажиров и размещать максимум оборудования в специализированных вариантах исполнения.

"АНСАТ" обеспечивает пилотирование в автоматическом и ручном режимах управления, в простых и сложных метеоусловиях.

[\(Росавиация\)](#)

Чемезов: акции "Вертолетов России" сможет купить только компания с российской юрисдикцией

Пакет 13% акций холдинга "Вертолеты России", который готов продать Ростех, сможет купить только компания с российской юрисдикцией, сообщил ТАСС глава госкорпорации Сергей Чемезов.

"Не надо преувеличивать влияние санкций, вопрос с повестки не снят. Мы рассматриваем варианты увеличения доли внешних инвесторов до 25%, но очень аккуратно подходим к выбору потенциального партнера и параметрам сотрудничества. Предложения поступают, от ряда вариантов сотрудничества мы уже отказались, но с учетом того, что речь идет о стратегическом активе, на пакет могут претендовать только компании с российской юрисдикцией. При этом мы заинтересованы в привлечении зарубежных инвесторов, которые могут участвовать в партнерстве опосредованно", - сказал Чемезов, отвечая на вопрос о влиянии санкций на планы по продаже акций "Вертолетов России".

В феврале 2017 года 12% акций были проданы консорциуму Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) с арабскими партнерами за \$300 млн, однако пакет находится во владении РФПИ, пояснили ТАСС в пресс-службе Ростеха.

"Вертолеты России" (входит в ГК "Ростех") - один из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли, единственный разработчик и производитель вертолетов в России. Холдинг образован в 2007 году. В состав холдинга входят пять вертолетных заводов, два конструкторских бюро, а также предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий, авиаремонтные заводы и сервисная компания, обеспечивающая послепродажное сопровождение в России и за ее пределами.
[\(ТАСС\)](#)

"Не будет запроса рынка, не будет и нормативной базы в беспилотной отрасли" - эксперт Группы "Кронштадт"

"Пока не будет запроса со стороны промышленности, не будет и работы над нормативной базой в области беспилотников", - заявил на прошедшем 25 мая в рамках выставки HeliRussia деловом



мероприятии Владимир Воронов, начальник центра перспективных исследований ООО "Кронштадт Беспилотные Системы" (входит в Группу "Кронштадт").

Выступление состоялось в ходе экспертного совета "Разделение труда: вертолеты и беспилотная авиация на рынке и в небе".

Беспилотники - это самое быстроразвивающееся направление мировой авиационной отрасли, остро нуждающееся в правовом регулировании. Группа "Кронштадт" - разработчик и производитель БЛА большой размерности - одной из первых вступила в сообщество производителей и эксплуатантов беспилотных летательных аппаратов "Аэронет" и с самого начала оказывает экспертную поддержку отрасли в вопросах разработки нормативов.

По словам Владимира Воронова отсутствие в России законодательства является фактором, сдерживающим развитие всего рынка БЛА, но особенно это важно для больших беспилотников: "Существенный скачок объемов рынка произойдет тогда, когда на гражданский рынок выйдут БЛА классов MALE и HALE. Мы, как и все производители тяжелых БЛА, смотрим на развитие гражданского рынка. И не просто ожидаем его развития, но и пытаемся его приблизить. У нас развернута подготовка проекта создания беспилотной транспортной авиационной сети, мы предполагаем разработать технологию конвертации пилотируемых аппаратов в беспилотные. Именно в этой области рынок развития перевозок видится наиболее перспективным".

В завершение Владимир Воронов отметил: "Сообща мы можем сформировать запрос и создать необходимую нормативную базу. Движение должно быть с двух сторон - как со стороны разработчиков, так и со стороны регулирующих органов".

По оценкам Группы "Кронштадт", мировой рынок разработки, производства и эксплуатации БЛА на 70% объема определяется беспилотными аппаратами среднего и тяжелого классов. Сейчас они применяются исключительно в интересах обороны и национальной безопасности, а гражданский рынок составляет не более 5% и представлен БЛА легкого класса.

В декабре 2015 года в Российской Федерации принят закон 462-ФЗ "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов". В апреле 2018 года Распоряжением № 576-р Председателя Правительства утвержден План мероприятий ("дорожная карта") по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации плана мероприятий ("дорожной карты") Национальной технологической инициативы по направлению "Аэронет".

Таким образом, инициирована системная нормотворческая деятельность, направленная на развитие и продвижение новых технологий, продуктов и услуг, обеспечивающих приоритетные позиции российских компаний на формируемых глобальных рынках производства и применения беспилотных авиационных систем.

Развитие рынка гражданских применений беспилотных авиасистем в Российской Федерации в большой степени будет определяться качеством реализации распоряжения Правительства.



Ответственными за исполнение программы определены Министерство транспорта России, Министерство промышленности и торговли России, Министерство экономического развития России, а также рабочая группа "Аэронет", представляющая беспилотное сообщество, от усилий которого зависит темп и уровень подготовки нормативных актов.

[\(Кронштадт\)](#)

На базе "ЮТэйр-Инжиниринг" запущен ремонт двигателей "ОДК-Климов"

АО "ЮТэйр-Инжиниринг" и АО "ОДК-Климов" в рамках заключенного в феврале 2018 года Генерального соглашения о сотрудничестве создали первый совместный центр среднего (восстановительного) ремонта двигателей ТВ3-117ВМ/ВМА разработки "ОДК-Климов", предназначенных для большинства вертолетов марки "Ми" и "Ка", в том числе воздушных судов семейства Ми-8/Ми-17.

Базой первого совместного центра стал собственный производственный участок "ЮТэйр-Инжиниринг" на территории аэропорта Плеханово (г. Тюмень). В рамках соглашения "ЮТэйр-Инжиниринг" обеспечивает логистическую составляющую проекта, предоставляет полностью оснащенную базу и технический персонал для проведения контрольных испытаний двигателей после ремонта. Ремонт, а также оформление технической документации обеспечивает "ОДК-Климов".

Первым этапом взаимодействия компаний является проведение среднего ремонта двигателей на производственных мощностях "ЮТэйр-Инжиниринг" в Тюмени, собственных линейных станциях технического обслуживания в России и за рубежом, а также на базах сторонних операторов вертолетов типа Ми-8/Ми-17.

В рамках сотрудничества в апреле 2018 г. уже выполнен средний ремонт двигателя ТВ3-117ВМ для вертолета Ми-8АМТ "ЮТэйр-Вертолетные услуги". В течение короткого времени были произведены восстановительные работы газовоздушного тракта путем замены поврежденных рабочих лопаток и направляющих аппаратов турбокомпрессора, а также выполнено испытание двигателя на вертолете.

В рамках второго и третьего этапов реализации соглашения будет организовано сопровождение эксплуатации двигателей ВК-2500ПС-03 в составе новейших российских вертолетов Ми-171А2, а также расширена география совместных центров среднего ремонта двигателей, в том числе на территории других государств.

"Потребность рынка в выполнении такого рода работ - 20-30 единиц в год, Сотрудничество с "ОДК-Климов" в области среднего ремонта двигателей позволит нашим Заказчикам существенно сократить финансовые и временные затраты на восстановление работоспособности двигателей без необходимости выполнения дорогостоящего и длительного капитального ремонта, сократить время простоя воздушных судов", - говорит генеральный директор АО "ЮТэйр-Инжиниринг" Рашид Фараджаев.

"Открытие совместного с "ЮТэйр-Инжиниринг" центра среднего ремонта - часть масштабной программы "ОДК-Климов" по развитию сервисного сопровождения вертолетных двигателей, - заявил



исполнительный директор АО "ОДК-Климов" Александр Ватагин. - При разработке программы мы руководствовались принципом равного доступа эксплуатирующих организаций к качественному сервисному обслуживанию непосредственно от разработчика двигателей. Только так мы сможем обеспечить повышение надежности и поддержание летной годности техники в течение всего жизненного цикла. Рады, что эту точку зрения разделяют и наши партнеры".

[\(ЮТэйр-Инжиниринг\)](#)

«ЮТэйр-Инжиниринг» и ОДК-Климов запустили первый совместный центр среднего ремонта вертолетных двигателей ТВ3-117ВМ/ВМА

Санкт-петербургское АО «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорацию Ростех) и АО «ЮТэйр-Инжиниринг» в рамках заключенного в феврале 2018 г. Генерального соглашения о сотрудничестве создали первый совместный центр среднего (восстановительного) ремонта вертолетных турбовальных двигателей ТВ3-117ВМ/ВМА разработки ОДК-Климов, предназначенных для большинства вертолетов типа «Ми» и «Ка», в том числе, семейства Ми-8/Ми-17.

Базой первого подобного совместного центра стал собственный производственный участок «ЮТэйр-Инжиниринг» на территории аэропорта Плеханово (г. Тюмень). «ЮТэйр-Инжиниринг» обеспечивает полную логистическую составляющую проекта, предоставляет полностью оснащённую базу и технический персонал для проведения контрольных испытаний двигателей после ремонта. Ремонт, а также оформление технической документации обеспечивается ОДК-Климов.

Первым этапом взаимодействия компаний является проведение среднего ремонта двигателей на производственных мощностях технической базы в Тюмени, собственных линейных станциях технического обслуживания «ЮТэйр-Инжиниринг» в России и за рубежом, а также на базах сторонних операторов вертолетов типа Ми-8/Ми-17.

В рамках сотрудничества в апреле 2018 г. уже выполнен средний ремонт двигателя ТВ3-117ВМ для вертолета Ми-8АМТ, эксплуатируемого АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги». В течение короткого времени были произведены восстановительные работы газовоздушного тракта путем замены поврежденных рабочих лопаток и направляющих аппаратов турбокомпрессора, а также выполнено испытание двигателя на вертолете.

В рамках второго и третьего этапов реализации соглашения будет организовано сопровождение в эксплуатации двигателей ВК-2500ПС-03 (дальнейшее развитие семейства ТВ3-117/ВК-2500) в составе новейших российских вертолетов Ми-171А2, а также расширена география совместных центров среднего ремонта двигателей, в том числе — на территории других государств.

«Потребность рынка в выполнении такого рода работ — 20-30 единиц в год, Сотрудничество с ОДК-Климов в области среднего ремонта двигателей позволит нашим заказчикам существенно сократить финансовые и временные затраты на восстановление работоспособности двигателей без необходимости выполнения дорогостоящего и длительного капитального ремонта, сократить время



простоя воздушных судов», — говорит генеральный директор АО «ЮТэйр-Инжиниринг» Рашид Фараджаев.

«Открытие совместного с «ЮТэйр-Инжиниринг» центра среднего ремонта — часть масштабной программы ОДК-Климов по развитию сервисного сопровождения вертолетных двигателей, — заявил исполнительный директор АО «ОДК-Климов» Александр Ватагин. — При разработке программы мы руководствовались принципом равного доступа эксплуатирующих организаций к качественному сервисному обслуживанию непосредственно от разработчика двигателей. Только так мы сможем обеспечить повышение надежности и поддержание лётной годности техники в течение всего жизненного цикла. Рады, что эту точку зрения разделяют и наши партнеры».

[\(ОДК\)](#)

"Вертолеты России", авиакомпания "ЮТэйр" и "ВЭБ-лизинг" подписали меморандум о сотрудничестве по расширению вертолетного парка

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех), ПАО "Авиакомпания ЮТэйр" и АО "ВЭБ-лизинг" в рамках Петербургского международного экономического форума подписали меморандум о сотрудничестве. Документ регламентирует совместные усилия сторон по расширению принадлежащего "ЮТэйр" парка воздушных судов за счет финансового лизинга вертолетов типа Ми-8/17.

Свои подписи под документом поставили генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский, генеральный директор ПАО "Авиакомпания ЮТэйр" Андрей Мартиросов и генеральный директор АО "ВЭБ-лизинг" Юрий Гайченя. Меморандум предполагает, что стороны рассмотрят возможность приобретения "ВЭБ-лизингом" новых вертолетов типа Ми-8/17 производства холдинга с последующей передачей их в финансовый лизинг авиакомпании "ЮТэйр".

"Авиакомпания ЮТэйр – наш стратегический партнер и один из крупнейших операторов вертолетной техники производства предприятий холдинга. В рамках подписанного меморандума мы планируем пополнить летный парк авиакомпании современной вертолетной техникой на условиях, отвечающих интересам каждой из сторон", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Стороны также договорились, что технический облик каждого воздушного судна будет согласовываться не менее чем за 10 месяцев до предполагаемой поставки, а стоимость, сроки оплаты, сроки передачи каждого вертолета будут согласованы при подписании соответствующих договоров лизинга и поставки.

[\(Вертолеты России\)](#)

Эксперты HeliRussia 2018 рассказали о перспективах вертолетного спорта

Нынешний год - юбилейный для вертолетного спорта, который 60 лет назад зародился в СССР, и вместе с нашими спортсменами его празднуют вертолетчики разных стран. Только что на аэродроме в Конаково завершился 53-й открытый чемпионат страны по вертолетному спорту. В нем участвовало



30 экипажей из четырех стран, а Россия стала хозяйкой первого этапа Кубка мира 2018, который также прошел там после завершения чемпионата РФ. Как всегда, наши спортсмены оказались на высоте.

О том, как этот вид спорта развивается в нашей стране, в выездной редакции "Российской газеты" на 11-й Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2018 рассказали профессионалы данной сферы.

По словам президента Федерации вертолетного спорта РФ Ирины Грушиной, Кубок мира был придуман российскими вертолетчиками, чтобы заполнить те годы, когда не проводятся чемпионаты мира, которые проходят раз в три года. Кубок мира по программе вертолетных гонок проводится в разных странах, в конце года результаты суммируются, и выявляются абсолютные чемпионы.

