



Главные новости:

- «Вертолеты России» досрочно передали ГТЛК партию вертолетов по программе развития санавиации
- Пакистан приобретает 30 турецких боевых вертолетов T129
- В Госдуме предложили разработать механизм лишения пилотских удостоверений
- В 2019 году на КВЗ планируют произвести 51 вертолет «Ансат»
- "Вертолеты России" передали ГТЛК шесть медицинских вертолетов
- Четвертый прототип Bell 525 совершил первый полет
- Обзор деятельности ООО «АвтоГиро Руссланд»
- Российский экспортный центр открыл «Проектную мастерскую» по разработке национального проекта по развитию несырьевого экспорта
- «КВЗ просто начинают дербанить»: Николай Колесов создает «параллельный» вертолетный завод?
- В Кировскую область поступит еще один вертолет «Ансат»
- Эксперт объяснил рост цен на авиакеросин на 25%
- В России разрабатывается беспилотный вертолет с массой 300 кг
- Улан-Удэнский авиационный завод модернизирует производство Ми-171А2
- Boeing и Safran приняли неожиданное решение о создании СП по выпуску ВСУ
- Новая «звезда» – беспилотник «Сириус»
- Самолет, который заменит Ан-2, получил название «Байкал»
- ОАО "Авиасалон" выступит оператором выставки "Гидроавиасалон-2018"
- В ОСК подтвердили готовность строить вертолетоносцы

Новости вертолетных программ

В 2019 году на КВЗ планируют произвести 51 вертолет «Ансат»

В 2019 году на Казанском вертолетном заводе (КВЗ) планируют произвести 51 вертолет «Ансат». Это план управляющей компании завода, холдинга «Вертолеты России». Об этом ИА «Татар-информ» рассказал гендиректор КВЗ Юрий Пустовгаров.

В целом на предприятии готовы производить 60 «Ансатов» ежегодно, отметил Юрий Пустовгаров.

«Ансат» — легкий многоцелевой вертолет, производится на Казанском вертолетном заводе. Вертолет может применяться для перевозки грузов и пассажиров, использоваться для наблюдения и проведения поисково-спасательных, противопожарных и эвакуационных работ.

[\(Татар-информ\)](#)

Четвертый прототип Bell 525 совершил первый полет

Американский производитель Bell сообщил, что четвертый прототип суперсреднего вертолета Bell 525 совершил свой первый полет. После завершения процесса сертификации 525 Relentless станет первым

коммерческим вертолетом с электродистанционной системой управления (fly-by-wire). В настоящее время Bell планирует завершить сертификацию в 2019 году.



«Это еще одна важная веха в программе Bell 525 и подтверждение того, что эта тяжелая работа в нашем летном исследовательском центре будет завершена», - сказал Байрон Уорд, вице-президент по программе Bell 525. «Мы сосредоточены на сертификации и поставке на рынок наиболее технологически продвинутого вертолета».

Имея взлетный вес 20 000 фунтов, 525 Relentless будет конкурировать с такими суперсредними вертолетами, как Airbus H175 и Leonardo AW189.

После аварии первого прототипа 6 июля 2016 года, Bell возобновил летные испытания вертолета 7 июля 2017 года. В отчете Национальной комиссии по безопасности на транспорте было установлено, что причиной катастрофы стали «сильные вибрации», которые вызвали разрушение вертолета в полете на скорости 185 узлов при проведении тестов с одним неработающим двигателем.

К настоящему времени флот прототипов 525 налетал более 400 часов. Пятый и последний опытный Bell 525 присоединится к летным испытаниям в конце этого года, и на нем будет проверяться функциональность и надежность.

[\(BizavNews\)](#)

На У-УАЗ начато производство опытных вертолетов Ка-226Т

В рамках проекта по реализации легких многоцелевых вертолетов Ка-226Т Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ) холдинга "Вертолеты России" запустил производство опытных образцов



машины. В соответствии с планом предприятие изготовит три вертолета, два фюзеляжа, а также агрегаты, которые будут использоваться для проведения испытаний.

В настоящий момент У-УАЗ завершил первый этап постановки на производство Ка-226Т, полностью выполнив реконструкцию площадки для сборки вертолетов. Также предприятием разработана планировка для размещения линии сборки вертолета на территории завода агрегатной сборки. Продолжается разработка документации для изготовления технологической оснастки, на которой в дальнейшем будут изготовлены детали/узлы и агрегаты вертолета. Планируется, что в июне 2018 года будут изготовлены первые детали по заготовительно-штамповочному и механосборочному производству.

"Проект реализуется в соответствии с намеченным планом. В ближайшее время будут определены сроки поставки готовых машин и агрегатов на "Камов" для испытаний. Кроме того в рамках кооперации предприятий холдинга мы приняли решение разместить на Кумертауском авиационном производственном предприятии изготовление отдельных деталей вертолета", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Легкий многоцелевой вертолет Ка-226Т с несущей системой, выполненной по двухвинтовой соосной схеме, обладает максимальной взлетной массой 3,6 тонн, способен перевозить до 1 тонны полезной нагрузки. На вертолет устанавливается транспортная кабина, конструкция которой позволяет перевозить до 6 человек или модули, оснащенные специальным оборудованием. Улучшенные летно-технические характеристики Ка-226Т, экологичность, экономичность, современный комплекс авионики и дополнительные решения в области безопасности полета делают этот вертолет одним из лучших в своем классе.

Ка-226Т стал первой машиной в отечественном вертолетостроении, разработка которого полностью велась в виртуальном пространстве без использования бумажных носителей. Это позволило в 2 раза снизить риски и затраты как на саму разработку вертолета, так и на внесение изменений при последующей модернизации машины.

[\(Вертолеты России\)](#)

Вертолет Ми-171А2 планируется сертифицировать в Индии

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) инициировал работы по признанию (валидации) сертификата типа новейшего вертолета Ми-171А2 в Индии. В настоящее время с авиационными властями страны (DGCA) ведутся переговоры по порядку проведения сертификационных работ. Индийской стороне направлено предложение по организации встречи с участием представителей DGCA, Росавиации и АО "МВЗ им. М.Л. Миля" для определения порядка сертификационных работ.

"С учетом высокого потенциала взаимодействия с Индией в области гражданской авиации мы считаем крайне важным дальнейшее развитие и укрепление двусторонних отношений. С этой точки зрения глубоко символичен тот факт, что первым иностранным заказчиком новейшего Ми-171А2 стала индийская компания, и именно в этой стране мы впервые начали процесс валидации российского



сертификата вертолета", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Необходимость признания сертификата типа вертолета Ми-171А2 вызвана высоким интересом к этим вертолетам со стороны потенциальных заказчиков из стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В настоящее время холдингом "Вертолеты России" прорабатывается ряд проектов по поставке вертолетов Ми-171А2 покупателям из АТР.

Ми-171А2 - результат глубокой модернизации вертолетов типа Ми-8/17/171. В его конструкцию внесено более 80 изменений относительно базовой модели. Вертолет оснащен новейшими двигателями ВК-2500ПС-03, главным отличием двигателя которых от двигателей ВК-2500 является наличие современной электронной системы автоматического управления типа FADEC и противопомпажной защиты. Кроме того, благодаря конструктивным решениям двигателя ВК-2500ПС-03 обеспечивают более надежную эксплуатацию вертолетной техники в районах с жаркого климатом и в условиях высокогорья. Применение цифрового пилотажно-навигационного комплекса с дисплейной индикацией данных позволило сократить состав экипажа до двух человек. Введение в состав бортового электронного оборудования аппаратуры диагностики и контроля состояния основных систем повысило надежность вертолета и дало возможность сократить затраты времени на его техническое обслуживание.

Ми-171А2 в августе 2017 года был сертифицирован Росавиацией по категории "А", предусматривающей выполнение самых строгих требований безопасности полетов, предъявляемых к гражданским вертолетам.

[\(Вертолеты России\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Видео-обзор выставки HeliRussia 2018

Главное событие года в сфере вертолетостроения в Европе и Северной Азии - это 11-я Международная выставка вертолетной индустрии Heli Russia 2018. Три дня с 24 по 26 мая в Международном выставочном центре «Крокус Экспо» в Москве демонстрировались последние модели легких вертолетов, беспилотных летательных аппаратов, новые двигатели и бортовое оборудование для вертолетов.

Команда Портала "РОССИЙСКИЕ БЕСПИЛОТНИКИ" не смогла пропустить такое событие, и как инфопартнер мероприятия, сделала подробный обзор выставки

[\(РОССИЙСКИЕ БЕСПИЛОТНИКИ\)](#)

Вертолет Улан-Удэнского авиазавода произвел фурор среди мировых экспертов

Растут объемы производства, растут и отчисления в республиканский бюджет. Улан-Удэнский авиационный завод успешно выступил на международной выставке вертолетостроения HeliRussia 2018. Представив 2 вертолета, один из которых уже запущен в серийное производство – это Ми-



171A2. По сути дела – это один из самых сильных конкурентов мировым аналогам многоцелевых машин.

Не успел «новоиспеченный» Ми-171A2 совершить свой первый полет над небом Улан-Удэ, как уже через пару дней, своим ходом добрался до Москвы. На HeliRussia -2018 - крупнейшую международную выставку. Там вертолет торжественно пополнил ряды авиакомпании «ЮТэйр». Вторую машину передадут в июне. Работать выходцы Улан-Удэнского завода будут в Заполярье. Но беспокоиться не о чем, Ми-171A2 достойно прошёл испытания в Якутии, при экстремально низких температурах.

Андрей Мартиросов, генеральный директор ПАО "Авиакомпания «ЮТэйр»: «Это наши надежные партнеры – более 100 вертолетов у нас производства улан-удэнского завода в строю, поэтому мы являемся такими активными клиентами и благодарными клиентами».

Ми-171A2 - это сочетание многолетнего опыта и новейших технологий. Его можно использовать днем и ночью, в условиях высокогорья и повышенной влажности, при температуре от «минус» до «плюс» 50-ти. На борту установлены камеры внешнего наблюдения и тепловизоры. В отличие от МИ-8, где было три члена экипажа, Ми-171A2 предполагает двух, а еще он безопаснее, быстрее и комфортнее своего предшественника.

Андрей Самохвалов, ведущий инженер АО «Улан-Удэнский авиационный завод»: «Это полностью новый тип вертолета- МИ-171A2, в данном случае жидкокристаллические мониторы, в простонародье стеклянная кабина – это комплекс бортового оборудования здесь сейчас заведены полностью цифровая навигационная система».

На HeliRussia вертолет нашего завода произвел настоящий фурор среди мировых экспертов в области авиастроения, и по прогнозам компании, спрос на винтокрылую машину будет только расти. Потенциальные покупатели - Азия, Африка, Латинская Америка и страны ближнего зарубежья.

Андрей Богинский, генеральный директор холдинга «Вертолеты России»: «В конце года на выставке в Жухае в Китае мы будем демонстрировать вертолет МИ-171A2 на статической стоянке и летном показе и вертолета АНСАТ. Это сегодня наши лидерные модели».

Леонид Белых, управляющий директор АО «Улан-Удэнский авиационный завод»: «Испытания все закончены, получены сертификаты и теперь как говорится вперед, интерес есть, будущее у вертолета есть, как бы на базе вертолета будет планироваться модификации для работы нефтяникам, газовикам и другим многим многим покупателям».

Еще одним ярким событием Helirusia стала презентация нового легкого многоцелевого вертолета VRT500. Проект – российских конструкторов. После сертификации, его серийное производство планируется запустить на Улан-Удэнском авиазаводе. Это, и успех на выставке лишний раз доказывает, что продукция завода востребована, и перспективы развития у улан-удинского авиастроения есть.

[\(Первое альтернативное телевидение\)](#)



Новинки HeliRussia 2018

С 24 по 26 мая в Москве в международном выставочном центре «Крокус Экспо» прошла 11-я международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2018.