- В прошлом году Кубок проводился в одном классе, и российские вертолетчики заняли все призовые места. Это всех опечалило, в том числе и нас, - говорит Ирина Гуршина. - Мы очень болеем за всех иностранных коллег и хотели видеть их также на пьедестале. Вот почему было принято решение проводить Кубок мира в двух классах - "мастер" и "дженерал" для тех, кто слабее, и оно оправдало себя. В этом году мы увидели на пьедестале почета спортсменов из Украины, Польши, Беларуси.

Как рассказал абсолютный чемпион мира по вертолетному спорту Максим Сотников, аэродром Конаково - база федерации и академии вертолетного спорта РФ, которая была создана, чтобы, уже имея удостоверение пилота, человек мог прийти к ним и улучшить свои навыки.

- Мы умеем управлять вертолетом на малых высотах, хорошо разбираемся в навигации, можем не растеряться в непредсказуемой ситуации, - говорит он, - и мы помогаем пилотам стать хорошими спортсменами. У нас учились немцы, австрийцы, поляки, норвежцы, украинцы, белорусы, и все были благодарны.

Кроме того, для молодых пилотов создан клуб следопытов. Его цель - помогать искать заблудившихся людей совместно с волонтерами вертолетного поисково-спасательного отряда "Ангел". Пилотов учат, как можно найти по сигналу с телефона человека в лесу, ориентироваться по карте. Есть задания вроде розыска манекена, имитирующего заблудившегося человека.

Супруга Максима Наталья Сотникова вместе с мужем в прошлом году стала одним из участников кругосветного перелета на вертолетах, красочный отчет об этом путешествии также был представлен на HeliRussia 2018.

- Хотелось испытать себя, - говорит она, - и эта экспедиция оказалась серьезной работой. За 57 дней мы пролетели 37 тысяч километров, из которых четыре тысячи над океанами и морями. Это были самые тяжелые перелеты. Например, Исландия оказалась настоящей "кузницей" циклонов и антициклонов. Там все бурлит в воздухе. Было тяжело, но когда мы вернулись и отдохнули, уже через пару недель начали мечтать о новой кругосветке.

В долгом пути российских вертолетчиков поддерживала большая команда пилотов и их помощников из разных стран. Так, в одном маленьком селении на Чукотке, где пришлось переждать непогоду,



воздушных путешественников приютила приятельница авиазаправщика. Как отмечают наши спортсмены, во всем мире люди относились к ним очень доброжелательно. "Все пилоты одной крови, вне зависимости от национальности", - говорит Наталья Сотникова.

По словам Ирины Грушиной, Министерство спорта РФ в последнее время начало поворачиваться в сторону не олимпийских видов. Но, несмотря на это, вертолетчикам пока выделяют очень скудные средства. В основном приходится тренироваться за свой счет, поэтому они очень благодарны холдингу "Вертолеты России", которые уже долгое время поддерживают этот спорт в стране.

Парк машин пока не меняется, это все те же Robinson R44 и Ми-2. Наши вертолетчики ждут либо нового легкого российского вертолета, либо модернизации Ми-2. Кроме того, есть намерение использовать в качестве спортивного вертолета "Ансат", который продолжают совершенствовать. Тем более, инструкторы, которые учат полетам на нем, являются мастерами по вертолетному спорту.

К слову, на прошедшей выставке HeliRussia 2018 были представлены сразу три новых легких вертолета, в том числе VRT500 холдинга "Вертолеты России", серийное производство которого намечено на 2021 год. Так что совсем скоро у представителей вертолетного спорта появится возможность расширить линейку используемых машин.

[\(Российская газета\)](#)

Какие российские новинки показали на HeliRussia 2018

ТАСС - о наиболее интересных образцах и последних разработках отечественной "оборонки", представленных на Международной выставке вертолетной индустрии в Москве

В этом году Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia собрала обширную экспозицию - 246 компаний, в том числе 49 зарубежных, из 19 стран мира. Для сравнения, в 2017-м их было 237 (50 иностранных). Интерес к этой выставке за рубежом из-за санкций против России не снизился.

HeliRussia ежегодно радует посетителей показом интересных новинок. Не стало исключением и мероприятие этого года. Состоялась презентация легкого однодвигательного вертолета VRT500, также показали новый вертолет "Касатка 505" и оборудованный новым медицинским модулем "Ансат". На уличной статичной экспозиции был представлен опытный образец модернизированного военно-транспортного вертолета Ми-171Ш и первый серийный Ми-171А2. Всего же на выставке 19 винтокрылых машин.

Также демонстрировались 12 моделей беспилотных летательных аппаратов разного типа и назначения: "Ворон-700", "Коршун-1", "Бриз", исследовательский квадрокоптер от МАИ и другие образцы. Среди наиболее интересных - модель "Сириус" и тяжелая грузовая платформа SKYF.

Как отметил на открытии HeliRussia 2018 вице-премьер РФ Юрий Борисов, вертолетная индустрия России динамично развивается, в то же время портфель заказов вертолетной техники необходимо оптимизировать.

"Вертолеты России занимают хорошие позиции на международном рынке. Тем не менее стоит еще много задач, в первую очередь - по оптимизации портфеля заказов. Ситуация на рынке меняется, необходимо завоевывать новые ниши, особенно в классе легких вертолетов", - Юрий Борисов, вице-премьер РФ.



Легкий вертолет VRT500

Его презентация стала ярким событием в программе выставки. Легкий многоцелевой вертолет разработан конструкторским бюро "ВР-Технологии" холдинга "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) в сотрудничестве с международной командой инженеров.

VRT500 станет первым вертолетом холдинга в сегменте легких машин взлетной массой до 2 т. Его предполагают выпускать в пассажирской, многоцелевой, грузовой, учебной, VIP и медико-эвакуационной конфигурациях. Опытный образец планируется построить к концу 2019 года, а вывести новинку на рынок в 2021-м.

"Мы отмечаем интерес к проекту со стороны как российских, так и зарубежных эксплуатантов. По нашим оценкам, к 2035 году мы реализуем около 1000 машин, что позволит нам занять до 15% в мировом сегменте легких вертолетов массой до 2 т. Анализ рынка показывает, что именно этот класс вертолетов в перспективе станет самым массовым", - Андрей Богинский генеральный директор холдинга "Вертолеты России".



Одновигательный вертолет соосной схемы расположения винтов будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до пяти человек и оснащаться современным комплексом интерактивной авионики. Закладываемые в машину летно-технические характеристики позволят ей развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км и брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

Первый серийный Ми-171А2

Его первый полет прошел 18 мая на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ, входит в "Вертолеты России"). Сейчас идет программа летных испытаний и дополнительные сертификационные испытания опытных прототипов этой машины.

Ми-171А2 стал первым запущенным в производство российским вертолетом, при создании которого широко применялись современные цифровые технологии. Эта машина - результат глубокой модернизации вертолетов семейства Ми-8/17. В его конструкцию внесено более 80 изменений. Он оснащен двигателями ВК-2500ПС-03 (гражданская версия двигателей, устанавливаемых на боевых вертолетах Ми-28Н) с цифровой системой управления и новыми винтами. Экипаж составляет два человека.

На Ми-171А2 применяется цифровой комплекс бортового оборудования КБО-17 ("стеклянная кабина"). Первые из этих машин будут переданы авиакомпании "ЮТэйр - Вертолетные услуги" в опытную эксплуатацию для работы в Заполярье.

Также планируется к 2021 году создать проект вертолета "Офшор" для компаний, работающих на шельфе Арктики. Планируется, что он будет похож на Ми-171А2, но появятся серьезные изменения в конструкции планера. "В первую очередь, направленные на безопасность корпоративных пассажиров, которых будут перевозить с суши на добывающую платформу или наоборот", - говорит главный инженер У-УАЗ. Предполагается также усилить грузовой пол вертолета, ряд систем подвергнется модернизации.

"Необходим вертолет, который мог бы летать далеко и был бы адаптирован к полетам в северных широтах, обеспечивал бы аварийное покидание в случае посадки на воду. Я думаю, что таких вертолетов нужно будет не очень много, но есть интересные предложения от разработчика (КБ Миля) и от нефтяных компаний - как российских, так и зарубежных. На его создание потребуется около трех лет", - Сергей Соломин главный инженер Улан-Удэнского авиационного завода.

По его словам, рынок таких офшорных вертолетов оценивается сегодня в пределах 100 машин как для отечественных, так и для иностранных заказчиков.

Беспилотники и "Касатка 505"

Новинкой на HeliRussia 2018 стал "Сириус" - беспилотник самолетного типа разработки НПО "Авиационно-космические технологии". Он предназначается для выполнения целого ряда важных



задач в сложных климатических условиях Крайнего Севера: сопровождение судов и самолетов, ледовая разведка, обследование проходящих в Арктике трубопроводов и ретрансляция радиосигналов.

Другая инновационная модель - первая в мире промышленная авиагрузовая платформа SKYF. Беспилотник мультироторного типа, построенный по уникальной схеме с разделением подъемных и управляющих винтов и использующий бензиновый двигатель. Основное преимущество аппарата - феноменальная для изделий такого типа грузоподъемность (250 кг). Помимо транспортировки грузов, модель может применяться для выполнения авиасельхозработ и воздушного пожаротушения.

Также на выставке показали опытный образец, соответствующий облику серийной машины и проходящий летные испытания. "Касатка 505" - легкий вертолет, разработан ОКБ Agan Aircraft Group. Как отмечают разработчики, в проектировании машины применен очень неординарный и практичный подход - его несущая система заимствована у американского вертолета Sikorsky S-52, а фюзеляж и авионика российской разработки.

Вертолет обладает высоким уровнем комфорта и прост в управлении. Способен взять на борт четырех человек. Предназначается в первую очередь для частного применения и для обучения пилотированию.

Новые двигатели

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в госкорпорацию Ростех) показала на HeliRussia 2018 новейшие разработки в области турбовальных вертолетных двигателей.

Гости стенда ОДК смогли увидеть двигатели ТВ7-117В (предназначен для вертолета Ми-38) и ВК-2500ПС (базовое применение - вертолет Ми-171А2), а также цифровую электронную систему управления и контроля типа FADEC БАРК-6В (для ТВ7-117В) и насос-регулятор НР-2500 (для ВК-2500ПС).

"Сейчас мы наращиваем объемы производства самых массовых двигателей ВК-2500, поступательно реализуя программу импортозамещения. Одновременно ведется разработка новых вертолетных двигателей", - Александр Артюхов генеральный директор ОДК.

По словам вице-преьера РФ Юрия Борисова, Россия решила вопросы импортозамещения в области авиационного и военно-морского двигателестроения. "Могу констатировать, что зависимости от украинской продукции уже нет. Ситуация с западными поставками кардинальным образом меняется. Мы решили проблему с авиадвигателями, ВК-2500 заменил ТВ3-117 в армейской авиации. Мы решили проблему с двигательными установками для ВМФ", - сказал он.

Комплекующие из Украины

В 2014 году было заморожено сотрудничество Украины и РФ в военной сфере. С учетом того, что на Украине еще с советских времен частично располагалось производство комплектующих для военной



техники, разрыв связей поставил под вопрос исполнение ряда программ российского ОПК. В частности, из-за непоставки украинских газотурбинных установок было приостановлено строительство нескольких кораблей для ВМФ.

Военно-транспортный Ми-171Ш

Первый опытный образец модернизированного военно-транспортного вертолета Ми-171Ш был изготовлен Улан-Удэнским авиазаводом. Прототип этой машины был представлен на МАКС-2017 на статичной стоянке, и к ней был проявлен повышенный интерес. Ожидается, что в 2019 году вертолет начнут продвигать на экспорт.

При модернизации Ми-171Ш был учтен опыт выполнения специальных задач. Машина создается для повышения эффективности десантно-транспортного и огневого обеспечения действий оперативных групп и будет иметь возможность выполнять задачи в любое время суток и в сложных метеоусловиях.

После участия в выставке HeliRussia Ми-171Ш направят на Московский вертолетный завод имени М.Л. Миля, где в ходе наземных и летных испытаний будет проведена оценка его тактико-технических характеристик.

Ми-171Ш оснащен новым пилотажно-навигационным оборудованием. При этом для повышения боевой живучести применен принцип комбинации "стеклянной кабины" и надежных аналоговых приборов.

Машина комплектуется бортовым комплексом обороны "Президент-С", который в автоматическом режиме распознает пуск ракет по вертолету, осуществляет постановку помех головкам их наведения и выброс ложных тепловых целей. Для защиты личного состава пол кабины экипажа и грузовой кабины полностью закрыт съемной облегченной кевларовой броней. Для повышения выживаемости личного состава в случае "жесткой посадки" вертолета предусмотрена установка энергопоглощающих десантных сидений.

Модернизация коснулась и состава вооружения. Наряду со стрелково-пушечным, неуправляемыми ракетами и бомбами различного калибра, вертолет оснащается комплексом управляемого ракетного вооружения с обзорно-прицельной системой. В проемах левой и правой двери установлены два пулемета калибра 12,7 мм.

Обновленный "Ансат"

На стенде компании "Русские Вертолетные Системы" можно было увидеть модернизированную версию вертолета "Ансат", оснащенную новым медицинским модулем, птицестойким остеклением и композитным капотом.

В кабине такой машины можно разместить до четырех врачей (в старых версиях было всего два), а конструкция позволяет осуществлять погрузку носилок с пациентом через задний люк. Конструкторы также добились снижения веса обновленного вертолета более чем на 100 кг. В этой версии "Ансата"



восемь пассажиров и два пилота, причем место второго может устанавливаться съемное оборудование. Этот модернизированный вариант планируется запустить в производство во второй половине 2019 года.