Президент РФ Владимир Путин в своем приветствии назвал ее одной из ведущих отраслевых экспозиционных площадок на пространстве Евразии, на которой демонстрируются передовые достижения отечественной и зарубежной конструкторской, инженерной мысли в сфере вертолетной индустрии, а также весь спектр специализированной продукции и услуг.

В этом году вертолетная индустрия была представлена 246 компаниями, из них 49 иностранных из 18 стран, включая Австралию, Белоруссию, Бельгию, Великобританию, Германию, Иран, США, Францию, Чехию и ЮАР. В работе выставки приняли участие ведущие мировые производители вертолетной техники: холдинг «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех», европейские компании Airbus Helicopters и Leonardo Helicopters, американские Bell, Robinson Helicopter и многие другие, включая операторов, производителей двигателей, авиационных систем, компонентов, дополнительного оборудования, поставщиков различных услуг и сервисные предприятия.

19 вертолетов и 12 беспилотников различного типа и назначения, произведенных российскими и зарубежными компаниями, были продемонстрированы на HeliRussia 2018. Перед входом в выставочный павильон размещались модернизированный военный Ми-171Ш и гражданские вертолеты «Ансат» и Ми-171А2. В торжественной обстановке «Вертолеты России» передали компании «ЮТэйр – Вертолетные услуги» новый серийный вертолет Ми-171А2.

Ярким событием стала презентация «Вертолетами России» нового VRT500, который разрабатывается конструкторским бюро «ВР-Технологии» холдинга в кооперации с группой инженеров из разных стран. Это будет первый вертолет российского производителя в легком сегменте взлетной массой до 2 т. По замыслу разработчиков VRT500 благодаря своей компактности может легко эксплуатироваться в городских условиях и стать настоящим спасением от транспортных пробок.

Внимание посетителей привлек к себе еще один легкий вертолет – «Касатка 505» российского разработчика ОКБ Agan Aircraft Group. Проектирование осуществлялось с использованием мировых достижений в вертолетостроении, несущую систему решено было взять от американского Sikorsky S-52, а фюзеляж и авионику полностью разработать в России. В настоящее время проводятся летные испытания. Интерес также вызвал вертолет Bell 505 Jet Ranger X, представленный на стендах Bell и его официального представителя в России – Jet Transfer.

Значительная часть выставочных площадей была выделена разработчикам, производителям и сервисным предприятиям вертолетного двигателестроения. Ведущей отечественной компанией здесь является Объединенная двигателестроительная корпорация, выпускающая двигатели типа ВК-2500, которые устанавливаются на многих отечественных вертолетах. С продукцией зарубежных двигателестроительных компаний Safran Helicopter Engines, H+S Aviation, «Борисфен», ITP Aero, Lom Praha и PBS Velka Bites также можно было ознакомиться в «Крокус Экспо».



Международная вертолетная выставка проводится ежегодно, начиная с 2008 года, и насыщенная деловая программа является неотъемлемой ее частью. Отметим также, что в этом году в рамках бизнес-программы были подписаны соглашения на поставку вертолетной техники и оформлены договоры лизинга на Ми-8АМТ, Ми-8МТВ и «Ансат» с компаниями «Русские вертолетные системы», «Скол», «Ельцовка», «Вологодское авиационное предприятие», «АэроГео», НПК «ПАНХ», «Вяткаавиа», «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» и «Витязь-Аэро».

[\(Независимое военное обозрение\)](#)

«Вертолеты России» досрочно передали ГТЛК партию вертолетов по программе развития санавиации

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) досрочно передал заказчику вертолеты Ми-8МТВ-1, Ми-8АМТ и Ансат. Машины, оснащенные медицинскими модулями, предназначены для выполнения заданий в рамках федерального проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации".

В частности, 3 вертолета Ми-8МТВ-1 будут эксплуатироваться авиакомпанией "Полярные авиалинии" и служить для медицинской эвакуации жителей отдаленных районов Республики Саха. Два медицинских Ми-8АМТ будут направлены в Томскую область.

Еще одним вертолетом, досрочно переданным по программе развития санитарной авиации 2018 года, стал Ансат. Он будет эксплуатироваться в Кировской области авиакомпанией "Вяткаавиа" и станет вторым медицинским вертолетом этого типа, поставленным в регион в рамках проекта.

"Развитие системы авиационной медицинской помощи является одним из приоритетных направлений работы Госкорпорации. На текущий момент лишь 34 региона России обеспечены вертолетами скорой медицинской помощи. Поставки вертолетов заказчикам в рамках федерального проекта развития санитарной авиации позволят существенно расширить географию этих услуг и их доступность на местах. Пилотный проект по использованию санавиации в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, реализованный нашими партнерами, показал существенное снижение летальности в группе пациентов с сердечно-сосудистыми заболеваниями (с 35% до 3%) и позволил на 60 % сократить смертность от дорожно-транспортного травматизма", - отметили в авиационном кластере Ростеха.

В рамках программы развития санитарной авиации в 2018 году холдинг "Вертолеты России" передаст ГТЛК 31 медицинский вертолет: 12 Ансатов, 13 Ми-8АМТ и 6 Ми-8МТВ-1.

"Мы продолжаем снабжение региональных авиакомпаний современной вертолетной техникой, которая уже позволила сотням пациентов оперативно получить квалифицированную медицинскую помощь. Понимая важность этого проекта, холдинг делает все возможное, чтобы техника



передавалась раньше намеченных сроков", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Вертолет Ми-8МТВ-1 с медицинским модулем уже зарекомендовал себя как надежная машина, способная работать даже в суровых условиях русского севера. Многоцелевые вертолеты семейства Ми-8МТВ-1 могут быть использованы практически во всех климатических условиях. Конструкция и оборудование Ми-8МТВ-1 позволяет эксплуатировать его при автономном базировании на необорудованных площадках.

Модификация Ми-8АМТ является более современным вертолетом среднего класса с улучшенными летно-техническими характеристиками, созданным на базе Ми-8Т. При разработке вертолета был учтен огромный опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8 в России и за рубежом. Ми-8АМТ отличается от Ми-8Т более мощной силовой установкой, доработанной авионикой и рядом конструктивных изменений.

Ансат с медицинским модулем позволяет не только проводить плановую перевозку пациентов, но и осуществлять непрерывный мониторинг состояния человека, поддерживать жизненно-важные функции его организма, а также, при необходимости, проводить интенсивную терапию в объеме специализированной медицинской помощи.

[\(Вертолеты России\)](#)

Томская санавиация получит 2 вертолета Ми-8 в рамках федерального проекта

Два медицинских вертолета Ми-8АМТ направят в Томскую область для работы в местной санавиации. Технику передала Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), которая получила ее в рамках контракта от холдинга "Вертолеты России", сообщает пресс-служба предприятия.

Напомним, что Томская область вошла в число первых регионов, где будет реализован проект по созданию национальной службы санавиации. С 2017 по 2019 годы регион получит 313 миллионов рублей из федбюджета на развитие этого направления.

Всего в рамках программы развития санавиации РФ в 2018 году "Вертолеты России" предоставят ГТЛК 31 медицинский вертолет. Пока холдинг передал шесть единиц техники: три вертолета Ми-8МТВ-1, которые направят в Республику Саха, один вертолет Ансат, который будет работать в Кировской области, и два медицинских вертолета Ми-8АМТ, которые передадут для развития санавиации Томской области.

"Модификация Ми-8АМТ является более современным вертолетом среднего класса с улучшенными летно-техническими характеристиками, созданным на базе Ми-8Т. При разработке вертолета был учтен огромный опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8 в России и за рубежом. Ми-8АМТ отличается от Ми-8Т более мощной силовой установкой, доработанной авионикой и рядом конструктивных изменений", - говорится в сообщении.

Вертолеты, оснащенные медицинскими модулями, предназначены для выполнения заданий в рамках федерального проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации".

Добавим, что в мае на базе Областной клинической больницы начал работу ситуационный центр для оказания скорой специализированной медпомощи. В частности, в нем была размещена диспетчерская служба санавиации. За первую неделю работы в ОКБ были доставлены санавиацией 38 пациентов.

[\(Новости в Томске\)](#)

"Вертолеты России" передали ГТЛК шесть медицинских вертолетов

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) получила шесть вертолетов — три Ми-8МТВ-1, два Ми-8АМТ и один "Ансат" с медицинскими модулями для последующей передачи эксплуатантам. Об этом сообщили в холдинге "Вертолеты России", который осуществил поставку ВС.

Три Ми-8МТВ-1 передадут в лизинг авиакомпании "Полярные авиалинии", которая задействует ВС для оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Республики Саха. Один "Ансат" получит "Вяткаавиа", которая будет эксплуатировать ВС в Кировской области. Оставшиеся два Ми-8АМТ поставят в Томскую область.



Вертолеты переданы ГТЛК в рамках контракта 31 машину с медицинским модулем, подписанного с

"Вертолетами России" в конце 2017 г. Соглашение включает поставки в 2018 г. 12 "Ансатов", 13 Ми-8АМТ и 6 Ми-8МТВ-1. Отметим, что на выставке HeliRussia 2018 ГТЛК договорилась о передаче 20 ВС по программе развития санавиации, семь из которых предназначаются для "Русских вертолетных систем" (РВС), пять — для авиакомпании "Сокол", два — для авиапредприятия "Ельцовка" и по одному — для авиаперевозчиков "Вяткаавиа", "Нарьян-Марский объединенный авиаотряд", "АэроГео", НПК "ПАНХ", "Вологодское авиационное предприятие" и авиакомпания "Витязь-Аэро".

Ранее ГТЛК передала клиентам 29 медицинских вертолетов в рамках предыдущего контракта с "Вертолетами России". Получателями ВС этой партии стали в том числе "Полярные авиалинии" и "Вяткаавиа".

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



«КВЗ просто начинают дербанить»: Николай Колесов создает «параллельный» вертолетный завод?

«Ансат» ускользает из рук создателей: инициатива Анатолия Сердюкова может сделать предприятие индустриальным придатком.

Не сумев поставить во главе Казанского вертолетного своего человека, Николай Колесов, похоже, компенсирует эту неудачу, забирая у КВЗ едва ли не львиную долю работы по "Ансату". Пока решено, что казанский "Рычаг" займется оснащением вертолетов медицинскими модулями, но не исключено, что в дальнейшем КВЗ станет поставлять ему лишь "голые" корпуса с двигателями. Эксперты "БИЗНЕС Online" недоумевают, как руководство КВЗ могло допустить такой поворот событий в столь тяжелое для завода время.

Путин одобрил

В истории российского вертолетостроения наметился неожиданный поворот, который может дорого обойтись ПАО "Казанский вертолетный завод". Напомним, КВЗ (входит в холдинг "Вертолеты России" госкорпорации "Ростех") разработал и развернул производство легкого "Ансата". Особые надежды возлагаются на модификацию с медицинским модулем, которая уже начала пользоваться массовым (по нынешним российским авиапромовским меркам) спросом. И вот теперь значительный объем работ уплывает из рук казанских вертолетостроителей. "Ростех будет покупать у КВЗ "зеленый" летающий "Ансат" и наполнять его своим оборудованием. Делать это будет компания "Рычаг". Можно спорить, но такое решение уже принято "Ростехом", - сообщил "БИЗНЕС Online" источник в авиапроме. Мы предложили прокомментировать эту информацию КВЗ, ГК "Ростех" и АО "Рычаг", но на момент выхода статьи ответа ни от кого из них не получили.

Напомним, "Рычаг" находится на территории АО "Казанский оптико-механический завод" (КОМЗ), 72% акций которого принадлежат структурам генерального директора КРЭТ Николая Колесова. В 2011 году он привлек на КОМЗ большие заказы по тематике радиоэлектронной борьбы (РЭБ) - в частности, оснащение вертолетов Ми-8 системой РЭБ "Рычаг". Под эту тему и был создано АО, 75,2% капитала которого владеет ОАО "Радиоприборснаб", единственным акционером последнего выступает КРЭТ, а по 12,4% капитала владеют КОМЗ и родственное заводу АО "КОМЗ-Байгыш". Возглавляет компанию экс-замгендиректора КОМЗа Алексей Панин.

Новый этап в жизни ООО "Рычаг", по всей видимости, начался в 2017 году. Тогда компания стала соучредителем (25%) АО "Национальная служба санитарной авиации" (НССА, остальные 75% принадлежат петербургскому "Фонду развития санитарной авиации" Сергея Костюка), которое должно вывести санавиацию на принципиально новый уровень. До сих пор наладить ее работу во всероссийском масштабе не удавалось. Все изменилось в октябре 2016 года, когда премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил паспорт приоритетного проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах РФ". 34 регионам выделялись деньги (10 млрд рублей до 2020 года) на закупку услуг санавиации. Причем в "Вертолетах России" (ВР) полагают, что 34 субъекта - это мало: санавиация должна работать во всех субъектах Федерации, а в целом России нужны до 350 медвертолетов. Словом, гигантский проект, в перспективе способный принести подрядчику хорошие деньги. В его рамках регионы могут

покупать только вертолеты отечественного производства, сделанные после 2014 года и оснащенные медицинским модулем. А на сегодня ведущий производитель медицинских вертолетов - КВЗ.



Но "Ростех" решил оседлать тему не только как производитель вертушек. В ноябре директор авиастроительного кластера госкорпорации (в него входят ВР, Объединенная двигателестроительная корпорация, холдинг "Технодинамика" и КРЭТ), бывший министр обороны Анатолий Сердюков выступил с инициативой, как подчеркивается на сайте госкорпорации, меняющей подход к реализации этого проекта. По идее "Ростеха", в стране должен быть определен единый федеральный оператор услуг - вышеупомянутая НССА. Это позволит сформировать полноценный парк авиационных судов, а также создать необходимую авиационную и цифровую инфраструктуру и в итоге повысит качество медицинской помощи плюс снизит нагрузку на федеральный бюджет за счет унификации расценок и подходов. Для этого планируется привлечь 35,5 млрд рублей из внебюджетных источников. Их направят на создание в 2018-2021 годах парка воздушных судов - среди них 104 (!) "Ансата", - необходимой инфраструктуры в 1,5 тыс. учреждений здравоохранения, IT-системы и центра управления полетами.

Инициативу Сердюкова сразу поддержали минпромторг и минздрав, а в январе 2018 года "Ростех" получил и одобрение Владимира Путина. Среди прочего, госкорпорация пообещала президенту, как писал "Коммерсант", создать условия производства "Ансатов" в медицинской комплектации. Теперь ясно, что эти условия будут создаваться путем подключения к делу "Рычага".

Дайте мне "Рычаг" и точку опоры, и я...

Обстоятельства сегодня благоволят этому решению.



Во-первых, "Рычаг" прекрасно зарекомендовал себя, начиная Ми-8 казанского производства аппаратурой РЭБ. Предположительно, сегодня сделано примерно 20 этих сверхсложных машин (Ми-8МТПР). Колесов показал, что может стремительно, с нуля разворачивать масштабные сложные проекты: находившийся в упадке КОМЗ был перепрофилирован под РЭБ менее чем за полгода. Это подчеркивал и президент РТ Рустам Минниханов (то есть и поддержка руководства Татарстана обеспечена). К тому же в преддверии событий, 10 января 2017 года, ВР получили право распоряжаться 49,8% уставного капитала "Рычага", правда, в открытых базах данных это изменение пока не отражено.

Во-вторых, на руку компании играет продолжающееся укрепление позиций "Ростеха" в авиастроении. Утверждают, что ему передадут военную часть Объединенной авиастроительной корпорации, а усиливающегося параллельно Сердюкова прочат на пост руководителя департамента авиационной промышленности минпромторга РФ, который могут вывести из-под министерства, образовав федеральное агентство авиационной промышленности - Росавиапром. Подсчитано, что на сегодня Сердюков уже член советов директоров 31 крупного предприятия, а в трех СД он председательствует. Любопытно, что на днях он дал большое, первое после опалы, интервью, в котором предстал спасителем Вооруженных сил и прогрессивным руководителем... К тому же для Сергея Чемезова "Рычаг" может стать образцовым предприятием, которое выполнит данный Путиным "Ростеху" наказ об увеличении доли гражданской продукции до 50%. Кроме того, упомянутая "Технодинамика" пообещала создать двигатель для легких вертолетов и наконец решить эту извечную для России проблему (на "Ансате" стоят канадские Pratt & Whitney, а на его собрате по классу Ка-226 - французские Turbomeca).

В-третьих, очевидно и усиление самого Колесова - его империя все крепнет. На том же КОМЗе открыли еще одно "околовертолетное" предприятие - АО "Стелла К": оно производит и устанавливает на вертушки бортовые комплексы самообороны "Витебск" и "Президент-С". Весьма примечателен тот факт, что на открытие этого частного предприятия явились замминистра обороны Юрий Борисов (ныне - вице-премьер РФ), гендиректор "Вертолетов России" Александр Михеев (сегодня - гендиректор Рособоронэкспорта), замминистра промышленности РФ Андрей Богинский (сейчас - гендиректор ВР) и сам Сердюков. В начале 2017 года Колесов вошел в состав только что сформированной авиационной коллегии при правительстве РФ. Аппетиты гендиректора КРЭТ выросли до того, что он попытался поставить во главе КВЗ своего человека - гендиректора КОМЗа Сергея Раковца. Но этот номер не прошел: кресло руководителя занял топ-менеджер еще одной "дочки" ВР - управляющий директор АО "Кумертауское авиационное производственное предприятие" Юрий Пустовгаров....

И еще об аппетите. Как полагают источники "БИЗНЕС Online", участие "Рычага" в "Ансате" может не ограничиться одним только "навешиванием" медмодуля. "Окончательной информации нет, но известно, что есть заявка вертолетному заводу на поставку разобранных "Ансатов": "Рычаг" хочет навешивать на них всю авионику", - говорит один из наших источников в авиапроме.

Дело в том, что сегодня "Ансат" может летать лишь в простых метеоусловиях, по правилам визуальных полетов. Для работы днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях необходимо другое бортовое



радиоэлектронное оборудование (БРЭО). Без него не обойтись при массированном использовании санитарной авиации (согласитесь, будет странно, если летающая скорая помощь не сможет отправиться к пациенту из-за неподходящей погоды). И на авиакосмическом салоне МАКС-2017 КРЭТ представил "Ансат" с таким оборудованием от АО "Раменское ПКБ" (входит в концерн) - разработчика и производителя авионики для таких знаковых машин, как Ка-52 "Аллигатор", Ми-28НЭ "Ночной охотник", Ми-26Т2, Су-35, Су-30МКИ, МиГ-29КУБ. "Крэтовский", как неофициально называют этот экземпляр, "Ансат" уже совершил первый полет, по некоторой информации, уже начался процесс сертификации. Новый технический комплекс, безусловно, повысит интерес к машине и приблизит ее от к образу полноценно летающего вертолета (вместо формата постоянно модернизируемого воздушного судна). "Мы ищем потенциальных заказчиков, заинтересованных в новом комплексе БРЭО для этого вертолета", - говорили в прошлом году руководители РКПБ, будто изначально предполагая, что КВЗ, где только и выпускают "Ансат", таким заказчиком быть не может. Но теперь он, возможно, найден.

"КВЗ просто начинают дербанить"

Как потеря значительной части работы по "Ансату" скажется на КВЗ? Ведь медицинские машины в условиях охватившего завод кризиса становятся его едва ли не основной продукцией.

Аналитик "Финам" Дмитрий Баранов в комментарии "БИЗНЕС Online" отметил, что в мировом авиапроме давно практикуется разделение работ. Чтобы летательный аппарат соответствовал тем задачам, для которых он создан, оснащение его соответствующим (в данном случае - медицинским) оборудованием происходит в другой компании. "Поэтому нет ничего необычного в том, если и здесь будет происходить так, - считает эксперт. - То, что компании сосредоточатся каждая на своем, вполне в порядке вещей. Им не потребуются создавать у себя новые мощности, привлекать дополнительные ресурсы для выполнения несвойственных им задач. Конечно, это положительно скажется на стоимости готовой продукции, времени ее создания. Для предприятия главное, чтобы его вертолеты покупали и исправно оплачивали. А если дооснащать их под цели заказчиков будут другие компании, то в этом нет ничего особенного".

Баранов полагает, что "ситуация, когда производитель будет лишен возможности собирать вертолеты полностью", маловероятна. "БРЭО - неотъемлемая часть летательного аппарата, а значит, и устанавливать его должны там же, где создается вся машина. К тому же это вопросы ответственности и безопасности, нецелесообразно разделять их между несколькими производителями. Да и технологически это вряд ли возможно - не будут же вертолеты возить между разными площадками туда и обратно, это усложнит и удорожит процесс производства, увеличит его сроки", - говорит эксперт.

Однако такой вариант вовсе не исключен. Во-первых, по данным "БИЗНЕС Online", "Рычаг" активно переманивает специалистов КВЗ и агонизирующего казанского КНПП "Вертолеты Ми" (бывший филиал №1 Московского вертолетного завода). Во-вторых, по информации наших источников, компания полным ходом создает свой летно-испытательный комплекс (ЛИК).



"Два года назад Колесов ходил к (Денису) Мантурову (министр промышленности и торговли РФ - прим. ред.) с предложением отдать ему КВЗ, но не вышло, - продолжает наш собеседник. - Не получилось и в прошлом году. И в самом деле, не может же один человек, даже такой, как Николай Александрович, владеть всем. Теперь, видимо, он решил по-другому". Отдавать оснащение "Ансат" на сторону для КВЗ невыгодно - все сливки достаются продавцу конечного изделия, отмечает наш источник. Нормально, когда кто-то поставляет заводу оборудование, и завод его устанавливает на вертолет - нет такого, чтобы фирма, изготавливающая, скажем, высотомеры, потом продавала вертолет. Именно финалист диктует свою политику комплектаторам. Но сейчас все поставлено с ног на голову, говорит собеседник "БИЗНЕС Online". "Теперь на "Рычаге" надо создавать ЛИК, систему управления полетами, которые надо сертифицировать. И все это, кстати, войдет в стоимость вертолета", - указывает источник нашей газеты.

У КВЗ финансовая ситуация и так плохая, и будет только ухудшаться, отмечает он. "А тут вместо того, чтобы помочь, его просто начинают дербанить. Прежнее руководство КВЗ не должно было допускать ситуации, когда у завода забирают его продукцию, когда уходят люди. Их ведь тоже непросто воспитать. На "Рычаг" уже ушло немало специалистов - там платят в два раза больше. У КВЗ что, только клепальное производство останется? Он станет придатком? Тогда завод надо закрыть... Считаю, все дело в том, что в "Вертолетах России" просто руководство не на месте - никто ни за что не отвечает", - заключает наш собеседник.

Во всей этой истории много неясного, отметил в беседе с "БИЗНЕС Online" старший научный сотрудник Академии им. Жуковского, эксперт по вертолетной тематике Евгений Матвеев. "Ключевой вопрос - что называть изделием и кто его производитель. Если это изделие - вертолет, на который устанавливается комплекс, это одна ситуация: производитель - КВЗ, и все логично. Если изделие - комплекс, для которого вертолет только платформа, то производителем становится не КВЗ, и это уже совсем другая ситуация, последствия которой могут быть самыми неожиданными".