На церемонии открытия выставки глава Росавиации Александр Нерадько вручил генеральному директору холдинга "Вертолеты России" Андрею Богинскому документ, позволяющий использовать легкий многоцелевой вертолет "Ансат" при температуре воздуха до +50 градусов по Цельсию. Этот режим эксплуатации позволит существенно увеличить число потенциальных заказчиков машины - к ней проявляют интерес некоторые страны Азии и Ближнего Востока, а также Колумбия и Мексика.

Проверка работоспособности всех систем вертолета в условиях экстремально высоких температур проходила в Пакистане осенью 2017 года. Для применения в условиях низких температур - до -45 °С - "Ансат" был сертифицирован в 2017-м - после прохождения испытаний в Якутии.

[\(ТАСС\)](#)

Россия хочет успеть к разделу всемирного вертолетного пирога

В Москве в «Крокус Экспо» завершилась 11-я Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2018.

Крупнейшая в Европе

HeliRussia традиционно принято считать крупнейшим вертолетным мероприятием в СНГ и Европе. Нынешняя выставка подтвердила этот статус, хотя и назвать ее экспозицию излишне богатой вряд ли возможно. Очевидно, что экономический кризис и непростые отношения с западными соседями не обошли стороной и ее.

В выставке приняли участие 246 компаний, включая 49 зарубежных. Образцы вертолетной техники и техники для вертолетов представили фирмы из 19 стран: Австралии, Белоруссии, Бельгии, Великобритании, Германии, Ирана, Италии, Испании, Канады, Кореи, Ливии, Литвы, Мальты, Польши, России, США, Финляндии, Франции и Чехии.

Что касается непосредственно вертолетов, то их было 19, включая российские модели «Ансат», VRT500, Ми-171А2, Ми-8АМТШ, модернизированный Ми-2, «Касатка 505» и «Микрон». Среди вертолетов зарубежного производства были показаны Airbus Helicopters H125, EC120B, EC130, EC130B4, Bo-105, Leonardo AW109 Grand New, Bell 407GXP, Bell 505 Jet Ranger X, Robinson R66, а также CH-77 Ranabot.

HeliRussia 2018 ознаменовалась и тремя премьерками, хотя и назвать представленные в данном качестве образцы новинками можно лишь достаточно условно.

VRT500



Этот легкий одномоторный многоцелевой вертолет, разработанный конструкторским бюро «BP-Технологии» холдинга «Вертолеты России» (госпорпорация «Ростех»). Его, организаторы HeliRussia 2018 преподнесли как «главную премьеру сезона».

Насколько это действительно так, судить достаточно сложно, учитывая, что на выставке был представлен лишь полноразмерный макет, и это не означает, что в итоге презентованная машина будет выглядеть именно таким образом. Модель VRT500 уже показывалась широкой публике летом прошлого года на авиасалоне МАКС-2017.

Создатели вертолета планируют построить опытный образец VRT500 только к концу 2019 года. Далее еще понадобится время на проведение летных испытаний и сертификацию.

Согласно официальным данным разработчика, модель планируется вывести на рынок в 2021 году. Впрочем, как заметил «Ридусу» осведомленный источник, в лучшем случае это произойдет не раньше 2022 года. Что к тому времени будет происходить на рынке, неизвестно.

Пока же мировая потребность в вертолетах подобного класса достаточно высока и оценивается в 2000 машин. Главными конкурентами VRT500 в своем классе считается продукция таких брендов, как Bell и Robinson. По данным аналитиков, они (легкие вертолеты до 2 тонн) представляют собой наиболее перспективный сегмент на современном рынке. Основная область применения таких вертолетов: пассажирские бизнес-перевозки, доставка легких и ценных грузов, а также экстренная медицинская помощь и спасение.

По расчетам создателей машины, к 2035 году будет реализовано около 1000 VRT500, при том что к тому времени его производитель сможет занять до 15% в мировом сегменте легких вертолетов массой до 2 тонн. Предполагается, что большая часть производимых вертолетов будет поставляться на экспорт.

«Касатка 505»

Еще одной премьерой HeliRussia 2018 стал опять-таки опытный образец легкого вертолета, разработанный ОКБ Agan Aircraft Group - «Касатка 505». В основу машины положена несущая система, заимствованная у американского вертолета Sikorsky S-52. Фюзеляж и авионика разработаны российскими инженерами.

«Касатка 505» оснащается двигателем Lycoming O-540, что позволяет ей взять на борт до четырех человек. Предполагается, что вертолет будет достаточно комфортен и прост в управлении. Машина, относящаяся к тому же перспективному легкому классу, что и VRT500, создается в первую очередь для частного применения и для обучения пилотированию.

Bell 505



Третьей российской премьерой HeliRussia 2018 стал Bell 505 Jet Ranger X, принадлежащий все к тому же перспективному легкому классу, что и российские VRT500 и «Касатка». Правда, в отличие от двух последних, Bell 505 был представлен не в виде макета, а «живой» летающей машиной. Она рассчитана на пять человек, и в прошлом году уже вышла на мировой рынок.

Сертификация Bell 505 Росавиацией будет осуществлена в ближайшее время, после чего начнутся его поставки в Россию.

Bell 505 оснащается современным двигателем Arrius 2R от Safran Helicopter Engines с двухканальной электронно-цифровой системой управления, имеет «стеклянную кабину» и пилотажно-навигационный комплекс Garmin G1000H, снижающий нагрузку на пилота.

Ми-171Ш

Если говорить не о премьерах, а просто об интересных и необычных машинах, представленных на HeliRussia 2018, то нельзя не упомянуть о военно-транспортном Ми-171Ш, встречавшем посетителей у входа на выставку.

Это опытный образец модернизированного военно-транспортного вертолета, изготовленный Улан-Удэнским авиазаводом. Для придания выставочному образцу наибольшей «убедительности» его укомплектовали всеми возможными видами вооружений и навесного оборудования.

Цель модернизации Ми-171Ш — повышение эффективности десантно-транспортного и огневого обеспечения действий оперативных групп. Машина сможет выполнять задачи в любое время суток и в сложных метеоусловиях.

Ми-171Ш оснащен новым пилотажно-навигационным оборудованием. При этом для повышения боевой живучести применен принцип комбинации «стеклянной кабины» и надежных аналоговых приборов.

Вертолет оборудован бортовым комплексом обороны «Президент-С», распознающим в автоматическом режиме пуск неприятельских ракет. При их обнаружении система автоматически осуществляет постановку помех и выброс ложных тепловых целей.

Для защиты личного состава пол кабины экипажа и грузовой кабины полностью закрыт съемной облегченной кевларовой броней.

Что касается оружия, то помимо стрелково-пушечного вооружения Ми-171Ш может оснащаться неуправляемыми ракетами и бомбами различного калибра, а также комплексом запуска управляемых ракет с обзорно-прицельной системой. В проемах левой и правой дверей установлены два пулемета калибра 12,7 мм.

Вместо эпилога



Несмотря на явно повышенное внимание к HeliRussia 2018 со стороны вертолетного мира, нельзя сказать, что прошедшая в Москве выставка блеснула какими-то прорывами. Ничего такого, что могло бы «сразить наповал» специалистов, на сей раз публике показано не было, практически все представленные «новинки» хорошо и давно известны.

И тем не менее посещение HeliRussia 2018 никак нельзя назвать напрасно потраченным временем. Всем своим духом выставка указывает на то, что от попыток объять необъятное, занимаясь всем, чем только можно заниматься, вертолетная отрасль переходит к максимальной концентрации на конкретных целях в рамках четко очерченных трендов.

Одним из таких, в видении экспертов и капитанов отрасли, становится создание легких коммерческих машин, пассажирского, медицинского, VIP и другого специального назначения. Похвально, что в этот перспективный тренд пытаются встроиться и российские производители вертолетной техники.

Судя по тому, что на выставке все тот же Bell представил уже полностью готовую, запущенную в производство машину, тогда как его российские одноклассники довольствуются только полноразмерными макетами, россиянам еще есть к чему стремиться. Впрочем, любая дорога начинается с первого шага, и в данном случае он сделан.

[\(Ридус\)](#)

Легкий вертолет «Касатка 505» дебютировал на HeliRussia 2018

В этом году на выставке HeliRussia, традиционно радующей посетителей показом интересных и смелых новинок из области вертолетной индустрии, дебютировал российский легкий однодвигательный вертолет "Касатка 505". Машину в полностью готовом виде представлял коллектив специалистов, именующих себя самолетостроительной компанией "АГАН" (базируется на подмосковном аэродроме Большое Грызлово). Название "АГАН" произошло от первых букв имен и фамилий гендиректора AGAN Aircraft Group (юрлицо еще не зарегистрировано) Арсена Грицкевича и главного конструктора Алексея Никифорова.

В основе конструкции вертолета "Касатка 505" использована несущая схема и набор агрегатов американского многоцелевого вертолета Sikorsky S-52 (первый полет совершен в 1947 г.). Российский ремейк этой машины оснащается мотором Lycoming O-540 и трехлопастным несущим винтом с демпферным механизмом. Помимо пилота ВС способно вместить трех человек.

"Несмотря на свой возраст конструкция Sikorsky S-52 остается удачной для вертолетов этого класса, а в "Касатке 505" она дополнена новым цельнометаллическим фюзеляжем балочно-стрингерной конструкции, современной авионики и ползковым шасси. Вертолет планируется производить с применением самых современных технологий", — сообщили организаторы HeliRussia.

Первый полет модели "Касатка 505" должен состояться в июне-июле, рассказал АТО.ru Арсен Грицкевич. Планируется, что сертификат типа вертолет получит через два года, а пока машины будут иметь статус единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС). "Мы хотим создавать серийно легкий



поршневого российский многоцелевой вертолет. Цель на этот год — поднять три борта. Два уже в сборке", — поделился планами незадолго до HeliRussia 2018 Грицкевич.

Стоимость "Касатки 505" в средней комплектации руководитель "АГАН" оценил в 28,5 млн рублей. Проект реализуется за счет собственных средств.

"Вертолет можно применять в разных сферах, даже в медицине. У него просторная кабина для транспортировки пациента в лежачем положении. Зачем МЧС отправлять за больным "Еврокоптер" или Ми-8, когда можно послать простую и дешевую "Касатку 505"?! Вертолет можно использовать в патрулировании и лесоохране, в полиции", — отметил гендиректор AGAN Aircraft Group.

[\(Оружие России\)](#)

Три дня в Москве

На завершившейся в минувшие выходные в Москве выставке HeliRussia2018 в течение трех дней проходили презентации новых вертолетов или вертоцентров, работали тренажеры полета на вертолетах и проводились мастер-классы по работе с дронами. Для гостей выставки это было яркое и насыщенное мероприятие, а для участников серьезная работа.

Во время церемонии открытия выставки Владимир Кожин зачитал приветствие участникам и гостям выставки от Владимира Путина. В своем обращении Президент Российской Федерации отметил, что выставка по праву зарекомендовала себя одной из ведущих отраслевых экспозиционных площадок на пространстве Евразии.

В ходе выставки было подписано несколько договоров, приняты на уровне принципиальных соглашений важные решения в области развития вертолетной индустрии. Участники выставки — не только российские вертолетные и технические компании, но и иностранные. Так, компания COPTERSAFETY — финская организация, занимающаяся поставкой вертолетов и комплектующих к ним, а также обучением полетам на вертолете, на выставке рассказывала о своем учебном центре и приглашала российских пилотов пройти обучение на получение международных сертификатов.

Компания Bell, один из самых известных поставщиков вертолетов, на выставке представляли свою новинку. Новый вертолет Bell 505 рассчитан на экипаж из одного или двух человек и троих или четверых пассажиров. Пятиместный вертолет — это немного не стандартное решение, как правило, кабины вертолетов и самолетов имеют четное количество мест.

Немало было представлено и новинок российской вертолетной индустрии. Гостям выставки был представлен обновленный вертолет «Микрон», единственный на рынке сверхлегкий вертолет, для полетов на котором не требуется получение сертификата пилота.

Был представлен и модернизированный Ми-2, в котором от классического «старичка» осталась схема, но сама начинка существенно обновлена, как и частично внешний вид. Новый Ми-2 не только эффективный в своей области вертолет, но и привлекательный внешне, что важно на современном рынке.



К сожалению, в этот раз на выставке не было любимейшей многим «Афалины», создатели которой обещали, что в этом году вертолет уже поднимется в воздух и даже сможет прокатить желающих. Нам не известны причины отсутствия этого вертолета на выставке, но мы очень надеемся увидеть его на следующей HeliRussia.

Кроме демонстрации техники, как уже было сказано выше, на выставке проходили круглые столы и переговоры.

Впервые в истории выставки была проведена Всероссийская конференция по развитию сельскохозяйственной авиации, организуемая Фондом содействия развитию сельского хозяйства. Некогда активно развитая, сегодня сельскохозяйственная авиация находится в упадке, но в связи с новой волной развития аграрного сектора растет и потребность в самолетах сельхозавиации. Еще одно новое мероприятие деловой программы выставки — панельная дискуссия «Жизненный цикл военно-технического сотрудничества», проводимая лингвистическим партнером выставки — компанией «ЭГО Транслейтинг СБ». Экспорт военных вертолетов был и остается значимой долей российского оружейного экспорта и в ходе этой дискуссии будут обсуждаться вопросы поставки вертолетов и АТИ в условиях санкций.

Из знаковых событий выставки нельзя не отметить передачу авиакомпании UTair нового вертолета Ми-171. Новый Ми-171А2 вошел в серию, и на выставке был представлен его первый серийный образец.

Завершилась выставка ярким и интересным докладом-концертом от Союза женщин лётных специальностей «Авиатриса», а после вертолеты стали разлетаться с выставки.