[\(БИЗНЕС Online\)](#)

В Кировскую область поступит еще один вертолет «Ансат»

Санитарная авиация в регионе продолжает развиваться

К концу июня 2018 года в распоряжение Единой службы скорой медицинской помощи и санитарной авиации Кировской области будет передан еще один вертолет «Ансат». Машина, оснащенная медицинским модулем, предназначена для выполнения заданий в рамках федеральной программы. В настоящее время в регионе вылеты санитарной авиации осуществляются на одном «Ансате» и двух «Ми-2».

Старт формированию национальной системы санитарной авиации был дан в июле 2017 года, и Кировская область активно включилась в эту работу, быстро заняв лидерские позиции в рейтинге регионов РФ по числу вылетов санитарной авиации и по количеству спасенных пациентов. Если по России за период реализации проекта в 2017 году было совершено 8300 вылетов, то более 550 из них – в Кировской области. Положительный опыт региона неоднократно отмечался Минздравом РФ.



Только за 6 месяцев прошлого года вертолеты санавиации совершили в области 557 вылетов и эвакуировали более 600 пациентов, из них 103 ребенка.

В 2018 году проект продолжает своё развитие – с начала января эвакуирован 201 пациент, в том числе 35 детей, строится новая вертолётная площадка на территории Северной клинической больницы скорой медицинской помощи, приобретен и в конце июня поступит в распоряжение Станции скорой медицинской помощи ещё один вертолёт «Ансат». Он также оснащен медицинским модулем, что позволяет оказывать медицинскую помощь сразу при перелёте. На борту имеются системы искусственной вентиляции легких и теле-ЭКГ, которая в режиме реального времени автоматически расшифровывает любую кардиограмму, сделанную на борту вертолета.

– В принципе эта машина является маленькой реанимацией, только не на колесах, а на воздушном средстве, – подчеркнул заместитель председателя правительства Кировской области Дмитрий Курдюмов. – Вертолет – это не просто средство доставки пациентов. Если вы видите судно в небе, знайте, что это чья-то спасённая жизнь. Его используют только в случае экстренной необходимости, когда человек находится в крайне тяжелом или тяжелом состоянии. Принципиальное значение это имеет для пациентов с сердечно-сосудистыми заболеваниями, например, при остром инфаркте миокарда. Здесь необходимо соблюдать правило «золотого часа» и своевременно доставить пациента в больницу.

Большую роль играет санитарная авиация для районов, с которыми затруднено транспортное сообщение. Например, до Лузы можно добраться либо на поезде, либо на машине «скорой», но через соседнюю Республику Коми, а это более 500 км. Дорога в таком случае займет около 8 часов. На вертолете санитарной авиации пациента из Лузы в Киров доставляют всего за 2,5-3 часа. Или Вятские Поляны – это тоже один из самых отдаленных районов Кировской области. От областного центра он находится в 380 км, а это практически 6 часов езды на автомобиле. Вертолет же доставит пациента в медучреждение Кирова менее чем за 2 часа.

Вертолётные площадки в настоящее время оборудованы во всех районах Кировской области. В областном центре посадочные площадки были созданы в 2017 году на территории Центра травматологии, ортопедии и нейрохирургии и Кировской областной клинической больницы. В ноябре в Кирове открылась третья вертолетная площадка – рядом со Станцией скорой медицинской помощи.

Федеральная программа по повышению доступности медицинской эвакуации воздушным транспортом рассчитана на три года. На закупку авиационной услуги в 2017 году региону выделили порядка 188 млн рублей, в том числе из федерального бюджета – 168,5 млн, из областного – 19,5 млн. В 2018 году на эти цели предоставили 148,1 млн рублей (из федерального 117,5 млн, из областного – 30,6 млн). Кроме того, региону возвратят те деньги, которые не были израсходованы в прошлом году из-за отсутствия вылетов в виду плохих погодных условия. Эта сумма составит порядка 48 млн рублей. ([Правительство Кировской области](#))

Новый вертолет с медицинским модулем появится у томской санавиации

Санитарная авиация с 1 июля начнет осуществлять вылеты в районы Томской области для оказания медицинской помощи на отечественном вертолете, оснащенном современным медицинским

модулем; авиакомпанию, которая будет эксплуатировать воздушное судно, определяют по конкурсу, сообщила в среду пресс-служба администрации.

Ранее сообщалось, что Томская область вошла в пилотный проект развития национальной службы санавиации. В 2017-2019 годах в областном бюджете на эти цели предусмотрено 76 миллионов рублей, еще 313 миллионов поступят в регион из федерального бюджета.

"С 1 июля полеты санитарной авиации будут осуществляться на воздушном судне, оборудованном медицинским модулем (предполагает размещение пострадавших на носилках и возможность оказания анестезиолого-реанимационной помощи на борту вертолета. - Ред.) и произведенным на территории РФ не ранее 1 января 2014 года", - говорится в сообщении.

Отмечается, что санавиация — это подразделение ситуационного центра Томской областной клинической больницы (ОКБ), цель создания которого - максимально быстрое реагирование на поступающие из районных больниц запросы на транспортировку пациентов для оказания необходимой экстренной медпомощи.



"В настоящее время проводятся конкурсные процедуры на закупку авиационных услуг. (...) В условиях конкурсных процедур для реализации федерального проекта указана необходимость использования воздушного судна в объеме порядка 420 летных часов на следующий период 2018 года", - говорится в сообщении со ссылкой на главврача ТОКБ Михаила Лукашова.

Также сообщается, что авиакомпания, которая предоставит услугу, будет определена в ходе конкурсных процедур. С января по май 2018 года санавиацией уже было осуществлено вылетов в объеме 544 летных часа. Всего за 2017 год санавиация "отлетала" 1,3 тысячи часов.



"Вертолетное сообщение наиболее востребовано на севере Томской области: около 80% вылетов приходится на Парабельский и Каргасокский районы. Благодаря федеральным деньгам мы стали активнее применять авиатехнику. Санавиация уникальная и востребованная служба, которая в особенных условиях Томской области имеет огромное значение для спасения жизни людей", - цитируется в сообщении Лукашов.

[\(РИА Томск\)](#)

Посадочную площадку для вертолетов ОАО "Усинскгеонефть" признали небезопасной

Печорская транспортная прокуратура провела проверку в ОАО "Усинскгеонефть".

В ходе проверки установлены нарушения законодательства о безопасности полетов. Установлено, что на посадочной площадке для вертолетов "Уса-38", принадлежащей данной организации, не в полной мере соблюдаются требования закона.

В частности, отсутствуют обозначения опознавательной маркировки вертолетной посадочной площадки - буквы "Н" и зоны взлета (FATO). Обозначение границ центральной зоны места стоянки для вертолетов имеют значительные повреждения маркировки, что делает их непознаваемыми. На территории посадочной площадки в радиусе менее 50 м от мест стоянок воздушных судов лежит производственный мусор. Старший авиационный начальник посадочной площадки не назначен.

Генеральному директору ОАО "Усинскгеонефть" внесено представление. Ход его рассмотрения и устранение нарушений контролируются.

[\(Комиинформ\)](#)

Санитарный вертолет в Дагестане будет оборудован медицинским модулем

На балансе Дагестанского центра медицины катастроф находится санитарный вертолет. Этот борт особый. Его необходимо использовать только по своему назначению. Глава Минздрава республики Джамалудин Гаджибрагимов осмотрел летательный аппарат. Он провел рабочую встречу с представителями авиакомпании. На встрече говорили о необходимости оборудовать вертолет медицинским модулем. Министром здравоохранения соответствующее распоряжение по данному вопросу уже подписано.

[\(Министерство труда и социального развития Республики Дагестан\)](#)

Улан-Удэнский авиационный завод модернизирует производство Ми-171А2

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга "Вертолеты России" (входит в Ростех) в рамках организации серийного производства вертолета Ми-171А2 вводит в строй новое оборудование по изготовлению и доработке специального технологического оснащения. Кроме того, предприятие модернизирует заготовительно-штамповочное производство.



После реализации проекта цифровые технологии охватят все этапы подготовки производства летательных аппаратов на У-УАЗ. Раскрой, контроль будет осуществляться с помощью цифровых технологий, моделирование технологической оснастки и формовка будет производиться на современном оборудовании.

Это позволит в 1,5-2 раза сократить сроки подготовки производства, а также на 30% снизить ее трудоемкость.

"Мы поэтапно переходим к современному производству. Новые технологии позволяют отказаться от применения и изготовления монтажных эталонов, калибров, шаблонов. Именно так на предприятии сегодня уже ведется монтаж оснастки на вертолет Ми-171А2 и Ка-226Т", - отметил управляющий директор АО "У-УАЗ" Леонид Белых.

В рамках проекта по модернизации изготовления оснастки в 2018 году будет завершен монтаж нового оборудования формовки эластичными средами высокого давления с одновременной обработкой нескольких деталей. Благодаря увеличению давления объем доводочных операций планируется сократить на 35-40 %.

В цехе изготовления эталонной и крупногабаритной оснастки параллельно с производственным процессом ведутся работы по его реконструкции, призванной сократить производственные площади более чем на 1000 тыс. кв. м.

Модернизация ряда направлений в заготовительно-штамповочном производстве уже существенно повысила точность работ, а также дала экономию времени и ресурсов. Рост производительности вырос от 15 до 50% в зависимости от типа изготавливаемых деталей. Кроме того технологии высокопроизводительного фрезерного раскроя листов с оптимизацией раскладки заготовок сэкономили в 2017 году 1035 нормочасов.

[\(Вертолеты России\)](#)

На борту вертолета родился ребенок

Вечером 6 июня на борту Ми-8 авиакомпании "Полярные авиалинии" на свет появился ребенок - здоровая девочка весом 3,5 кг и ростом 50 см. Роды прошли при выполнении санитарного задания по маршруту Маган-Чагда-Маган под руководством командира воздушного судна Бовшик Владимира, второго пилота Кримашевского Николая и штурмана Овчеренко Евгения. Санитарное задание выполнялось на новом вертолете Ми-8 оснащенном медицинским оборудованием.

Вертолет совершил посадку в черте города на Окружном шоссе, где расположена авиаплощадка авиакомпании. Новоиспеченная мама и малыш чувствуют себя хорошо, и сейчас находятся под наблюдением врачей в Перинатальном центре №2 в послеродовом отделении.

[\(Полярные авиалинии\)](#)

Санитарная авиация в Подмосковье совершила порядка 90 вылетов с начала года



С начала года 88 вылетов совершила санитарная авиация в Московской области. Заявки на вылет поступали от медицинских организаций и оперативных служб. Вылет бригад осуществлялся через оперативно-диспетчерскую службу медицины катастроф в круглосуточном режиме, рассказал министр здравоохранения Московской области Дмитрий Марков.

Санитарная авиация в Подмоскowie совершила порядка 90 вылетов с начала года

В прошлом году в регионе возобновилась деятельность санитарной авиации для оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим, в том числе в условиях плохой транспортной доступности или большой удалённости от медучреждений. Кроме того, санавиация используется для осуществления межбольничной эвакуации пациентов.

«Использование авиационного транспорта позволяет сократить время прибытия медицинских бригад к месту происшествия, вне зависимости от дорожного трафика. Кроме того, эта возможность позволяет улучшить жизнь населения, своевременно оказывать специализированную, в том числе высокотехнологичную помощь», — отметил Марков.

Министр добавил, что при оказании санитарно-авиационной помощи применяется вертолёт лёгкого класса, оснащённый всем необходимым медицинским оборудованием.

[\(Телеканал 360\)](#)

Улан-Удэнский авиационный завод модернизирует производство Ми-171А2

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга "Вертолеты России" (входит в Ростех) в рамках организации серийного производства вертолета Ми-171А2 вводит в строй новое оборудование по изготовлению и доработке специального технологического оснащения. Кроме того, предприятие модернизирует заготовительно-штамповочное производство.

После реализации проекта цифровые технологии охватят все этапы подготовки производства летательных аппаратов на У-УАЗ. Раскрой, контроль будет осуществляться с помощью цифровых технологий, моделирование технологической оснастки и формовка будет производиться на современном оборудовании.

Это позволит в 1,5-2 раза сократить сроки подготовки производства, а также на 30% снизить ее трудоемкость.

"Мы поэтапно переходим к современному производству. Новые технологии позволяют отказаться от применения и изготовления монтажных эталонов, калибров, шаблонов. Именно так на предприятии сегодня уже ведется монтаж оснастки на вертолет Ми-171А2 и Ка-226Т", — отметил управляющий директор АО "У-УАЗ" Леонид Белых.

В рамках проекта по модернизации изготовления оснастки в 2018 году будет завершён монтаж нового оборудования формовки эластичными средами высокого давления с одновременной обработкой нескольких деталей. Благодаря увеличению давления объём доводочных операций планируется сократить на 35-40 %.



В цехе изготовления эталонной и крупногабаритной оснастки параллельно с производственным процессом ведутся работы по его реконструкции, призванной сократить производственные площади более чем на 1000 тыс. кв. м.

Модернизация ряда направлений в заготовительно-штамповочном производстве уже существенно повысила точность работ, а также дала экономию времени и ресурсов. Рост производительности вырос от 15 до 50% в зависимости от типа изготавливаемых деталей. Кроме того технологии высокопроизводительного фрезерного раскроя листов с оптимизацией раскладки заготовок сэкономили в 2017 году 1035 нормочасов.

[\(Вертолеты России\)](#)

У-УАЗ войдет в состав технопарка авиастроительных предприятий

Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ) холдинга "Вертолеты России" станет якорным резидентом технопарка по выпуску высокотехнологичной продукции авиастроения и приборостроения. Его строительство запланировано в Бурятии. В числе рассматриваемых ключевых проектов – организация производства на территории технопарка легкого многоцелевого самолета ТВС-2ДТС, а также других перспективных разработок холдинга.

Для реализации проекта правительство Бурятии выделило земельный участок площадью 17,5 Га, прилегающий к производственной территории У-УАЗ. В настоящий момент разработана "дорожная карта", предусматривающая основные мероприятия и сроки их выполнения. В ближайшее время планируется сформировать техническое задание по строительству первого этапа технопарка.

"Вхождение У-УАЗ в состав резидентов позволит использовать меры государственной поддержки на федеральном уровне, в частности, компенсировать затраты на инфраструктуру. Это сократит стоимость проекта, соответственно даст нам больше возможностей для маневра при определении цен на выпускаемую авиационную технику", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Кроме производства готовой техники разработки КБ, входящих в холдинг "Вертолеты России", технопарк планируется сделать центром компетенции и специализации по средствам наземного обслуживания и контрольно-проверочной аппаратуры для вертолетов марки "Ми".

[\(Вертолеты России\)](#)

HeliRussia 2018: о машинах, технологиях и людях

С 24 по 26 мая 2018 года в Москве прошла XI Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia. Выставка объемная, зрелищная, с насыщенной деловой программой. Однако писали о ней незаслуженно мало: в лентах новостных агентств выставку затмил международный экономический форум, состоявшийся в те же дни в Санкт-Петербурге. Между тем это самое крупное событие в сфере вертолетостроения в Европе: 246 компаний из 18 стран, 12 тысяч посетителей, десятки деловых мероприятий.



Портал profiok.com рассказывает о новинках вертолетостроения и о том, почему выставку стоило посетить не только специалистам, но и детям.

На чем полетим?

"Вертолеты России" показали на выставке полноразмерный макет легкого многоцелевого вертолета VRT500, который разрабатывается КБ "ВР-Технологии". Машину обещают поднять в воздух в 2019 году, а в 2021 году - запустить в серию. Производители рассчитывают, что к 2030 году модель займет как минимум 15 процентов мирового рынка вертолетов в своем сегменте. Это компактная, экономичная, безопасная машина, которая может использоваться в городских условиях.

Еще одна новинка - опытный образец легкого однодвигательного вертолета "Касатка 505". Это разработка ОКБ Agan Aircraft Group - российского коллектива, работающего на аэродроме Большое Грызлово под Москвой. AGAN - это аббревиатура, состоящая из первых букв имен и фамилий гендиректора компании Арсена Грицкевича и главного конструктора Алексея Никифорова. "Касатка-505" может перевозить на борту троих пассажиров. Использовать эту машину можно будет для патрулирования - например, пожарными или полицейскими, для транспортировки раненых силами МЧС, а также в частной авиации или для обучения пилотированию. Интересно, что это в некотором роде ремейк: разработчики взяли за основу несущую схему популярного в середине прошлого века американского вертолета Sikorsky S-52. Зато фюзеляж, шасси и авионика - наши, российские, самые передовые и современные. Летом 2018 года "Касатка-500" начнет летные испытания, в течение двух лет разработчики намерены получить сертификат на серийное производство.

Впервые в России был показан пятиместный вертолет Bell 505 Jet Ranger X, способный преодолевать расстояния около 600 км и двигаться со скоростью более 230 километров в час. В 2016 году машину начали продавать в Канаде, в 2017 - в США, а в самое ближайшее время Bell 505 Jet Ranger X будет сертифицирован "Росавиацией".

Заметим, что модернизированные вертолеты вызывают ничуть не меньший интерес, чем новые машины. Так, разработка Казанского вертолетного завода - двухдвигательный вертолет "Ансат" дополнили новым медицинским модулем, который сделали тоже в Казани, на агрегатном заводе. Теперь на нем можно перевозить четверых пассажиров, а также загружать носилки с пациентом через задний люк. На выставке было подписано соглашение о поставке модернизированного "Ансата" в Кировскую область. Он будет работать в санитарной авиации компании "Вяткаавиа".

На выставке показали две модификации вертолетов типа Ми-8/17 - военно-транспортный Ми-171Ш, оборудованный новой несущей системой, и первый серийный Ми-171А2, который был недавно запущен в серию. Этот гражданский вертолет будет производиться в пассажирской и транспортной версии, а также в VIP-варианте. Благодаря использованию современных технологий и разработок конструкторам удалось на 10 процентов увеличить скорость вертолета и на четверть - его грузоподъемность. Теперь его можно безопасно использовать в горах и над водной поверхностью, при высоких и низких температурах, в темноте или при высокой влажности. Первый серийный экземпляр Ми-171А2 произведен на авиационном заводе в Улан-Удэ. В рамках выставки его



торжественно передали компании "ЮТэйр". По словам гендиректора холдинга "Вертолеты России" Андрея Богинского, это событие должно дать позитивный сигнал всему рынку вертолетных услуг.

Посетители выставки увидели также опытный образец сверхлегкого вертолета "Микрон" от "РД-ХЕЛИ", оснащенный новым двигателем Ми-2, а также ряд европейских и американских вертолетов.

Хотя основной акцент на выставке был сделан на гражданском сегменте вертолетостроения, не обошлось и без обсуждения военных вертолетов. Так, специалисты ЦАГИ рассказали об исследовательских работах по созданию высокоскоростных винтокрылых летательных аппаратов, а представители холдинга "Вертолеты России" - о разработке для Минобороны перспективного скоростного боевого вертолета, который пока так и называется - ПСБВ. В соответствии с пожеланиями военных, машина должна перемещаться со скоростью 350-400 километров в час.

Дань времени - внимание к беспилотным летательным аппаратам. В этой сфере было показано немало отечественных разработок - дрон "Сириус" от НПО "Авиакосмические технологии", способный сопровождать самолеты и суда в Арктике, авиационная платформа SKYF от ОКБ "Авиарешения", умеющая поднимать в воздух грузы до 250 кг, исследовательский квадрокоптер, разработанный в МАИ, и другие.

Вместо сердца - пламенный мотор

Стоит отметить, что вертолетостроение - это не только разработка и производство самих винтокрылых летательных аппаратов, но и создание комплектующих, силовых установок, бортового оборудования, материалов и так далее. И в каждом сегменте российским производителям есть что показать.

Так, в HeliRussia-2018 приняла участие делегация титановой корпорации ВСМПО-Ависма, продукция которой используется в гражданских машинах "Вертолетов России", а тульский завод "Октава" представил несколько видов гарнитур, в том числе беспроводную гарнитуру ГСШ-А-18Б, которая позволяет наземному персоналу обслуживать бортовую аппаратуру связи воздушных судов. Компания "Бортовые аэронавигационные системы" показала прототип так называемой бортовой системы ситуационной осведомленности вертолетных экипажей. Эта система повысит безопасность полета за счет согласования данных мониторинга воздушной и наземной обстановки с другими системами вертолета. Холдинг "Технодинамика" разработал топливную систему, которая не допускает воспламенения и разлива топлива после крушения вертолета. Эта разработка также должна существенно повысить безопасность полетов.

Однако самым большим местом отечественного вертолетостроения остается, пожалуй, зависимость от импортных силовых установок. Впрочем, вертолетное двигателестроение в нашей стране развивается достаточно энергично, так что эта проблема постепенно уходит на второй план. Ведущая отечественная компания в этой сфере - Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в ГК Ростех).

ОДК выпускает вертолетные двигатели ВК-2500, разработанные Санкт-Петербургским АО "ОДК-Климов" и представляющие собой следующее поколение двигателей ТВЗ-117, обогащенное новыми материалами, системой автоматического управления и различными датчиками. За счет этих



нововведений вертолеты, на которых устанавливается этот двигатель, получают совершенно новые возможности

До появления ВК-2500 вертолетные двигатели в Россию поставлялись, в основном, из Украины. Для выпуска российских двигателей на территории ОДК-Климов была создана специальная площадка, где производство было налажено силами сразу нескольких предприятий ОДК: ПАО "ОДК-УМПО", АО "ММП имени В.В. Чернышева", АО "ОДК-СТАР" и других. Так, ОДК-УМПО выпускает девять узлов для этого двигателя: сопловые турбины компрессора, свободную турбину и другие.

На HeliRussia ОДК представила новейшую модификацию двигателя - модель ВК-2500ПС. В этой модели улучшены эксплуатационные характеристики, в том числе используется современная цифровая система управления и контроля с обратной связью. Благодаря этой системе заказчики смогут управлять ресурсом двигателя в зависимости от условий его эксплуатации: при использовании в щадящем режиме сервисное обслуживание нужно будет получать реже. На этом работа по усовершенствованию ВК-2500 не останавливается. Сейчас специалисты ОПК заняты разработкой перспективного двигателя ВК-2500М, который будет обладать повышенной мощностью при сниженной массе.

ОДК-Климов предлагает эксплуатантам вертолетной техники, произведенной в России и СССР, услугу по так называемой ремоторизации, то есть по замене отслуживших свое двигателей ТВ3-117 на новые - ВК-2500 и ВК-2500ПС, а в дальнейшем - на ВК-2500М. Ремоторизация значительно улучшит летные характеристики машины при минимальных затратах со стороны заказчика.

Стоит добавить, что это не единственное направление в сфере производства вертолетных двигателей, над которым работают конструкторы ОДК. Сейчас в компании ведутся работы по созданию перспективного двигателя для вертолетов будущего, который пока называется просто ПДВ. В нем будут использоваться аддитивные технологии, новые современные материалы, а также разработки компании, полученные в ходе создания двигателя ПД-15 для самолета МС-21. Работы по созданию этой силовой установки должны быть завершены к 2025 году.