Подготовка и разлет вертолетов привлекли внимание не только гостей выставки, с удовольствием любовавшихся винтокрылыми машинами в воздухе, но и споттеров, часть из которых приехала сюда специально для того, чтобы заснять редкие кадры — полеты авиатехники практически в городе.

Более подробно о представленных на выставке вертолетах читайте в материале Юлии Силиной. ([CBS Media](#))

Выставка вертолетов Helirusia-18

В Москве закончила свою работу крупнейшая в России выставка вертолетов Helirusia-18, проходившая уже в одиннадцатый раз в ЭкспоЦентре. Helirusia собрала в этом году 246 компаний, так или иначе связанных с вертолетной и авиационной индустрией. От громадных холдингов вроде «Вертолетов России», которые являются главными организаторами выставки, до производителей сувениров и мелких расходных материалов. Но в первую очередь гостей привлекали не выставленные на стендах образцы производственных материалов и расходников, а сами винтокрылые машины.



Всего в двух залах и в уличной экспозиции было выставлено 19 вертолетов. Среди них были как привычные уже модели, такие как Robinson R66 и Ми-2, так и новинки, не часто выставляемые на авиасалонах или экспонирующиеся впервые.

В этом году на Helirusia состоялось сразу три премьеры. Впервые в России был презентован вертолет Bell 505 Jet Ranger X и был представлен полноразмерный макет вертолета VRT500 холдинга «Вертолеты России». Так же в открытом доступе был вертолет «Касатка-505»

Bell 505 Jet Ranger X — легкий одномоторный вертолет, рассчитанный на пять мест. Экипаж может состоять из одного или двух человек. Крейсерская скорость более 230 км\ч и дальность перелета более чем 600 км обеспечивается двигателем Turbomeca Arrius 2R.

В данной модели много внимания уделяется безопасности полета и комфорту пилота. Широкий обзор кабины, современная навигационная система и авионика G1000H обеспечивают спокойное ориентирование пилота, а высокоинерционный винт с увеличенной площадью дает отличные возможности управляемой авторотации даже при отказе двигателя.

Вертолет Bell 505 Jet Ranger X был впервые представлен на Парижском авиасалоне в 2013 году и уже в 2016 году получил первый сертификат в Канаде, а 7 марта прошлого года продажи серийной модели стартовали в США. В России сертификация вертолета ожидается в ближайшее время, и первым получателем новинки станет Уральский завод гражданской авиации.

Вертолет российской разработки «Касатка-505» представлен ОКБ Agan Aircraft Group. На выставке находился опытный образец, полностью соответствующий предполагаемому облику серийной модели. На данный момент он проходит летные испытания для получения международного сертификата.

В данной модели классическая схема несущего винта, позаимствованная у американского вертолета SikorskyS-52, первый полет которого состоялся еще в 1947 году, сочетается с современной авионикой и изящным фюзеляжем российской разработки.

Машина оснащена трехлопастным винтом и кроме пилота, может перевозить на борту трех человек. Простой в управлении и устойчивый в воздухе, этот вертолет в первую очередь будет интересен как частное транспортное средство или машина для обучения пилотажу.

Полноценные летные испытания модели начнутся в июле, после снятия запрета на полеты, действующие в Московской области в связи с чемпионатом FIFA. Арсен Грицкевич, генеральный директор ОКБ «АГАН», поделился, что в планах получить сертификат на серийное производство в течение двух лет, а пока машины будут иметь статус единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС). Сейчас в сборке находятся еще два «Кастаки»

Свои испытательные полеты они будут совершать на аэродроме «Большое Грызлово», где и базируется авиастроительная компания Agan Aircraft Group.



Внимание многих привлекла и презентация новинки от «Вертолетов России». VRT500, полноразмерную модель которого установили на стенде КБ «ВР-Технологии», рассматривали с любопытством. Это пожалуй самая ожидаемая новинка российского авиационного производства. В проект VRT500 заложена повышенная безопасность полета и современные разработки российских конструкторов. Первый подъем в воздух запланирован к концу 2019 года, а начало серийного производства к 2021 году.

На уличной экспозиции стояли уже хорошо зарекомендовавшие себя вертолеты ОКБ Миля — Ми-171. Представлены были две модернизации. Военно-транспортная модификация Ми-171Ш с полным вооружением, несущая на борту лёгкий высокопроходимый и вооружённый тактический авто-вездеход (багги) Чаборз была представлена в универсальном «цифровом» камуфляже.

Гражданская вариация Ми-171А2 была представлена впервые. Прямо на выставке состоялась торжественная передача вертолета первому оператору машин данного типа транспортной компании Ютэйр от «Вертолетов России».

С каждым годом выставка Helirusia собирает все больше гостей и участников, став ярким международным событием вертолетной индустрии.

[\(CBS Media\)](#)

Награждены победители корпоративного чемпионата профессионального мастерства холдинга "Вертолеты России"

На международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2018 состоялась церемония награждения победителей III Корпоративного чемпионата профессионального мастерства среди работников предприятий холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех).

В соревнованиях участвовали представители 10 предприятий холдинга. В течение недели свои навыки рабочие и инженеры показывали в четырех компетенциях: "Инженерная графика САД", "Токарные работы на станках с ЧПУ", "Фрезерные работы на станках с ЧПУ" и "Производственная сборка изделий авиационной техники". Кроме того в конце апреля в рамках чемпионата состоялись соревнования по компетенции: "Технология композитов" и отборочные мероприятия по компетенции "Управление жизненным циклом".

Качество работы 31 конкурсанта оценивали 34 эксперта от предприятий "Вертолетов России".

"Я хочу поблагодарить всех участников за активную позицию. Мы заинтересованы в том, чтобы наша техника была конкурентоспособной, а работа в вертолетостроительной отрасли - интересной и почетной. Сегодня ключевые задачи – осваивать производство новых вертолетов, занимать новые ниши на мировом рынке, увеличивать объемы производства и продаж. Для достижения этих целей нужна площадка, которая позволит молодым специалистам предприятий холдинга общаться, делиться своими знаниями и опытом. Одной из таких площадок являются внутренние и внешние чемпионаты WorldSkills", - отметил на церемонии награждения генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.



Первое место в номинации "Токарные работы с ЧПУ" досталось работнику АО "Редуктор-ПМ" Ивану Калмыкову. Лучшим фрезеровщиком на станках с ЧПУ стал представитель ПАО "КВЗ" Альберт Галеев. Победителем в компетенции "Производственная сборка изделий авиационной техники" судьи признали Анатолия Фомичева из ПАО "КВЗ".

В номинации "Инженерная графика CAD" первое место досталось представителю ААК "Прогресс" Евгению Клюкману, а в номинации "Технологии композитов" победили работники ПАО "КВЗ" Дмитрий Скворцов и Дамир Хабибуллин.

Победители получают право попасть на отборочный чемпионат в сборную Ростеха и, в случае победы, принять участие в Чемпионате WorldSkills по профессиональному мастерству среди молодых специалистов российских промышленных компаний.

[\(HeliRussia 2018\)](#)

Россия показала миру два новейших вертолета

Отечественные компании представили последние разработки

В эти выходные в Москве в "Крокус Экспо" завершилась 11-я Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2018, являющаяся крупнейшим отраслевым событием как в рамках СНГ, так и всей Европы.

В выставке приняли участие 246 компаний. Несмотря на довольно сложное международное положение, 49 из них были иностранными из 19 стран мира: Австралии, Белоруссии, Бельгии, Великобритании, Германии, Ирана, Италии, Испании, Канады, Кореи, Ливии, Литвы, Мальты, Польши, России, США, Финляндии, Франции и Чехии.

В общей сложности на выставке были представлены 19 вертолетов. Среди них российские модели "Ансат", VRT500, Ми-171А2, Ми-8АМТШ, модернизированный Ми-2, "Касатка 505" и "Микрон". Среди вертолетов зарубежного производства были показаны модели Airbus Helicopters H125, EC120B, EC130, EC130B4, Bo-105, Leonardo AW109 Grand New, Bell 407GXP, Bell 505 Jet Ranger X, Robinson R66, а также CH-77 Ranabot.

Как и следовало ожидать, HeliRussia 2018 не обошлась без ярких премьер. Всего на выставке их было три, причем все презентованные новинки относились к одному классу легких пассажирских вертолетов.

Самой главной премьерой стал легкий одномоторный вертолет VRT500, представленный холдингом "Вертолеты России". Полноразмерная модель этой машины была выставлена в главном зале HeliRussia 2018.



По словам разработчиков, при проектировании в VRT500 закладываются повышенный уровень безопасности, уникальные возможности по конвертации и экономичность эксплуатации. Опытный образец планируется построить к концу 2019 г., а вывести новинку на рынок уже в 2021-м.

По прогнозам холдинга, к 2030 г. будет произведено около 700 таких вертолетов и модель займет не менее 15% мирового рынка вертолетов с массой до 2 тонн.

VRT500 находится в самой высококонкурентной нише легких пассажирских вертолетов. Машину предполагается использовать как минимум в двух версиях: воздушный бизнес-лимузин и воздушная "скорая помощь", для чего разработан специальный медицинский модуль.

Вторая отечественная премьера HeliRussia 2018 – легкий вертолет "Касатка 505" от российского ОКБ Agan Aircraft Group. На выставке покажут опытный образец, соответствующий облику серийной машины и проходящий летные испытания.

В проектировании вертолета "Касатка 505" применен неординарный и практичный подход – его несущая система заимствована у американского вертолета SikorskyS-52, а фюзеляж и авионика принципиально новые, российской разработки. Вертолет оснащается двигателем Lycoming O-540 и способен взять на борт четырех человек. "Касатка 505" характеризуется высоким уровнем комфорта, простотой в управлении и предназначена в первую очередь для частного применения и обучения пилотированию.

Помимо VRT500 и "Касатки", на выставке состоялась российская премьера американского вертолета Bell 505 Jet Ranger X. Это легкий однодвигательный летательный аппарат, рассчитанный на 5 человек, вышедший на мировой рынок в прошлом году.

Bell 505 Jet Ranger X отвечает всем современным требованиям безопасности, экологичности и комфорта. Bell 505 оснащается современным двигателем Arrius 2R от Safran Helicopter Engines с двухканальной электронно-цифровой системой управления, имеет "стеклянную кабину" и пилотажно-навигационный комплекс Garmin G1000H, снижающий нагрузку на пилота. Сертификация вертолета Росавиацией намечена на ближайшее время, после чего начнутся его поставки в Россию.

[\(Утро\)](#)

ВЭБлизинг принял участие в круглом столе, посвященном развитию ДФО

24 мая ВЭБ-лизинг принял участие в круглом столе, посвященном развитию местной и региональной авиации на территории Дальнего Востока. Мероприятие прошло в рамках 11-той Международной выставки вертолетной индустрии "HeliRussia 2018". Среди участников были производители вертолетной техники, представители региональных администраций и финансовых институтов.

В ходе дискуссии был определен ряд ограничений, не позволяющих обеспечить достаточный уровень транспортной доступности, в частности, высокая стоимость авиатоплива, отсутствие качественных центров для проведения технического обслуживания и ремонтов, высокая стоимость владения для новой техники.



При этом, было отмечено, что вертолетный транспорт играет исключительную роль в развитии Дальнего Востока. Региону требуется развитая вертолетная инфраструктура и расширение парка новой вертолетной техники. Участники круглого стола отметили, что для обновления и расширения существующего парка необходима выработка комплексной системы мер поддержки эксплуатантов. В качестве мер поддержки транспортной доступности в регионе участниками мероприятия были названы система trade-in для покупателей вертолетов, компенсация затрат на уплату лизинговых платежей, субсидии на развитие местных и региональных перевозок. Решение задачи повышения транспортной доступности невозможно без совместного участия заинтересованных сторон.

Со стороны поставщиков техники реализация данной концепции предполагает поставку вертолетной техники по льготным ценам, увеличение гарантийных обязательств и развитие авиаремонтного кластера в регионе. Административные институты проработают применение комплексных мер государственной поддержки региона. ВЭБ-лизинг предоставит возможность отнести погашение части долга на конец срока действия договора, долгосрочное финансирование, снижение ставки для клиентов, а также механизм возвратного лизинга. В результате мероприятия принято решение сформировать межведомственную рабочую группу по развитию транспортной доступности на территории ДФО из числа участников мероприятия.

ADVIS.ru

Вертолеты России» передали «ЮТэйр» первый серийный Ми-171А2

В рамках выставки HeliRussia-2018 холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех передал компании «ЮТэйр – Вертолетные услуги» первый вертолет Ми-171А2 в рамках подписанного ранее решения о поставке двух машин данного типа. Это первый серийный вертолет Ми-171А2, произведенный Улан-Удэнским авиационным заводом.

После завершения выставки HeliRussia первый Ми-171А2 направился к месту постоянного базирования. Вторая машина в настоящий момент находится в Улан-Удэ и поступит к заказчику в июне.

«Передача первой серийной машины компании «ЮТэйр» - это важнейший шаг для проекта Ми-171А2. Положительный опыт эксплуатации крупнейшим в России оператором вертолетов гражданского назначения даст позитивный сигнал всему рынку вертолетных услуг», – заявил на церемонии передачи генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

«С «Вертолетами России» нас связывают годы плодотворного сотрудничества. Вместе мы работаем над тем, чтобы отрасль развивалась, прирастая новыми перспективными проектами. Ми-171А2 – это многообещающее новое направление нашего взаимодействия, у которого, я уверен, большое будущее», – подчеркнул генеральный директор авиакомпании «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

Меморандум о сотрудничестве в области продвижения новой вертолетной техники, предполагающий совместный вывод среднего многоцелевого вертолета Ми-171А2 на российский рынок, был подписан холдингом «Вертолеты России» и авиакомпанией «ЮТэйр» год назад в день открытия выставки



HeliRussia-2017. Сотрудничество предполагает эксплуатацию первых Ми-171А2 на базе АК «ЮТэйр», а также привлечение специалистов компании к оптимизации эксплуатационно-технической документации вертолета и расширению возможностей его использования.

Ми-171А2 – самая современная модификация вертолетов типа Ми-8/17. Вертолет оснащен двигателями ВК-2500ПС-03 с цифровой системой управления, а также более эффективным Х-образным рулевым винтом и новым несущим винтом с композитными лопастями и усовершенствованным аэродинамическим профилем.

Показатели крейсерской и максимальной скорости Ми-171А2 относительно серийно выпускаемых вертолетов типа Ми-8/17 возросли на 10%, а грузоподъемность увеличилась на 25%. Вертолет может эффективно применяться днем и ночью, в условиях высокогорья, при низких и высоких температурах, повышенной влажности и над водной поверхностью.

Применение на вертолете Ми-171А2 цифрового комплекса бортового оборудования КБО-17, сделанного по принципу «стеклянной кабины» и включающего пилотажно-навигационную и систему общевертолетного оборудования с дисплейной индикацией данных, позволило сократить экипаж до двух человек. Использование видеокамер улучшило обзор при проведении работ с внешней подвеской. Безопасность повысилась за счет применения современных систем предупреждения столкновения с землей, другими воздушными судами и препятствиями на пути следования вертолета.

Вертолет обеспечивает перевозку пассажиров и предлагается в транспортной, пассажирской и VIP-версиях.

В августе 2017 года вертолет получил от Федерального агентства воздушного транспорта РФ сертификат типа по категории «А», предусматривающей выполнение самых высоких требований безопасности полетов, предъявляемых к гражданским вертолетам. В январе 2018 года Ми-171А2 успешно прошел испытания на возможность эксплуатации в условиях температуры окружающего воздуха до -50 градусов по Цельсию.

В связи с первым экспортным контрактом в настоящий момент ведется сертификация Ми-171А2 в Индии. Кроме того, планируется сертификация вертолета в Китае и Латинской Америке.

[\(Ростех\)](#)

ОНПП «Технология» представила остекление из монолитного оптического поликарбоната

ОНПП «Технология» (холдинг «РТ-Химкомпозит», входит в Госкорпорацию Ростех) представила на HeliRussia-2018 многослойные панели пола и интерьера из полимер- и стеклосотопластов, а также образцы сотовых полимерных, стеклопластиковых и алюминиевых наполнителей, используемых в производстве авиационной техники, сообщается на сайте производителя.

Также компания показала изделия конструкционной оптики для летательных аппаратов, в частности остекление из монолитного оптического поликарбоната, представляющее новую линейку продукции предприятия, а также другую продукцию «Технологии», предназначенную для авиационной техники.



Отдельное место в экспозиции компании занял наземный заправочный комплекс, разработанный в рамках проекта создания всероссийской системы управления авиационными работами, реализуемого Ростехом.

[\(Plastinfo\)](#)

"Вертолеты России" рассчитывают подписать с Минобороны контракт на Ми-26Т2В в 2019 году

"Вертолеты России" (входит в Ростех) рассчитывает в 2019 году заключить контракт с Минобороны РФ на поставку первой партии модернизированных вертолетов Ми-26Т2В. Об этом на выставке КАДЕКС-2018 сообщил ТАСС заместитель генерального директора по продажам военной техники холдинга Владислав Савельев

"Сегодня холдинг "Вертолеты России" изготавливает Ми-26Т2В в качестве опытного образца. После завершения его испытаний будет уже размещаться заказ министерства обороны на определенную партию. Думаю, что это будет в 2019 году", - сообщил он.

Опытный образец холдинг изготавливает за собственный счет. "Министерству обороны мы его представим, я думаю, в конце этого - начале следующего года", - сказал заместитель генерального директора.

Савельев добавил, что в государственной программе вооружения на 2018-2027 годы предусматривается оснащение войск тяжелыми вертолетами именно в этой модификации. Вертолет будет иметь отличия от Ми-26Т2 в составе экипажа, в функциональных возможностях навигационных комплексов и бортового оборудования, а также в комплексах связи, специфических для Минобороны. По словам Савельева, Ми-26Т2В остается самым большим транспортным вертолетом и не предполагает применения какого-либо вооружения, однако по бортам машины планируется установить шкворневые установки для ведения стрельбы из индивидуального стрелкового оружия.

Версия "В" создается на базе Ми-26Т2 - модернизированная версии Ми-26Т с новой авионикой. Серийный выпуск модификации Т2 начался в мае 2015 года. Осенью 2016 года стало известно, что Минобороны заказало создание специализированной военной версии этой машины Ми-26Т2В, в частности, вертолет будет способен совершать взлет и посадку с неподготовленных площадок. Ми-26Т2В предназначен для транспортировки техники, крупногабаритных грузов, перевозки подразделений десантников. Как сообщалось ранее, первый полет создаваемого на "Роствертоле" (входит в "Вертолеты России") опытного образца Ми-26Т2В должен состояться до начала июля.

[\(ТАСС\)](#)

УМПО готовится к запуску масштабного нового производства

Уфимское моторостроительное производственное объединение (УМПО) готовит площадки, на которых будут производить комплектующие для вертолетного двигателя ВК-2500.

УМПО будет отвечать за изготовление 9 узлов двигателя - это более 900 деталей и сборочных единиц, в сумме составляющих 34% его комплектующих.



Работать над производством будут несколько площадок уфимского завода. Основная нагрузка ляжет на ПТЦ №185 - сейчас здесь уже устанавливают нужное оборудование. ПТЦ №180, №181 и №182 запустят в эксплуатацию в 2019 году. Сейчас проходят тендеры на покупку оборудования, идут строительно-монтажные работы.

[\(UfaTime\)](#)

Компания «БАНС» приняла участие в HeliRussia 2018

С 24 по 26 мая 2018 года в МВЦ «Крокус Экспо» состоялась XI Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2018, на которой ОАО «БАНС» впервые экспонировало прототип бортовой системы ситуационной осведомленности экипажей вертолётов (БССО-В). Данная система, разработанная специалистами ОАО «БАНС» совместно с АО «Элкус» и АО «Вертолеты России», реализует наблюдение за воздушной и наземной обстановкой, оценивает потенциальные угрозы и конфликтные ситуации, а также взаимодействует с другими бортовым оборудованием.

Также на стенде был продемонстрирован малогабаритный интегрированный двухдиапазонный комплекс (РЛК-ХР), предназначенный для БПЛА воздушной радиолокационной разведки. Комплекс позволяет осуществлять непрерывное детальное наблюдение земной (водной) поверхности и объектов в сантиметровом и дециметровом диапазонах электромагнитного излучения в простых и сложных метеоусловиях, при отсутствии оптической видимости, а также на значительном удалении от наземного пункта управления.

[\(БАНС\)](#)

Авиазапчасть на HeliRussia 2018

Выставка HeliRussia в нынешнем 2018 году зарекомендовала себя исключительно с положительной стороны, как развивающаяся платформа для расширения и укрепления связей в индустрии вертолетного и авиационного бизнеса России и мира. Насыщенность встреч и наполнение самой выставки, улучшенная организация и комфортные условия несомненно будут иметь положительное влияние на будущее развитие выставки и нашей компании.

Помимо презентации нашего нового проекта, Вертолетного центра «Ермолино», услуги и сервис которого были позитивно встречены заинтересованными операторами и частными владельцами вертолетов, удалось так же плодотворно поработать по основному направлению деятельности компании, а именно поставке и ремонту запасных частей для авиационной техники гражданского назначения.

Установлены первичные контакты с несколькими потенциальными Заказчиками, получены первые пробные запросы. Кроме запланированных рабочих встреч с нашими традиционными и самыми главными Заказчиками, и партнерами, такими как представители ВВС Индии, ВВС Бангладеш, нашими ближневосточными и южно-американскими партнёрами, удалось провести встречи с рядом зарубежных производителей авиационных компонентов, представленных на выставке, и большим количеством представителей авиационно-промышленного сектора России.



Мы с интересом ознакомились с представленными на выставке новинками в вертолетной индустрии России и мира.

Будущее выставки и вертолетной индустрии России в целом видится исключительно вдохновляющим и внушающим надежду. Спасибо организаторам.

[\(Авиазапчасть\)](#)

Как готовят кадры для вертолётостроения России: интервью с завкафедрой МАИ

В России до 2020 года в рамках гособоронзаказа должны собрать 1200 вертолётов, сообщил «РГ» на 11-й Международной выставке HeliRussia заведующий кафедрой проектирования вертолётов Московского авиационного института (МАИ) Юрий Игнаткин. Очевидно, что достичь такого показателя невозможно без хорошо подготовленных инженеров и конструкторов.

О том, как обстоят дела с обучением кадров для отрасли в выездной редакции «РГ» на HeliRussia 2018 рассказали Юрий Игнаткин и начальник управления инновационной деятельности Казанского национального исследовательского технического университета им. А.Н. Туполева (КНИТУ-КАИ) Алексей Бакаев.

Сейчас процент тех, кто заканчивает кафедру проектирования вертолётов в МАИ, а затем устраивается по специальности на крупные предприятия страны, достигает почти 90, однако и эта цифра не предел для московского вуза, там стремятся к большему.

— Такой высокий процент достигается нацеленностью студентов изучать вертолётную тематику и трепетным отношением заводов к будущему инженеру. Они обеспечивают им интересную, достойную работу, социальные пакеты. За время существования кафедры подготовлено более 2600 специалистов, 800 из которых работают в ведущих конструкторских бюро, проектируют вертолеты. Около ста человек занимают руководящие должности генеральных конструкторов. На всех заводах России, где производятся вертолёты, есть наши выпускники, — рассказал Игнаткин.

По его словам, на кафедру проектирования вертолётов каждый год поступает 60-65 человек. Кафедра сотрудничает с главными вертолётными предприятиями, где студенты проходят практику, знакомятся с новыми достижениями в области аэродинамики, получают экспериментальную базу, изучают современные уровни проектирования вертолетов.

— Такая форма обучения позволяет приблизить будущего инженера к профессии и уменьшить срок адаптации, когда он придет на рабочее место после института. Большое внимание мы уделяем новым кадрам для оборонно-промышленного комплекса. Здесь студенты-целевики старших курсов дополнительно учатся современным направлениям развития вертолёт- и авиастроения, — добавил Игнаткин.

В свою очередь начальник Алексей Бакаев сообщил, что в их вузе учатся около 17 тысяч студентов. В университете корректируются направления обучения, объединяются или сокращаются специальности



социально-гуманитарного направления, увеличивается количество технических специальностей и выпускающих кафедр.

К примеру, наряду с базовыми выпускающими кафедрами «Аэрогидродинамика», «Производство летательных аппаратов», «Конструирование и проектирование летательных аппаратов», не так давно в КНИТУ-КАИ открылась кафедра «Вертолётостроение». Из-за расширения спектра технических специальностей в институте существенно вырос средний балл ЕГЭ, необходимый для поступления, при этом у так называемых «целевиков» он оставляет желать лучшего.

— Они выбиваются из общей колеи, не всегда попадают сильные студенты. Другое дело, если мы говорим о подготовке элиты — композитчиков, вертолётчиков, специалистов по лазерным аддитивным технологиям и так далее. Начиная со второго или третьего курса бакалавриата, их допускают к выполнению реальных работ в научно-исследовательских лабораториях и инжиниринговых центрах («КАИ-Лазер», «КАИ-Композит», «Центр композитных технологий», «Испытательная лаборатория прочности и надежности» и другие) По окончании вуза уровень их подготовки существенно превышает уровень подготовки «среднестатистического» студента. Предприятия борются за них, соответственно, конкурс на эти специальности высокий, а балл ЕГЭ ежегодно растет, — сказал Алексей Бакаев.

В Московском авиационном институте проблему с «целевиками» решили просто: в прошлом году на эти места мог попасть выпускник, набравший не менее 180 баллов, в этом году планку подняли до 190 баллов за три предмета по ЕГЭ.

— Так мы нивелируем разницу между «целевиками» и теми, кто поступает на общих основаниях, потому что студент, набравший на ЕГЭ мало баллов, как правило, недоучивается. Государство зря тратит средства, а он занимает бюджетные места людей, которые могли бы успешно закончить вуз, — прокомментировал заведующий кафедрой проектирования вертолетов МАИ Юрий Игнаткин.

Он также добавил, что вуз старается привлечь к себе тех людей, которые склонны к изучению физики, математики и других сложных дисциплин, чтобы в дальнейшем вырастить еще больше востребованных специалистов.

Широкую профориентационную работу ведут и в Казанском авиационном институте (КНИТУ-КАИ), открывая в школах инженерные классы, технические колледжи и лицеи для одаренных детей, в которых ребята учатся моделированию, вовлекаются в техническое творчество, а после окончания обучения большая часть из них поступает в КНИТУ-КАИ.

По мнению экспертов, именно благодаря такому подходу, когда будущих специалистов начинают готовить задолго до поступления в вузы, вертолётостроение никогда не останется без надежных инженеров и конструкторов, способных создавать новые великие разработки и двигать науку вперед.

Способствует решению этой задачи и проведение таких выставок, как HeliRussia 2018. Посмотреть на новые вертолеты приходят сотни ребятишек, и когда они видят винтокрылые машины вблизи, могут посидеть за штурвалом, их глаза буквально загораются. Наверняка, кто-то из ребят именно в такой момент решает для себя, что хочет связать жизнь с авиацией.



[\(МАИ\)](#)

УКБП приняло участие в HeliRussia 2018

С 24 по 26 мая в Москве состоялась XI Международная выставка «HeliRussia-2018». Ульяновское КБ приборостроения в составе экспозиции АО «КРЭТ» по давней традиции стало активным участником этого центрального события для российских и зарубежных компаний в области современного вертолетостроения.