Человеческий фактор

В ходе HeliRussia-2018 были подведены итоги корпоративного чемпионата профессионального мастерства среди работников предприятий холдинга "Вертолеты России". Рабочие и инженеры десяти компаний соревновались в работе на станках с ЧПУ, производственной сборке изделий, инженерной графике, демонстрировали свои компетенции в работе с композитными материалами и управлении жизненным циклом изделий. Среди победителей - сотрудники ААК "Прогресс", АО "Редуктор-ПМ" и Казанского вертолетного завода. Награды победителям вручил генеральный директор "Вертолетов России" Андрей Богинский. Он отметил, что работа в вертолетостроительной отрасли почетна и интересна, а задачи компаний сводятся не только к разработке новой техники, но и к завоеванию мировых рынков. Организаторы состязаний отмечают, что основная цель проведения корпоративного чемпионата - повышение интереса молодых людей к инженерным и рабочим специальностям.



Целый ряд мероприятий, напрямую связанных с молодежью и профориентацией, прошел на площадке фестиваля детского и молодежного научно-технического творчества "От винта!". Этот фестиваль уже много лет проводится Минпромторгом РФ, Союзом машиностроителей России, концерном ВКО "Алмаз-Антей", ОСК, ОАК, АО "Вертолеты России" и целым рядом ведущих технических вузов. Молодые изобретатели в возрасте от пяти до тридцати пяти лет представили свои проекты, связанные с авиацией и вертолетостроением. На стенде проходили викторины и интерактивные игры для юных посетителей, гостей постарше ждали лекции и мастер-классы по вертолетостроению, запуски беспилотников и моделей вертолетов, научно-популярные фильмы. С ребятами встретились авиаконструкторы, руководители предприятий отрасли, командиры экипажей воздушных судов, а также известные спортсмены и артисты.

"HeliRussia и другие подобные мероприятия дают уникальную возможность общения заказчиков с потребителями, - пояснил порталу profiok.com заместитель директора Центра экономического развития и сертификации (ЦЭРС ИНЭС) Юрий Смыслов. - Здесь разработчики встречаются с производителями, те и другие - с заказчиками, готовыми обрисовать свои потребности и высказать замечания. Кстати, множество иностранных компаний, принимающих участие в выставке, и гостей из-за рубежа - свидетельство некоторой внешнеполитической стабилизации. Санкции санкциями, но Россия все равно интересна: и как рынок, и как производитель. Выставка HeliRussia традиционно отличается богатой деловой программой - здесь обсуждается широкий спектр проблем от развития сельскохозяйственной и санитарной авиации до нюансов военно-технического сотрудничества.

Кроме того, из года в год много внимания уделяется формированию кадрового потенциала отрасли. И "Вертолеты России", и Минпромторг, и Союзмаш прилагают немало усилий для того, чтобы молодые люди пополняли коллективы предприятий отрасли. Но когда молодежь имеет возможность принять участие в событии такого масштаба, думаю, профориентационный эффект многократно усиливается. Увлеченные, квалифицированные и талантливые люди отрасли очень нужны. Только в рамках ГОЗ за ближайшие годы российские предприятия должны собрать более тысячи вертолетов, а есть еще гражданская авиация, потребности которой постоянно растут. В наше время принято начинать профориентацию задолго до того, как молодой человек решит поступать в вуз. В этом смысле выставка HeliRussia - замечательный инструмент. Может быть, кто-то из мальчишек, с горящими глазами залезавших на экспозиции в кабины новеньких вертолетов, именно в эти дни принял решение стать авиастроителем?"

В 2019 году выставка HeliRussia также пройдет в Москве, даты уже известны: с 23 по 25 мая.

[\(ЦЭРС\)](#)

ВСК выплатила 25 млн р. в связи с повреждением вертолета

САО «ВСК» произвело выплату страхового возмещения в связи с повреждением вертолета Robinson R-44, находящегося в лизинге.

Как установило расследование авиационного происшествия Межгосударственного авиационного комитета, в апреле 2017 г. при совершении полета вертолет попал под ледяной дождь. Командир воздушного судна в условиях потери видимости совершил вынужденную посадку на подобранную с

воздуха неподготовленную площадку. Во время посадки вертолет опрокинулся на левый борт, лопасти несущего винта ударились о землю, в результате чего вертолет получил значительные повреждения.

По факту получения акта расследования МАК и других предоставленных страхователем документов, ВСК произвела выплату страхового возмещения в размере 25 млн р. по каско воздушного судна, сообщает страховщик.

[\(Агентство страховых новостей\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Пакистан приобретает 30 турецких боевых вертолетов T129

Как сообщила 4 июня 2018 года турецкая газета "Yeni Şafak", Пакистан подписал контракт стоимостью около 1,5 млрд долл на приобретение 30 турецких боевых вертолетов T129 АТАК. Информация об этом циркулировала уже некоторое время, но в публикации содержится подтверждение данного контракта со стороны главы Управления оборонной промышленности Турции (Savunma Sanayii Müsteşarlığı - SSM) Исмаила Демира, который сообщил, что официально о заключении сделки будет объявлено "на следующей неделе", а сам контракт будет финализован в присутствии глав обеих государств.





Данный контракт станет не только первой продажей Турцией своих боевых вертолетов T129 за рубеж, но и будет крупнейшим турецким единовременным экспортным оборонным контрактом в истории.

Пакистанская армейская авиация проявляла длительный интерес к вертолету T129. В 2014 и 2016 годах вертолет проходил испытания в Пакистане, в том числе в высокогорных условиях, а 23 марта 2018 года три T129 из состава турецкой армейской авиации приняли участие в воздушной части военного парада в Исламабаде.

Таким образом T129 станет третьим типом современного боевого вертолета на вооружении армейской авиации Пакистана - после американского Bell AH-1Z и российского Ми-35М. Видимо, закупка T129 армейской авиацией Пакистана осуществляется вместо приобретения схожих по классу китайских боевых вертолетов WZ-10, проходивших испытания в Пакистане, но, похоже, от приобретения которых пакистанские военные в итоге отказались

Вертолет T129 представляет собой модифицированный вариант итальянского боевого вертолета Leonardo Helicopters (AgustaWestland) A129 International, победившего в небезызвестном долгостройном конкурсе турецкой армии АТАК на боевой вертолет, и осваиваемый в производстве турецким государственным объединением Turkish Aerospace Industries (TAI). Контракт 2007 года стоимостью 2,7 млрд. долл предусматривал постройку семи прототипов T129 (пяти AgustaWestland и двух на TAI) и последующее производство в Турции на TAI 51 серийного вертолета T129B (21 в конфигурации TUC-1 и 30 в полностью локализованной конфигурации TUC-2), с опционом еще на 41 машину.

Испытания первого прототипа-демонстратора P1 вертолета T129 были начаты в Италии в сентябре 2009 года, а испытания первого прототипа турецкой сборки P6 - в августе 2011 года.

В связи с затягиванием программы и трудностями организации производства вертолетов в Турции, в 2010 году была дополнительно законтрактована "ускоренная" сборка на TAI девяти машин конфигурации T129A из поставленных AgustaWestland комплектов и оснащенных в основном итальянским оборудованием (фактически аналогов итальянского A129CBT). Эти девять вертолетов T129A EHD были поставлены турецкой армейской авиации с мая 2014 года по июль 2015 года. Первые девять вертолетов T129B в конфигурации TUC-1 были построены и сданы TAI в 2015-2016 годах, еще девять - в 2017 году. На 2018 год была запланирована поставка турецкой армейской авиации и жандармерии еще 11 вертолетов, в том числе первых машин в конфигурации TUC-2, из которых три уже поставлены (первые вертолеты для жандармерии). Таким образом, турецкие вооруженные силы получили к настоящему времени 30 вертолетов T129.

С января 2018 года вертолеты T129 задействуются турецкой армией в боевых действиях на севере Сирии, где один вертолет T129 был сбит курдскими силами 10 февраля 2018 года.

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



Стартап Kitty Hawk показал прототип персонального летательного аппарата

Калифорнийский стартап Kitty Hawk, созданный и поддерживаемый соучредителем Google и главой Alphabet Ларри Пейджем, показал итоговый прототип персонального фляера - сверхлегкого летательного аппарата на электрической тяге для отдыха и развлечений.

На сайте стартапа в среду появились фотографии, видео и описание Kitty Hawk Flyer, который похож на крупный дрон.

Одноместный аппарат поднимают в воздух 10 независимых винтовых двигателей. Пока аккумулятор фляера обеспечивает полет в течение 12-20 минут на высоте от одного до трех метров со скоростью 20 миль в час (32 км/ч). Приземляется он на воду.

О первом варианте Kitty Hawk Flyer в начале 2017 года писала газета The New York Times. Тогда кресло пилота еще окружала защитная сетка, а сам аппарат был больше похож на гидроцикл с крыльями.

В марте текущего года Kitty Hawk сообщил о строительстве и испытаниях автономного летающего такси Coa в Новой Зеландии. Ожидается, что двухместное такси Coa станет частью транспортной системы и будет продаваться компаниям и автопаркам, а не отдельным людям.

Не менее десятка других компаний по всему миру, включая Airbus и Uber, пытаются создать собственные транспортные средства, которые позволят перемещаться над поверхностью дорог, избегая пробок.

[\(Интерфакс\)](#)

Эксперт объяснил рост цен на авиакеросин на 25%

Подорожание авиакеросина за 2017 год на 25% связано с тем, что не давали расти ценам на дизельное топливо и бензин. Такое мнение высказал член комитета по энергетической стратегии Торгово-промышленной палаты России, ведущий эксперт Союза нефтегазопромышленников Рустам Танкаев.

Он отметил, что убытки, возникавшие от продажи бензина и дизтоплива, компенсировались при помощи увеличения цен на другие виды продукции, так как нефтеперерабатывающие заводы производят более 500 ее видов.

В настоящее время, по словам Танкаева, всех интересуют цены на авиакеросин, так как подорожание билетов на самолеты в период отпусков связано с ценами на топливо.

"Так вот, авиакеросин за прошлый год подорожал на 25% именно из-за того, что не давали расти ценам на бензин и дизельное топливо", - цитирует эксперта НСН.

По информации Росстата, розничные цены на бензин в России выросли с января по март на 7,2%, а в мае текущего года рост составил 5,6%.

Ранее кабмин объявил о решении снизить акцизы с 1 июня на 3 тыс. рублей за тонну на бензин и на 2 тыс. рублей за тонну на дизельное топливо.

Глава ЦБ РФ Эльвира Набиуллина считает, что решение о снижении акцизов, принятое правительством, не приведет к удешевлению топлива, а лишь остановит рост цен.

[\(Известия\)](#)

RUAG стал первым сервисным центром Bell 505 в Европе

Европейский провайдер услуг ТОиР RUAG Aviation получил статус сервисного центра для вертолетов Bell 505 Jet Ranger X, став первым в Европе. Специалисты компании также предоставят возможность обучения пилотов и технического персонала и помогут со сборкой вертолета (часть машин поставляются в виде комплекта, прим. ред.). Все работы будут доступны в техническом центре, расположенном в Сионе.



В настоящее время RUAG является авторизованным сервисным центром Bell. RUAG уже получил первые заявки на сборку и обучение. Для обслуживания будут доступны вертолеты, попадающие под действие сертификата EASA Part 145. Уже в июне компания в качестве авторизованного сервисного центра получит первый Bell 505. В будущем клиенты получают все услуги по техническому обслуживанию, ремонту, включая капитальный, и дополнительные вспомогательные услуги, необходимые до начала эксплуатации.



Компания RUAG является авторизованным сервисным центром таких производителей, как Airbus Helicopters, Bell, Bombardier, Cirrus, Cessna, Diamond, Dassault Aviation, Embraer, Leonardo-Finmeccanica (AgustaWestland), Piaggio, Sikorsky, Pilatus, Piper и Mooney, также предоставляя услуги сервисных центров компаниям 328 Support Services, Hawker Beechcraft, Viking и MD Helicopters.

Bell 505 Jet Ranger X – это легкий вертолет, рассчитанный на 5 человек. При создании модели американская компания Bell руководствовалась задачей сделать его наиболее безопасным, эффективным и надежным. Bell 505 оснащается современным двигателем Turbomeca Arrius 2R с двухканальной электронно-цифровой системой управления, имеет «стеклянную кабину» и пилотажно-навигационный комплекс Garmin G1000H, снижающий нагрузку на пилота. Дальность полета нового вертолета составляет 566 км, он имеет крейсерскую скорость 231 км/ч и может нести полезную нагрузку 680 кг.

В 2017 году Bell 505 Jet Ranger X был сертифицирован в США и Европе, а также в ряде других стран. В скором времени ожидается его сертификация в России, что сделает возможным начало поставок.

[Подробнее](#) о российском дебюте Bell 505.

([BizavNews](#))

Новости аэрокосмической промышленности

В Госдуме предложили разработать механизм лишения пилотских удостоверений

Законодательство по вопросу о лишении пилота удостоверения за распитие спиртных напитков перед полетом должно включать не только механизм лишения пилотских свидетельств, но и защитные меры по аналогии с законом о безопасности дорожного движения, считает зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов.

Авиакомпания "Победа" в понедельник сообщила, что уволила двух пилотов за употребление спиртных напитков перед рейсом. При этом гендиректор перевозчика Андрей Калмыков отметил, что законодательство не предусматривает лишения нарушителей пилотских свидетельств.

"Пожалуй, назрел (этот вопрос). Мы же лишаем водителей (прав). Я поддерживаю (такую идею)... Нужен закон", - сказал Ефимов.

Он отметил, что в таком случае законодательство должно быть проработано по аналогии с законом о безопасности дорожного движения, которое учитывает и защитные меры в отношении водителя.

"Это не простое дело. Это лишение человека работы. А здесь нужно прописать не только, как отнять, но и защитные меры. Нужно обследование, прописать все как в законе о безопасности дорожного движения. Не только прописать, как отнять. А вдруг это наговор? Это уже дело не компании, а дело, связанное с независимой экспертизой. Чтобы он (пилот) мог обжаловать этот вопрос", - пояснил депутат.

([РИА Новости](#))

Обзор деятельности ООО "АвтоГиро Руссланд"

ООО "АвтоГиро Руссланд", осуществляющее лицензированную сборку немецких автожиров AutoGyro, приняло решение о модернизации продукции и частичной локализации выпуска комплектующих в целях снижения её стоимости, сообщил "АвиаПорту" заместитель гендиректора "АвтоГиро Руссланд" Владимир Хроминков.



Собеседник отметил, что спрос на автожиры сильно снизился ещё в 2016 году, и в 2017 году сокращение объёмов поставок продолжилось. Причиной тому стало падение курса рубля, что привело к удорожанию практически всего оборудования и комплектующих западного производства и, как следствие, к росту отпускной цены автожиров, которая составляет от 5,2 до 10 млн рублей в базовой комплектации и более - с дополнительным оборудованием. "Для российского рынка это очень дорого, что сдерживает спрос", - отметил В. Хроминков.

Кроме того, одним из направлений работы ООО "АвтоГиро Руссланд" станет создание автожира собственной конструкции, который получил обозначение "МТО Классик". "Это полностью отечественный проект, но сам автожир внешне похож на немецкий МТО Sport", - отметил собеседник. Предприятие полностью завершило работы по проектированию и выпуску рабочей конструкторской документации, построен опытный образец, который проходит наземные заводские испытания. Лётные испытания "МТО Классик" планируется начать в июне 2018 года, дополнил собеседник.

Производитель планирует сертифицировать "МТО Классик" в Авиационном регистре Российской Федерации, однако оценить сроки получения сертификата типа представитель "АвтоГиро Руссланд" отказался.

По мнению В. Хроминкова, планируемая практически полная локализация производства (кроме двигателя Rotax 912ULS) позволит сократить цены на автожир без двигателя до примерно 1,5 млн рублей, а с двигателем - до 2,5 млн рублей. "Именно такие ценовые параметры мы закладываем для автожира "МТО Классик" отечественного производства", - уточнил он.

На фоне сокращения спроса на автожиры в России, "АвтоГиро Руссланд" реализует проект поставки летательных аппаратов собственной сборки в Туркменистан. Один автожир типа Cavalon уже передан Министерству внутренних дел этой страны для проведения опытной эксплуатации. Также готовится проект контракта на поставку до 10 автожиров этого типа, дополнил В. Хроминков. В то же время, тендер на поставку автожиров заказчику из Республики Беларусь аннулирован. Несмотря на победу российской компании, поставки автожиров Cavalon в эту страну не планируются.



Важным направлением деятельности ООО "АвтоГиро Руссланд" является обучение и подготовка пилотов автожиров. На базе компании в Воскресенске открыт и активно работает единственный в России Авиационный учебный центр по подготовке пилотов автожиров.

Образовательный курс состоит из теоретической и практической части. Лётная подготовка проводится на автожирах AutoGyro немецкой разработки, подготовку ведут опытные пилоты-инструкторы, которые успешно выпустившие десятки пилотов сверхлёгких воздушных судов. Лицензия на подготовку пилотов автожиров была получена в сентябре 2017 года и в настоящее время подготовку проходит группа курсантов в количестве шести человек. Время обучения составляет три месяца, уточнил В. Хроминков.

По его сведениям, на сегодня учебный центр в Воскресенске полностью осуществил обучение пяти человек, уже получивших пилотские удостоверения. Теоретический курс обучения прошли более 10 человек.

В. Хроминков подчеркнул, что сам по себе автожир является одним из самых безопасных и надёжных летательных аппаратов в мире. Автожиры AutoGyro разработаны в полном соответствии с требованиями немецких стандартов качества и норм лётной годности. Они производятся серийно в Германии и сертифицированы по европейским стандартам. Компания AutoGyro предоставляет полную гарантию на продаваемые автожиры сроком на один год или 100 часов налёта.

Ранее генеральный директор ООО "АвтоГиро Руссланд" Руслан Устинов говорил, что кроме сборки немецких автожиров компания также проводит техническое обслуживание самолётов Cessna-172, Cessna-182 и Cessna-206 на сервисной станции в Воскресенске. При этом примерно каждый месяц техобслуживание приходят 3-4 самолёта.

[\(АвиаПорт\)](#)

Реорганизация ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" завершена

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 27.12.2017 № 635 "О реорганизации федерального государственного унитарного предприятия "Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации" и распоряжения Правительства Российской Федерации от 08.02.2018 № 182-р мероприятия по реорганизации ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" реализованы в полном объеме.

ФГУП "Центр аэронавигационной информации" (г. Москва), ФГУП "Центр радиотехнического оборудования и связи гражданской авиации" (г. Москва) и ФГУП "Региональный технический центр авиационной информации, сертификации, связи" (г. Ростов-на-Дону) реорганизованы в форме присоединения к ФГУП "Госкорпорация по ОрВД".

В структуре ГК ОрВД созданы филиал "Центр аэронавигационной информации" и филиал "Центр радиотехнического оборудования и связи гражданской авиации", а также отделение "РТЦ АИСС" филиала "Аэронавигация Юга", в полномочия которых входят функции, ранее выполняемые присоединенными федеральными государственными унитарными предприятиями.



Межрайонной инспекцией Федеральной налоговой службы № 46 по г. Москве 01.06.2018 года внесены соответствующие записи в ЕГРЮЛ.

[\(Госкорпорация по ОрВД\)](#)

Boeing и Safran приняли неожиданное решение о создании СП по выпуску ВСУ

Авиастроительная корпорация Boeing и моторостроительная компания Safran договорились о создании совместного предприятия (СП) для проектирования, изготовления и обслуживания вспомогательных силовых установок (ВСУ). Данная новость стала весьма неожиданной, но объявлена в рамках тенденции американского авиастроителя к наращиванию вертикальной интеграции во всех бизнес-сегментах.

Окончательное завершение процесса создания СП ожидается во второй половине этого года. Благодаря этому Boeing на равных вступит в конкурентную борьбу с двумя ведущими поставщиками ВСУ в авиационной отрасли — Honeywell и Pratt & Whitney. Этот же шаг выведет стратегию американского производителя по контролю расходов на совершенно новый уровень. При этом и Honeywell, и Pratt & Whitney являются поставщиками оборудования ВСУ для Boeing на протяжении более 50 лет. Первая поставляет ВСУ для самолетов Boeing 737/767/777, вторая — для Boeing 747-8/787.

Организация СП даст достаточно мощный толчок в развитии для компании Safran, которая в основном осуществляет поставки небольших ВСУ для военных самолетов, вертолетов и бизнес-джетов через недавно созданное подразделение Safran Power Units. Французская компания не так давно нарастила свою долю в этом сегменте за счет приобретения в 2014 г. у Pratt & Whitney фирмы AeroPower, специализирующей на производстве ВСУ для бизнес-джетов. На этой базе было создано подразделение Safran Power Units San Diego.

Для Safran партнерские отношения с Boeing не стали чем-то новым. В частности, Safran сотрудничает с концерном General Electric в рамках консорциума CFM International, который поставляет двигатели CFM56-7B и LEAP-1B для самолетов семейства Boeing 737. Компания Safran также сотрудничает с американским авиастроителем в рамках проекта MATIS, который является совместным предприятием двух сторон в Марокко и производит кабельную продукцию для некоторых авиа- и моторостроительных компаний. Кроме того, Safran Electrical & Power провела испытания нового генератора переменного тока в рамках недавно завершенной программы 777F EcoDemonstrator компании Boeing. Американский производитель также заинтересовался передовыми технологиями Safran по выпуску топливных элементов, которые в будущем могут обеспечить нулевую эмиссию вредных веществ для ВСУ.

Никаких сроков относительно начала производства ВСУ на совместном предприятии Boeing-Safran, создаваемом на паритетной основе, пока не называется. Но ожидается, что новый проект должен быстро перейти к выпуску продукции, как только будут улажены все юридические и антимонопольные формальности до конца текущего года. В компании Boeing, которая тесно связана с Safran сотрудничеством по многочисленным проектам, пока ничего не говорят относительно



возможной связи проекта с программой разработки нового гражданского лайнера для среднего сегмента рынка, получившего обозначение NMA.

"Такое сотрудничество укрепит вертикальные возможности Boeing, поскольку мы продолжаем расширять портфель наших услуг и делать стратегические инвестиции, которые ускоряют наши планы по развитию", — сказал Грег Смит, главный финансовый директор компании Boeing. Переход на производство ВСУ последовал за недавней экспансией Boeing в новые сегменты, где были созданы предприятия по производству в том числе авионики и двигателей.

Среди самых значимых проектов можно выделить создание фирмы Boeing Avionics в июле 2017 г. Новое подразделение разрабатывает системы для навигации, управления полетом, информационные системы, а также другие составляющие авионики. Эта фирма вступила в прямую конкурентную борьбу с такими компаниями, как General Electric, Honeywell, Rockwell Collins и Thales. В феврале 2017 г. компания Boeing анонсировала начало производства собственных систем привода закрылков для самолетов 737 и 777.

В целом американский авиастроитель реализует проекты подобного с 2012 г. Тогда было принято решение о проектировании и производстве композитного крыла для самолетов 777X собственными силами на заводе в г. Фредериксон (шт. Вашингтон, США). Также был создан новый завод Propulsion Engineering в Южной Каролине. По оценкам Boeing, такие инициативы принесли экономию в размере порядка 1 млрд долл. наряду с ключевыми изменениями в системе поставок, такими как выбор новых поставщиков пассажирских кресел и стоек шасси для лайнеров 777.

"Это стратегическое сотрудничество будет использовать глубочайшие познания Boeing в области самолетостроения и потребностей клиентов наряду с опытом компании Safran в проектировании и производстве сложных силовых установок для предоставления нашим клиентам инновационных решений", — сказал Стэн Дил, президент и генеральный директор подразделения Boeing Global Services.