HeliRussia получила мировое признание, ее популярность и количество участников растет с каждым годом. Это единственная выставка в России, где представлены мировые достижения всего спектра продукции и услуг вертолетной индустрии от проектирования и производства до эксплуатации. Мероприятие имеет поддержку на самом высоком уровне. Открытие выставки ежегодно посещают высокопоставленные гости.

Экспозиция УКБП в составе демонстрационной площадки АО «КРЭТ» была одной из самых крупных, современных и интерактивных, включала наиболее перспективные разработки в области создания интегрированных комплексов бортового оборудования вертолетов и их составных частей, а также информационно-управляющих систем для самолетов и наземной техники.

Специалисты Ульяновского КБ приборостроения в кооперации со своими партнерами провели многочисленные встречи и переговоры с руководителями и представителями ведущих предприятий в области вертолетостроения, ключевыми эксплуатантами. Так, Авиакомпания «Ютейр» в торжественной обстановке был передан первый серийный вертолет Ми-171А2, изготовленный АО «Улан-Удэнский авиационный завод» и оснащенный комплексом бортового оборудования КБО-17-1 разработки и производства АО «УКБП».

Выставка этого года в очередной раз доказала, что отечественная вертолетная индустрия активно и успешно развивается, открывая новые рынки по разработке и производству современной авионики для АО «УКБП».

[\(УКБП\)](#)

Корпорация ВСМПО-АВИСМА на HeliRussia 2018 договорилась о продлении сотрудничества с «Вертолётными Россией»

Корпорация ВСМПО-АВИСМА в третий раз принимала участие в крупнейшей выставке вертолётной индустрии HeliRussia. Основными результатами выставки стали предварительные договорённости о продлении долгосрочных отношений с холдингом «Вертолётные России» и расширение номенклатуры механообработанных изделий, поставляемых для машин гражданской авиации.

Деловая программа выставки включала массу презентаций и конференций, но специалисты Корпорации ВСМПО-АВИСМА были сосредоточены на встречах, которых за два дня прошло более пятнадцати. Одними из основных стали переговоры с партнёрами из холдинга «Вертолётные России» и входящих в его структуру компаний, таких как «Ступинское машиностроительное производственное



предприятие». В 2018 году истекает срок действующего контракта между компаниями, и встреча на HeliRussia-2018 дала возможность обсудить нюансы нового соглашения, которое значительно расширит рамки сотрудничества.

– ВСМПО-АВИСМА – наш основной поставщик заготовок из титана, которые используются для выпуска агрегатов несущих систем всех российских вертолётов. Сегодня мы сделали шаг к следующему этапу развития партнёрства, на котором ВСМПО-АВИСМА будет поставлять нам уже не только материалы, но и часть предварительно обработанных заготовок. К этому проекту мы шли ровно год, и сегодня это вылилось в подписанные технические документы, – прокомментировал встречу Денис Пальцев, управляющий директор АО «Ступинское машиностроительное производственное предприятие».

– «Вертолёты России» чётко выбрали все оговоренные объёмы по предыдущему соглашению. На выставке HeliRussia-2018 мы принципиально договорились о продлении долгосрочного соглашения с ВСМПО-АВИСМА на ближайшие три года, так как объёмы производства вертолётов только растут. Сейчас для холдинга очень актуален вопрос развития гражданской авиации, санавиации – это, в частности, наши «Ансаты» и другие модели, в которых используется значительная доля титана ВСМПО. Так что летом соглашение будет подписано, основные договорённости по нему достигнуты, – заверил Владислав Дродзинский, управляющий директор ООО «Центр закупки и логистики вертолётостроительной индустрии».

Компании с оптимизмом смотрят в перспективу дальнейшего развития механообработки деталей для вертолётостроения.

[\(ВСМПО-АВИСМА\)](#)

На «Иннопроме» покажут вертолет санавиации с уральским оборудованием

Свердловское реанимационное оборудование адаптируют к современным вертолетам санавиации. Опытную модель оснащенного отечественным медоборудованием вертолета представят на выставке «Иннопром-2019». Такое решение было принято на рабочем совещании, которое глава региона Евгений Куйвашев провел на площадке Территориального центра медицины катастроф.

О сотрудничестве свердловских предприятий с центром санавиации «Хели-драйв» Евгений Куйвашев договорился на Петербургском международном экономическом форуме. Одним из типов воздушных судов, на которых сегодня работает центр «Хели-драйв», являются вертолеты Bell 407. Дальность полета этих машин — 270-280 километров. При этом борт оснащен оборудованием зарубежных производителей. УОМЗ и Уральский приборостроительный завод адаптируют свое медоборудование для размещения в них.

"Мы будем поступательно развивать санавиацию, ведь это позволяет спасти жизни сотен наших граждан. Продолжим строить вертолетные площадки, готовить личный состав и, конечно, будем работать над тем, чтобы увеличить дальность и скорость полетов, над созданием максимально комфортных для работы медиков условий".

- Евгений Куйвашев, губернатор Свердловской области

[\(Екатеринбург-ТВ\)](#)



На повестке дня – создание высокоскоростных винтокрылых летательных аппаратов

Специалисты Института вели поисковые исследования в рамках научно-исследовательских работ (НИР) «Взлет», «Срыв», «Борей», «Стрекоза». В частности, в конце 2017 г. в Институте были завершены работы в рамках проекта «Стрекоза». Цель исследований заключалась в формировании научно-технических решений в области аэродинамики, динамики полета, акустики, прочности и безопасности полета для разработки перспективных, в том числе скоростных винтокрылых летательных аппаратов (ВКЛА).

Проект реализовывался в рамках государственной программы по контракту, заключенному с Минпромторговли России. Работы по контракту стартовали в 2016 г. и завершились в конце 2017 г. Исследования, начатые в рамках программы «Стрекоза», сейчас продолжаются в новом проекте, имеющим обозначение «ВКЛА-2025».

О проведенных в Институте научных исследованиях рассказал на круглом столе «Новые научные разработки ЦАГИ для винтокрылых летательных аппаратов» во время работы международной выставки «ХелиРаша-2018» (HeliRussia-2018) руководитель НИО-5 ЦАГИ кандидат технических наук Олег Кириллов. Докладчик обстоятельно рассказал об исследованиях в области аэродинамики и прочности винтокрылых машин, их систем управления, о перспективных разработках и др. Одним из направлений в исследованиях, проводимых в Институте, является, в частности, определение облика скоростного вертолета, его аэродинамической компоновки.

Следует сказать, что в начале нынешнего года руководитель госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов заявил, что опытный образец российского перспективного скоростного боевого вертолета (ПСБВ), разрабатываемого холдингом «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию «Ростех») для Минобороны России, совершит первый полет в 2019 г. Работы по ПСБВ ведутся на Московском вертолетном заводе (МВЗ) им. М.Л.Миля в кооперации с другими предприятиями отрасли. Для ПСБВ специалисты МВЗ разработали новую конструкцию лопасти несущего винта, сообщил С.Чемезов. Силовая установка у ПСБВ будет состоять из двух турбовальных двигателей (ТВД) ВК-2500М, который еще предстоит создать. Это одна из модификаций ТВД ВК-2500.

Заместитель министра обороны Юрий Борисов в свою очередь заявил в феврале 2018 г. при посещении авиазавода в Арсеньеве, что военное ведомство хочет получить перспективный боевой вертолет с крейсерской скоростью на уровне 350-400 км/ч.

Перед открытием выставки «ХелиРаша-2018» генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский заявил представителям СМИ, что «Вертолеты России» применяют новый профиль лопастей и другие ноу-хау при разработке высокоскоростного боевого вертолета и что холдинг продолжает планомерно выполнять контракт с Минобороны России по разработке концепции перспективного скоростного боевого вертолета (ПСБВ). Соглашение рассчитано на два года, по итогам его исполнения должен быть определен облик ПСБВ и сформировано техническое задание на проведение опытно-конструкторских работ (ОКР). А.Богинский сообщил журналистам, что в 2018 г.



холдинг представит Минобороны две концепции ПСБВ. Это будут работы двух отечественных вертолетных ОКБ.

Одним из многообещающих направлений по созданию высокоскоростных винтокрылых летательных аппаратов являются работы по конвертопланам. Как сообщил Олег Кириллов, сейчас ЦАГИ участвует вместе с холдингом «Вертолеты России» в создании демонстратора технологий – беспилотного конвертоплана схемы «останавливаемое крыло – винт». Летные испытания экспериментального беспилотного конвертоплана намечены на 2019 г.

Олег Кириллов сказал, что осложняет проведение работ по созданию высокоскоростных винтокрылых летательных аппаратов устаревающая экспериментальная база Института, недостаточное финансирование поисковых исследований и недостаточно отработанная связь «наука – производство».

[\(Жуковские вести\)](#)

"Вертолеты России" станут инвестором "Венчурного Фонда Сколково – Индустриальный I"

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) подписал с фондом "Сколково" соглашение о сотрудничестве, предполагающее финансовые инвестиции в Индустриальный венчурный фонд под управлением ООО "Сколково – венчурные инвестиции". Общий размер фонда с учетом вложений "Вертолетов России" превысит 2 млрд. рублей.

Подписание соглашения состоялось в инновационном центре "Сколково", на крупнейшей в России и Восточной Европе конференции для стартапов Startup Village. Помимо инвестиций в размере 300 млн рублей "Вертолеты России" и "Сколково" договорились о проведении совместной акселерационной программы для профильных стартапов, которая позволит малым инновационным компаниям получить необходимые навыки работы с крупными индустриальными клиентами и быстрее выходить на рынок.

"Построение современной индустриальной модели является одной из ключевых задач для "Вертолетов России". Наша стратегия развития до 2025 года предусматривает вывод ряда непрофильных компетенций на аутсорсинг, поэтому мы открыты к сотрудничеству с новыми высокотехнологичными компаниями, которые сделают наше производство еще более эффективным", – отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"Это уже второй крупный инвестор из числа госкорпораций, который присоединился к нашему фонду. Подписанное нами соглашение свидетельствует о высоком интересе крупных высокотехнологических компаний к созданному Сколково и РВК инструменту работы со стартапами. Совместными усилиями мы надеемся обеспечить увеличение объема инвестиций в перспективные российские проекты за счет прихода на этот рынок новых игроков", – заявил генеральный директор "Сколково - венчурные инвестиции" Василий Белов.

"Венчурный Фонд Сколково – Индустриальный I" является первым в России отраслевым мультикорпоративным венчурным фондом, он нацелен на финансирование компаний-резидентов



Фонда "Сколково" и Национальной технологической инициативы (НТИ) в области "Индустрии 4.0". В технологический фокус фонда попадают разработки в области робототехники, аддитивных технологий и новых материалов, беспилотные технологии, интеллектуальная энергетика, предиктивная аналитика и промышленный интернет вещей.

[\(Вертолеты России\)](#)

Вертолет Ми-28НМ представят на форуме "Армия-2018"

Модернизированный ударный вертолет Ми-28НМ будет представлен на международном военнотехническом форуме "Армия-2018". Об этом сообщил Департамент информации и массовых коммуникаций Минобороны РФ.

"Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) проведет презентацию нового вертолета Ми-28НМ на форуме "Армия-2018" летом этого года", - говорится в сообщении департамента.

На вооружение этот вертолет должен поступить в конце 2018 года.

Ми-28НМ начали создавать в 2009 году. Модернизированная версия существенно отличается от своего прототипа. В состав бортового радиолокационного оборудования Ми-28НМ входит инновационная наשלемная система целеуказания и индикации. Вертолет оснащен новой радиолокационной станцией Н025, позволяющей вести круговой обзор. Летательный аппарат оснащен новой системой РЭБ. Вертолет предназначен для поиска и уничтожения днем и ночью, в простых и сложных погодных условиях малоскоростных воздушных целей, танков, бронированной и небронированной техники, а также живой силы противника. Модернизированный вариант отличается улучшенной эргономикой кабины, на борт установлена дублирующая система управления вертолетом в отсеке летчика-оператора, усовершенствована общая функциональность боевой машины. Кроме того, Ми-28НМ имеет модифицированный фюзеляж, модернизированные двигатели, бортовой комплекс радиоэлектронного оборудования и обзорно-прицельную систему, новую вспомогательную силовую установку и аппаратуру связи с беспилотными летательными аппаратами.

[\(ТАСС\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Британский флот получил первый вертолет Merlin Mk4

Компания Leonardo передала Корпусу морской пехоты Великобритании первый вертолет Merlin Mk4, сообщает Warspot со ссылкой на портал navaltoday.com.

Вертолеты Merlin состоят на вооружении британской армии с конца 90-х годов. Эти машины были разработаны предприятием EH Industries Ltd (создано британской компанией Westland Helicopters и итальянской Agusta) на базе многоцелевого вертолёта AgustaWestland AW101.



Модель Merlin Mk4 является усовершенствованной версией вертолетов AW101 Merlin Mk.3 и Mk3A и производится путем переоснащения старых боевых машин. Минобороны Великобритании не сообщает детальной информации о новом вертолете, при этом указывая, что Merlin MK4 «существенно лучше приспособлен для операций на море и будет основной винтокрылой машиной морских пехотинцев в ближайшее десятилетие».

В отличие от Merlin Mk.3 и Mk3A, модель Mk4 имеет складные лопасти винтов и хвостовую балку, что позволит эффективнее размещать вертолеты на новых британских авианосцах. Кроме того, в новом вертолете используются принципиально новые системы авионики. На вооружении Корпуса морской пехоты Merlin Mk4 заменит многоцелевые машины Sea King Mk4.

Переоснащением старых вертолетов занимается компания Leonardo, в 2014 году подписавшая контракт с Минобороны Великобритании на сборку 25 единиц Merlin Mk4. Стоимость работ оценивается в ?330 млн (€400 млн), а их завершение запланировано на 2020 год.

[\(Военно-промышленный курьер\)](#)

Россия и Казахстан подписали новый контракт на поставку четырех вертолетов Ми-35

Россия и Казахстан подписали новый контракт на поставку четырех транспортно-боевых вертолетов Ми-35. Об этом сообщил во вторник ТАСС замглавы Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) РФ Владимир Дрожжов.

"Новый контракт на четыре вертолета Ми-35 был подписан. В этом году", - сказал он.

Дрожжов не уточнил сроки поставки Казахстану новых машин.

В 2016 году с Казахстаном также был подписан контракт на четыре Ми-35, машины планируется поставить в 2018 году. Всего Казахстан, по данным на сегодняшний день, должен получить от России восемь Ми-35.

Ранее в ходе выставки KADEX-2018 стало известно о подписании контрактов между Казахстаном и Россией на поставки восьми истребителей Су-30СМ и одного дивизиона зенитных ракетных комплексов "Бук-М2Э".

Транспортно-боевые Ми-35М предназначены для уничтожения бронетехники и огневой поддержки подразделений сухопутных войск, а также транспортировки личного состава, перевозки грузов и выполнения других задач. Вертолеты оснащены современным высокоточным оружием и способны выполнять боевые задачи круглосуточно в различных метеоусловиях.

[\(ТАСС\)](#)

Президент "Мотор Сич" рассказал об ущербе от антироссийских санкций



Из-за санкций объемы производства украинского двигателестроительного предприятия "Мотор Сич" упали на 40%, рассказал РБК президент компании Вячеслав Богуслаев. Теперь ключевой партнер для "Мотор Сич" - Китай.

Украинская компания "Мотор Сич" продолжает поставки двигателей для российских самолетов и вертолетов, в том числе в рамках международных программ, но объем производства существенно сократился. Об этом в интервью РБК рассказал президент "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев.

"В сотрудничестве с Россией, конечно, есть ограничения. Мы потеряли Россию, объемы (производства) упали на 40%. Тут у нас ограничено все. Напрямую (двигатели) мы не поставляем. Разрешительные схемы работают в рамках международных обязательств. Их мы не имеем права не выполнять. Приходится выходить и на новые рынки, чтобы поддерживать производство, - продавать Китаю, Индии, они покупают", - заявил Богуслаев.

При этом Богуслаев опроверг приостановку всех поставок вертолетных двигателей в Россию. Он уточнил, что приостановлена только "военная программа". "В России, я знаю, ставят (на вертолеты) для Минобороны двигатели второй категории (в терминологии Минобороны Украины ко второй категории относится не новое имущество, а выданное со склада и пригодное для использования, а также прошедшее капитальный ремонт). Они дешевле в три раза. Мы не заполняем эту нишу. А так - новые двигатели мы делаем и по всему миру продаем", - объяснил Богуслаев.

В качестве примера международного сотрудничества с участием России Богуслаев привел программу ООН по тушению пожаров, в которой задействованы в основном российские тяжелые вертолеты Ми-26. "Я их встречал и в Северном Судане, и в Южном Судане, и в Сомали", - рассказал Богуслаев.

Президент "Мотор Сич" также добавил, что предприятию официально разрешено поставлять двигатели Д-436ТП на российский завод - изготовитель пожарных самолетов Бе-200. "Россия, Украина и еще несколько десятков стран входят в пожарную ассоциацию. И эти самолеты тушат пожары по всему миру. Нам официально разрешают на завод - изготовитель Бе-200 подгружать двигатели Д-436ТП", - пояснил Богуслаев. Он подчеркнул, что этот самолет не участвует в военных программах. "Это исключительно пожарная машина. Есть она у МЧС разных стран - в том числе в Америке. И мы не имеем права не поставлять на Бе-200, поэтому к нам с пониманием относятся разрешительные системы", - подытожил президент "Мотор Сич".

Самолет-амфибия

Бе-200 - российский самолет-амфибия, предназначенный для тушения лесных пожаров. Самолет способен взлетать и садиться на водную поверхность при высоте волны до 1,3 м, а также набирать до 12 т воды в режиме глиссирования на скорости 150-190 км/ч. Специальные меры защиты от коррозии позволяют эксплуатировать эту машину в открытом море. Максимальная скорость - 710 км/ч, максимальный взлетный вес - 37,9 т. Разработчик - ОКБ Бериева, производитель - Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г.М.Бериева.



До присоединения Крыма к России запорожское объединение "Мотор Сич" было основным поставщиком двигателей для всех типов вертолетов российского производства, а также грузовых и пассажирских самолетов марки "Ан". Продукция компании эксплуатируется более чем в ста странах мира на десятках образцов самолетов и вертолетов, уточняется на официальном сайте компании. Выручка "Мотор Сич" за 2017 год составила 14,9 млрд грн (30,6 млрд руб.), чистая прибыль - 3 млрд грн (6,3 млрд руб.), следует из данных в СПАРК.

Украинские СМИ регулярно обвиняют "Мотор Сич" в продолжении сотрудничества с российскими оборонными предприятиями. В сентябре 2017 года, после серии сделок по продаже акций компании инвесторам, связанным с китайской Beijing Skyrizon Aviation Industry Investment Co Ltd, Служба безопасности Украины (СБУ) возбудила уголовное дело по статье "подготовка к диверсии". По версии спецслужбы, иностранный инвестор в результате сделки с "Мотор Сич" получил контрольный пакет акций стратегического предприятия. 23 апреля сотрудники Службы безопасности Украины пришли с обыском в офис компании "Мотор Сич". 18 мая 2018 года прокуратура Белоруссии также возбудила уголовное дело против должностных лиц украинского авиационного предприятия. "Основанием к возбуждению уголовного дела послужило причинение должностными лицами заводу ущерба в особо крупном размере, а также существенного вреда его интересам", - говорится на сайте белорусской Генпрокуратуры.

В интервью РБК Богуслаев не стал комментировать продажу акций китайским инвесторам, но опроверг перенос производства из Запорожья в Китай.

"Сегодня на заводе у нас присутствуют всего 26 китайцев. Они пытаются изучать двигатель МС-500, он их очень интересует. Для китайцев модификация двигателя называется МС-500В-02С, - рассказал Богуслаев. - Речь идет о рынке Китая. Завод строим не мы, а китайцы. Сейчас они хотят купить стенды под этот двигатель МС-500В-02С. Они строят самолеты для других компаний. Под эти самолеты хотят собирать двигатели. Они не собираются делать детали, они собираются собирать (самолеты) из модулей".

В российской "Объединенной двигателестроительной корпорации" (ОДК, входит в "Ростех") ранее обещали полностью заместить самый востребованный украинский вертолетный двигатель ТВ3-117 его российским аналогом ВК-2500 до конца 2019 года. В марте 2017 года глава "Ростеха" Сергей Чемезов заверил, что украинские двигатели используются в России только для производства гражданских вертолетов - на военные машины ставят исключительно ВК-2500. При этом, по данным "Коммерсанта", в Государственной программе вооружений (ГПВ) на 2018-2027 годы закупки вертолетов для военных будут сокращены.

Украинский двигатель для российско-китайского вертолета.

Межправительственное соглашение о создании тяжелого вертолета нового поколения было подписано два года назад в Пекине. Головной разработчик AHL (Advanced Heavy Lift) - китайская компания Aviation Industry Corporation of China (AVIC). Холдинг "Вертолеты России" отвечает за разработку технического предложения на вертолет, а также за разработку трансмиссии, рулевого винта и элементов противообледенительной системы, рассказали РБК в пресс-службе холдинга.



"Мотор Сич" произведет для вертолета двигатель на базе Д-136 (используется в Ми-26). Ожидается, что взлетный вес машины составит 38,5 т, максимальная нагрузка - 14 т. Планируется, что вертолет сможет развивать скорость до 300 км/ч, дальность полета составит 630 км, а практический потолок - 5,7 тыс. м.

Ожидается, что непосредственно сам контракт о создании тяжелого вертолета нового поколения Россия подпишет с Китаем в июне-июле этого года.

[\(РБК\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Росавиации меняют экипаж

В агентстве могут начаться увольнения

По сведениям "Ъ", в ведомствах, курирующих транспорт, могут продолжиться кадровые перестановки. За назначением отраслевого вице-преьера Максима Акимова и нового министра транспорта Евгения Дитриха должен последовать уход замглавы Росавиации Олега Клим, курирующего авиаперевозки. Господин Клим был в числе чиновников, к которым предъявляли претензии после коллапса "ВИМ-Авиа" в 2017 году, но тогда и он, и его начальник Александр Нерадько удержались на постах. Ряд источников "Ъ" говорит, что господин Нерадько не только сохранит пост, но и получил карт-бланш на набор новой команды.

В ближайшее время со своей должности может уйти замглавы Росавиации Олег Клим, курирующий воздушные перевозки, рассказали "Ъ" источники в отрасли. "Он уже написал заявление об увольнении, вопрос решится в ближайшее время",- говорит один из собеседников "Ъ". Его возможным преемником называют начальника управления регулирования авиаперевозок Андрея Круглова. В Минтрансе и Росавиации отказались комментировать возможность кадровых перестановок.

Отставка Олега Клим может стать уже второй заметной кадровой перестановкой в Росавиации в последнее время. В апреле Дмитрий Медведев освободил от должности замглавы Росавиации Михаила Буланова по его собственной просьбе. Чиновник отвечал за сертификацию и летную годность воздушных судов. Источники "Ъ" тогда связывали это как с достижением господином Булановым пенсионного возраста, так и со сложностями в создании новой системы сертификации - после передачи полномочий от Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Росавиации в конце 2015 года. "За два с половиной года не была создана полноценная нормативно-правовая база, признанная всеми зарубежными авиационными властями",- отметил один из источников "Ъ".

В качестве одной из возможных причин ухода господина Клим собеседники "Ъ" указывают на сбор материалов правоохранительными органами, связанный с возможным "необъективным распределением бюджетных средств на субсидирование региональных авиаперевозок" (вопрос



также курирует чиновник). В 2018 году правительство выделило на четыре программы 3,8 млрд руб. Но другие источники "Ъ" отмечают, что такие проверки проводятся ежегодно.

Собеседники "Ъ", близкие к ситуации, напоминают, что в конце 2017 года во время коллапса "ВИМ-Авиа" Генпрокуратура внесла представление главе Минтранса Максиму Соколову о дисциплинарной ответственности, предложив рассмотреть вопрос о соответствии главы Росавиации Александра Нерадько и Олега Клима занимаемым должностям. Самому господину Соколову Владимир Путин указал на неполное служебное соответствие. Замгенпрокурора Владимир Малиновский сообщил главе Минтранса, что Росавиация проводит сертификационный и лицензионный контроль авиакомпаний "зачастую формально", а процедуры не отвечают требованиям закона. Нерезультативные проверки и ненадлежащее выполнение контрольных функций "носят системный характер", считали в Генпрокуратуре. При проверке выяснились некие "многочисленные факты" решений Росавиации, по которым авиакомпании соответствовали требованиям Федеральных авиационных правил, несмотря на "нестабильное финансово-экономическое состояние и неплатежеспособность".

Пока из раскритикованных за "ВИМ-Авиа" чиновников должность удалось сохранить только чиновникам Росавиации. За господина Нерадько, говорили источники "Ъ", вступался экс-вице-премьер Аркадий Дворкович (не вошел в новое правительство), настаивавший, что чиновнику предстоит контролировать перевозки во время чемпионата мира по футболу. Собеседники "Ъ" сейчас добавляют, что новый министр Евгений Дитрих еще не погружен в тонкости авиаотрасли, но уверяют, что глава Росавиации получил карт-бланш на формирование новой команды, и считают, что его выбор может быть одобрен министром. Источники "Ъ" также не исключили, что кадровые перестановки могут коснуться и других заместителей господина Нерадько - Олега Сторчевого и Александра Ведерникова.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов говорит, что в гражданской авиации накопилось множество нерешенных проблем: неустойчивое финансовое положение небольших авиакомпаний, концентрация перевозок и тенденция к монополизации рынка, избыточное регулирование малой авиации, дефицит пилотов, закрытие авиационных учебных центров.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Росавиация провела двусторонние консультации с Европейским агентством по безопасности полетов (EASA)

С 15 по 18 мая 2018 года в Москве Росавиация провела двусторонние консультации с Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) в рамках подписанного в январе 2018 года Рабочего соглашения о сотрудничестве в области летной годности.

В ходе консультаций стороны обсудили вопросы сертификации авиационной техники, ее разработчиков и изготовителей.



По итогам консультаций стороны отметили повышение уровня взаимного доверия к процедурам сертификации авиационной техники, организаций-разработчиков и изготовителей, согласовали дальнейшие совместные шаги и подписали протокол.

По обоюдному согласию к концу 2018 года Росавиация и EASA планируют подготовить к подписанию технические Процедуры имплементации к Рабочему соглашению, предусматривающие порядок валидации одобрительных документов. Приступить к подготовке проекта документа решено в самое ближайшее время.

[\(Росавиация\)](#)

Новости беспилотной авиации

Вместе на рынке и в небе. Экспертное совещание на HELIRUSSIA о принципах взаимодействия пилотируемой и беспилотной авиации

Принципы взаимодействия беспилотной и пилотируемой авиации обсуждались на экспертном совещании «Разделение труда: вертолеты и беспилотная авиация на рынке и в небе», прошедшем 25 мая в рамках выставки HeliRussia-2018.

Совещание состояло из двух взаимосвязанных тематических блоков - Рынки и Небо. Применение беспилотников все активнее заметно в тех сферах, где еще недавно аналогичные работы выполнялись пилотируемой авиацией. Что это - дань модным технологиям или реальные выгоды от их применения? Участники дискуссии внимательно проанализировали преимущества и недостатки беспилотников для использования в нескольких важных сегментах: картографирование, сельское хозяйство, лесоустройство, мониторинг объектов линейной инфраструктуры, перспективная логистика.

Свои мнения и аналитику представили как ведущие эксплуатанты БАС, так и системные заказчики услуг:

- Савченкова Вера Александровна - Доктор сельскохозяйственных наук, доцент ВАК, профессор кафедры искусственного лесовыращивания и механизации лесохозяйственных работ;
- Сивой Никита Владимирович - Руководитель проектов ООО «ИТСК», ПАО «Газпром нефть»;
- Воронов Владимир Владимирович - Заместитель генерального директора, Начальник центра перспективных исследований ООО «Кронштадт Беспилотные Системы»;
- Сычев Игорь Алексеевич - Генеральный директор ООО «ПТЕРО»;
- Абросимов Алексей Михайлович - Заместитель генерального директора по работе с государственными органами ГК "ГЕОСКАН";
- Водянова Светлана Александровна - Генеральный директор компании «J`son&Partners»;



- Плясухин Вячеслав Викторович - Вице-президент по развитию бизнеса АО «ЮТэйр-Вертолетные услуги»;
- Асовский Валерий Павлович - ученый секретарь АО НПК «ПАНХ».

Было отмечено, что пока еще беспилотники не перешагнули ряд существенных технологических ограничений, главными среди которых является малое время полета электрических БВС порядка 3 часов, малая дальность передачи телеметрии, а значит, малый радиус управляемого полета и некая дальность передачи онлайн видео, порядка 30-50 км в зависимости от радиовидимости. Тем не менее, даже на существующем уровне развития применение БВС становится все более экономически эффективным в сравнении с традиционными методами. Все участники единодушно сошлись во мнении, что наилучших результатов удастся добиться, комбинируя использование беспилотной и пилотируемой авиации.

Так, при выполнении работ в интересах лесного хозяйства беспилотники позволяют с высокой эффективностью выполнять мониторинг, таксацию, поисковые операции. В то же время доставку необходимого оборудования или десантирование людей для спасательных работ производит только пилотируемая авиация, таким образом, ниша деятельности остается у каждого вида авиации. Аналогичная ситуация при выполнении авиахимработ, при которых обработку больших площадей выгодней производить традиционно пилотируемыми воздушными судами (ПВС), а при обработке прилегающих к лесопосадкам кромок полей незаменимыми становятся беспилотные воздушные суда (БВС).

Практика показывает, что даже при одиночном применении беспилотников все чаще возникают ситуации, когда воздушное пространство оказывается закрытым для пилотируемых воздушных судов, а вопрос их неожиданной встречи в воздухе - лишь вопрос времени.

Организации безопасных совместных полетов беспилотных и пилотируемых воздушных судов была посвящена вторая часть совещания, участие в которой наряду с предыдущими выступающими приняли Ведерников Александр Викторович, Заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта, Тюрин Владимир Владимирович, Президент «АОПА-Россия», Чернышев Юрий Петрович, ведущий инженер ФГУП Государственный Научно-исследовательский институт Авиационных систем (ФГУП ГосНИИ АС), Валиев Амир Вильевич, Заместитель Генерального директора, главный конструктор ООО «ПТЕРО», Аникин Андрей Леонидович, аналитик НП ГЛОНАСС.

В ходе обсуждения было отмечено, что более 90% выполняемых сегодня работ производится на высоте до 1000 метров в труднодоступных районах России, вне населенных пунктов. Именно в этом сегменте воздушного пространства особенно остро стоит вопрос безопасности совместных полетов БВС и ПВС, до решения которого возможности развития рынка будут ограничены. Дискуссия дала ответы на несколько принципиальных вопросов, горячо обсуждаемых экспертами уже долгое время:

Главная задача



Жизнь людей, находящихся на борту воздушного судна имеет безусловный приоритет перед стоимостью любого железа. Именно безопасные совместные полеты БВС и ПВС во всех классах воздушного пространства являются главной задачей над которой сегодня работает весь мир, включая российских разработчиков. Интеграция БАС, о которой все чаще говорится на различных уровнях, это последовательный процесс внедрения технологий и регулятивных подходов для обеспечения безопасных совместных полетов.

Главный принцип

Полная ситуационная осведомленность каждого пилота на борту воздушного судна или вне борта (внешний пилот БВС). В каждый момент времени каждый пилот должен иметь полную информацию о воздушной обстановке, включая метеоданные и сведения о других воздушных судах поблизости. Каждый должен "видеть" каждого. Это позволит пилотам принять решение о корректировке траектории не в последний момент после одностороннего визуального контакта пилота в кабине со стремительно приближающимся беспилотником, а заблаговременно позволить наблюдать друг друга приборным способом и пилоту ПВС и внешнему пилоту БВС. По мнению Владимира Тюрина, если такая технология, действительно повышающая безопасность полетов, появится и будет работать в неконтролируемом воздушном пространстве, не перегружая при этом пилота информацией обо всех судах в радиусе тысячи километров, то она будет востребована и пилотами АОН, и другими видами авиации.

От процедур к технологиям

Единственным способом выполнения совместных полетов сегодня является процедурный метод, когда для полета БВС устанавливается специальный режим, закрывающий небо другим ВС. Такой метод серьезно ограничивает развитие каждого из видов авиации и кроме нарастающего неудобства никак влияет на риск случайной встречи воздушных судов, вероятность которой все возрастает.

Все участники обратили внимание, что остро назрела потребность в изменении процедуры выдачи разрешений на использование воздушного пространства беспилотниками, летающими на высоте до 150 метров по правилам визуального полета, а также необходимо срочное внедрение технологии, позволяющей обеспечивать ситуационную осведомленность в неконтролируемом воздушном пространстве.

Какими принципами и этапами должна происходить интеграция БАС в общее воздушное пространство РФ, какие технологии оптимальны, а какие нет - обсудим 1 июня на Конференции АЭРОНЕТ-2018.

[\(Ассоциация Аэронет\)](#)

Авиавыставка «Фарнборо» осталась без российских самолетов и денег

Российские производители авиатехники приняли окончательное решение не участвовать в международном авиакосмическом салоне Farnborough-2018, который пройдет в середине июля в Великобритании. На решение повлияли антироссийский курс официального Лондона, в частности,



введенный им запрет на прилет и демонстрацию на авиасалоне военной авиационной техники из России. Организаторам авиасалона осталось только выразить сожаление по случаю потери авторитетного и состоятельного российского партнера, участвовавшего во всех выставках, начиная с конца 80-х годов прошлого века. «МК» постарался выяснить, сколько денег не досчитаются британцы и сколько сэкономил российский авиапром, проигнорировав Farnborough-2018.

Выставка Farnborough проводится раз в два года, по четным годам и чередуется с французским Ле Бурже и российским МАКС, которые проходят в нечетные годы. В 2016 году, например, в Лондон на выставку привозили свои экспонаты и отправили делегации такие фирмы, как «Ильюшин», «Иркут», «Ростех», «Сухой», «Вертолеты России», Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и авиакомпания «Волга-Днепр», эксплуатирующая сверхтяжелые самолеты Ан-124-100 «Руслан».

Британская выставка относится к самым престижным. Но и к самым дорогим. Российским авиапром традиционно был участником этой выставки, конечно, не в надежде на то, что Великобритания-член НАТО приобретет партию «мигов» или «сушек». У Североатлантического альянса есть свой военный авиапром, который не будет делиться дорогими заказами. Британскую выставочную площадку представители России использовали прежде всего в качестве удобного места для встреч с покупателями из стран Азии, Африки, Латинской Америки. Ну, и конечно, для демонстрации летного превосходства наших самолетов. Кстати, решение Лондона запретить показ наших военных самолетов на своей выставке многие эксперты расценили именно как проявление недобросовестной конкуренции.

Реакция российского авиапрома была предсказуема. Решено не вести в Лондон не только военную авиатехнику, но и гражданскую. Переговорной площадкой в Лондоне решили пожертвовать в пользу выставок в тех регионах, где российскую продукцию ценят и уважают — в Азии, Африке, Латинской Америке. Кроме того, решено ударно представить возможности российской военной авиации на военно-техническом форуме «Армия», который пройдет в августе в Кубинке. Ожидаются, что ее посетят десятки потенциальных заказчиков из дальнего зарубежья.

С другой стороны, от того, что представители нашего авиапрома не поедут в Лондон удалось сэкономить немалые средства. Как рассказал «МК» информированный источник в авиационной отрасли, участие в такой выставке, как Farnborough — дело не дешевое.

- Например, чтобы отправить на выставку самолет или вертолет для участия в демонстрационных полетах, необходимо потратить более \$1 млн. В эту стоимость входят расходы на перегон самолета туда и обратно, на заправку, получение всех разрешений. Плюс нужно отправить транспортный самолет с техническим персоналом. Обеспечить всем достойное размещение, питание. Даже за сами демонстрационные полеты приходится платить. В результате «набегают» такая большая сумма, - сказал собеседник «МК».

По его словам, даже если авиационная фирма примет решение не отправлять на выставку натурные образцы, расходы тоже будут немалыми. Особенно в такой дорогой стране, как Великобритания.



- Нужно арендовать шале для переговоров, сделать представительный выставочный стенд, привести делегацию для переговоров, включая обслуживающий персонал, переводчиков. Все это обходится в десятки, если не сотни тысяч долларов, - рассказал собеседник «МК».

Отказ российских производителей авиатехники от участия в западной авиавыставке, скорее всего, не последний. По крайней мере, как сказали «МК» в госкорпорации «Ростех», в которую входит «Рособоронэкспорт», российский спецэкспортер вооружений не будет участвовать в международной военно-морской выставке «Евронаваль» и выставке сухопутных вооружений «Евросатори», которые пройдут во Франции. «Переговорный процесс на этих площадках, к сожалению, либо затруднителен, либо пока вообще невозможен, как в случае с Фарнборо», - сказал представитель «Ростеха». Скоро, кстати, предстоит принимать решение об участии или неучастии наших фирм во французском авиасалоне Ле Бурже-2019.

Итак, во всей этой ситуации есть и плюсы, и минусы. Чего больше — покажет время. По крайней мере, ясно одно: российский авиапром учится работать в условиях санкций и недобросовестной конкуренции. Очень хочется, чтобы ему это удалось.

[\(МК\)](#)

Беспилотные вертолеты в борьбе за небо

В экспозиции выставки различные отечественные фирмы и компании продемонстрировали 12 моделей беспилотных летательных аппаратов различного назначения. Московский авиационный институт представил три модели БЛА: «Ворон-700», «Коршун-1» и специальный исследовательский квадрокоптер. Компания «Радар-ММС» показала БЛА «Бриз». Группа компаний «Зала Аэро Групп» (Zala Aero Group) привезла на выставку модели 421-08M, 421-16E, 421-16EM и 421-22. В разделе БЛА на выставке состоялись две премьеры: впервые показали опытный образец уникальной авиагрузовой платформы SKYF, созданной в ОКБ «Авиарешения», и был продемонстрирован дрон-спутник «Сириус» от НПО «Авиационно-космические технологии».

Промышленная авиагрузовая платформа мультироторного типа SKYF разработана специалистами казанского КБ «Авиарешения». Максимальная грузоподъемность БЛА SKYF доходит до 250 кг, при этом с грузом массой в 50 кг дальность полета может достигать 350 км, а длительность полета составляет при этом около 8 часов. Помимо перевозки грузов, возможности авиагрузовой платформы SKYF позволяют применять БЛА для обработки сельскохозяйственных полей с воздуха и для пожаротушения.

Разработка летающей платформы SKYF началась в 2014 г., а первый полет полноразмерного прототипа БЛА состоялся весной 2016 г. Сейчас в разработке платформы принимают участие свыше 30 специалистов, которые ведут летные испытания и работают над улучшением модели.

Разработка большого количества БЛА вертолетного и самолетного типа убедительно подтверждает факт, что и в России в сферу беспилотников пошли значительные инвестиции. Анализ разработок показывает, что при создании БЛА применяются новые технологии, создаваемые с применением достижений в смежных областях.



[\(Жуковские вести\)](#)

Беспилотник "Геоскан 201" получил сертификат Госкомвоенпрома

Беспилотный авиационный комплекс "Геоскан 201", принадлежащий Государственному предприятию "БелПСХАГИ", получил сертификат Государственного военно-промышленного комитета. Такая информация размещена на сайте Государственного комитета по имуществу, сообщает БЕЛТА.

Документом подтверждается, что конструкция изделия соответствует требованиям распространяемого на него сертификационного базиса. Ранее беспилотный летательный аппарат "Геоскан 201" был зарегистрирован государственным предприятием "БелПСХАГИ" в реестре авиации Государственного военно-промышленного комитета. Государственная комиссия по радиочастотам при Совете безопасности Беларуси выделила ему радиочастотный спектр.

"БелПСХАГИ" совместно с проектным институтом "Белгипрозем" и предприятием "Геоинформационные системы" разрабатывают подсистему мониторинга земельного фонда в соответствии с государственной программой "Научные технологии и техника" на 2016-2020 годы. Эта подсистема включена в многоуровневую Белорусскую космическую систему дистанционного зондирования Земли, в которой предусмотрено использование космических, авиационных и наземных средств и технологий их применения. Создан опытный образец технологического комплекса мониторинга территорий на основе данных дистанционного зондирования, который будет эксплуатироваться "БелПСХАГИ".

[\(Белта\)](#)