Создание совместного предприятия представляет собой "новый шаг в долгосрочном и плодотворном сотрудничестве между Safran и Boeing", сказал Филипп Петиколин, исполнительный директор Safran: "Мы очень гордимся тем неизменным доверием, которое оказывает нам компания Boeing".

ATO.Ru

Росавиация напоминает о необходимости безусловного выполнения всех требований воздушного законодательства в части использования воздушного пространства в период проведения в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года

В целях реализации усиленных мер безопасности в период проведения чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года с 01.06.2018 по 17.07.2018:

приказом Минтранса России от 12.02.2018 № 57 «О внесении изменений в приложение к приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 09.03.2016 № 48 «Об установлении запретных зон» установлены 10 запретных зон;



приказами Минтранса России от 12.02.2018 № 56 и от 14.05.2018 № 192 «О внесении изменений в приложение к приказу Министерства транспорта Российской Федерации от 09.03.2016 № 47 «Об установлении зон ограничения полетов» установлены 56 зон ограничения полетов;

В случае необходимости осуществления деятельности по использованию воздушного пространства (за исключением разрешенной деятельности) в вышеуказанных зонах в период с 01.06.2018 по 17.07.2018 необходимо разрешение соответствующего регионального межведомственного оперативного штаба по обеспечению безопасности в период проведения в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года (далее – РМОШ), выдаваемое в соответствии с Порядком, опубликованным на сайте Росавиации в подразделе «Информация» раздела «Организация использования воздушного пространства».

Указанный Порядок предусматривает направление пользователем воздушного пространства в соответствующий центр ЕС ОрВД запроса на осуществление деятельности в запретной зоне и/или зоне ограничения полетов.

Такой запрос центром ЕС ОрВД передается в соответствующий РМОШ для принятия им решения о выдаче разрешения на осуществление деятельности в запретной зоне и/или зоне ограничения полетов либо об отказе в выдаче такого разрешения.

Разрешение/запрет РМОШ центром ЕС ОрВД доводится пользователю воздушного пространства, направившему запрос.

Основанием для осуществления деятельности по ИВП запретных зон и/или зон ограничения полетов является:

а) для пилотируемых воздушных судов:

- в классах воздушного пространства А и С – разрешение РМОШ и разрешение на использование воздушного пространства центра ЕС ОрВД;
- в классе воздушного пространства G – разрешение РМОШ и представленный в центр ЕС ОрВД план использования воздушного пространства;

б) для беспилотных воздушных судов, а также для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с полетами воздушных судов, в классах воздушного пространства А, С и G – разрешение РМОШ и разрешение на использование воздушного пространства центра ЕС ОрВД.

Эти изменения накладывают на пользователей воздушного пространства дополнительные требования по знанию и безусловному выполнению воздушного законодательства и нормативных актов Российской Федерации, а также ответственность за нарушение ФП ИВП, если это действие не содержит уголовно наказуемого деяния, предусмотренную Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ, как пользователем воздушного



пространства (часть 1 статьи 11.4), так и лицами, не наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по ИВП (часть 2 статьи 11.4).

Несмотря на имеющиеся чёткие ограничения и существующую ответственность за нарушение ФП ИВП 04.06.2018, при выполнении авиационно-химических работ в районе н.п. Заря Калачевского района Волгоградской области в контролируемой зоне аэропорта Гумрак (Волгоград) (зона ответственности Ростовского ЗЦ ЕС ОрВД) осуществлял несанкционированный полёт дельталёт МД-50ВГ RA-0046G (владелец – ООО «Техносервис»). План полёта и уведомление на ИВП в органах ЕС ОрВД отсутствовали. По имеющейся информации, при выполнении полёта дельталёт зацепился за верхушки деревьев, столкнулся с земной поверхностью и разрушился. Пилот 1965 г.р. погиб.

Росавиация напоминает, что нарушение правил использования воздушного пространства и пренебрежение правилами, обеспечивающими безопасность полётов, недопустимы!

[\(Росавиация\)](#)

В ВКС начали поступать новейшие учебные тренажеры

Воздушно-космические силы России начали получать новейшие учебные тренажеры для освоения зенитных ракетных систем С-400, боевых вертолетов Ми-28Н и Ка-52, а также многофункциональных авиакомплексов Су-34.

«В настоящее время воинские части ВКС обеспечиваются современными учебно-тренировочными комплексами, предназначенными для подготовки первоклассных специалистов. Это учебно-тренировочные комплексы самолетов Як-130, Су-34, вертолетов Ми-28Н, Ка-52, Ми-8МТВ-5, зенитных ракетных систем С-400 и комплексов «Панцирь-С», - перечислил главнокомандующий Воздушно-космическими силами генерал-полковник А. Суровикин.

Главком отметил, что для проведения летно-тактических учений с боевым применением авиационных средств поражения, тактических учений с боевой стрельбой оборудованы и содержатся к постоянному использованию по предназначению авиационные полигоны и центры боевой подготовки и боевого применения ВКС.

«Продолжается работа по оснащению полигонов новыми типами мишеней, современными комплексами объективного контроля боевого применения», – добавил он.

[\(Департамент информации и массовых коммуникаций Министерства обороны\)](#)

Денис Мантуров посетил с рабочим визитом Республику Бурятия

8 июня 2018 года, Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров посетил с рабочим визитом Республику Бурятия (г. Улан-Удэ).

В ходе визита Глава Минпромторга России посетил Промышленный парк республики Бурятия, где сегодня работают и развиваются 11 резидентов. На территории Промпарка Денис Мантуров ознакомился с предприятием Группы компании «Ажур-Текс», осуществляющей деятельность по

производству текстильной продукции и имеющей собственную производственную базу и оптово-розничную сеть (30 розничных магазинов в Республике Бурятия, Иркутской области и Забайкальском крае).

По окончании осмотра, в преддверии Дня работников текстильной и легкой промышленности, Министр поздравил и наградил работников предприятия Ведомственными наградами Минпромторга России.

«Ваше предприятие и ваши сотрудники воплощают в себе пример того, что российские швейные фабрики уже научились на равных конкурировать с импортом и на внутреннем рынке страны, и за рубежом. Это, безусловно, не могло не сказаться на динамике развития отрасли, которая последние годы растет опережающими темпами», - сказал Денис Мантуров.

Глава Ведомства также отметил, что Министерство старается оказывать как можно большее содействие технологическому развитию легкой промышленности:

Как вы знаете, Президент поддержал наше предложение об увеличении финансирования инструментов стимулирования отрасли. Уверен, что совместными усилиями, опираясь на ваш опыт и профессионализм, нам многое удастся сделать для дальнейшего повышения конкурентоспособности этого сектора.



Глава Республики Бурятия - Председатель Правительства Республики Бурятия Алексей Цыденов в своей речи поблагодарил Министра за поддержку в расширении Промпарка Республики:



«Денис Валентинович нас поддерживает, и мы заявляемся на дополнительные меры поддержки по развитию Промпарка. Будет дальнейшее движение вперед, и мы на этом не останавливаемся. У нас большие планы и амбиции по развитию промышленности в Республике, многие проекты уже запущены. Вы сегодня видите, как развивается текстильный кластер. Здесь запускается полный цикл от приема шерсти до выпуска уже готовой продукции – полная линейка: мытье шерсти, производство пряжи, окраска, производство непосредственно текстиля и готовых изделий самого широкого ассортимента».

Следующим пунктом программы стало посещение АО «Улан-Удэнский авиационный завод» (входит в холдинг «Вертолеты России»), который в настоящее время обладает мощным кадровым, производственным и технологическим потенциалом и способен за короткий период времени осваивать производство новых типов летательных аппаратов и сочетать изготовление опытных образцов с выпуском серийной авиатехники. Здесь Министру продемонстрировали как авиационную технику, так и ее промышленное производство.

По окончании рабочего визита в присутствии Министра промышленности и торговли Российской Федерации Дениса Мантурова и Главы Республики Бурятия - Председателя Правительства Республики Бурятия Алексея Цыденова состоялась церемония подписания соглашения о взаимодействии Федерального Фонда развития промышленности и Фонда развития промышленности Республики Бурятия о совместном финансировании проектов.

[\(Минпромторг\)](#)

В Улан-Удэ обсудили планы по производству легкомоторного многоцелевого самолета ТВС-2ДТС

Сегодня, 8 июня 2018 года, в рамках рабочей поездки в Республику Бурятия Министр промышленности и торговли Денис Мантуров провел встречу с Главой Республики Бурятия - Председателем Правительства Республики Бурятия Алексеем Цыденовым.

Основными вопросами обсуждения стали инвестиционные проекты, которым необходима поддержка Минпромторга России. В частности, речь шла о планах по производству на Улан-Удэнском авиазаводе легкомоторного многоцелевого самолета ТВС-2ДТС.

Министр отметил необходимость снижения конечной цены самолета, чтобы он был более конкурентоспособен:

"Это очень правильный проект. Единственное, ценовые параметры должны, конечно, вписаться не просто в рынок, а быть сегодня еще лучше рынка для того, чтобы у нас появились экспортные возможности для расширения индустриального парка. То, что предложил гендиректор "Вертолетов России" Андрей Богинский", - подчеркнул Денис Мантуров в ходе обсуждения.

По его мнению, такой самолет будет востребован.

[\(Минпромторг\)](#)



Война дронов выходит на новый этап

После долгой, очень долгой, надо сказать, раскочки отечественные разработчики беспилотной авиационной техники смогли наконец не только в значительной мере удовлетворить запросы в этой технике российского Министерства обороны, но и приступить к продвижению своих образцов на внешнем рынке.

В частности, на международной оружейной выставке KADEX-2018, проходившей в Казахстане в конце мая 2018 года (репортаж о выставке опубликован в этом номере "НВО"), были представлены беспилотные летательные аппараты (БЛА) типов "Орлан-10Е" и "Орион-Э". О последнем беспилотнике, разработанном Группой "Кронштадт", в минувшем году уже подробно писала "НГ" (см. "В бой рвется русский "Орион-Э", "НГ" от 25.07.17). Фактически в случае оснащения его авиационными средствами поражения "Орион-Э" - новинка каталога Рособоронэкспорта - станет первым российским разведывательно-ударным дроном класса MALE (средней высотности, большой продолжительности полета), который сможет составить на мировом рынке конкуренцию американским, израильским и китайским аналогам.

Международный дебютант KADEX-2018 - беспилотник "Орлан-10Е" - является представителем уже другого класса воздушных роботов. Экспортная модификация многоцелевого БЛА "Орлан-10", который является одной из наиболее востребованных моделей беспилотных комплексов в российской армии, имеет ряд технических и программных доработок, существенно повышающих характеристики беспилотника. Серия дронов "Орлан" создана конструкторами ООО "Специальный Технологический Центр" и является передовой отечественной разработкой.

"Орлан-10", на основе которого создана экспортная версия, входит в состав единой системы управления тактического звена (ЕСУ ТЗ) и решает задачи по ведению разведки в интересах боевой техники, подключенной к ЕСУ ТЗ. Беспилотник как бы включен в единую сеть с самоходными артиллерийскими установками, танками, средствами ПВО и др. Причем одновременно можно управлять несколькими аппаратами, которые могут выступать в роли ретранслятора для передачи сигнала на пункт управления от более удаленных беспилотников. "Орланы" эксплуатируются российскими военными и экстренными службами с 2010 года и их суммарный налет превысил несколько десятков тысяч часов.

Аппараты применялись во время проведения военных учений и получили высокую оценку в операциях в Сирии. Беспилотники прошли проверку Олимпиадой-2014, где они были задействованы в охранных мероприятиях. После крупной авиационной катастрофы в декабре 2016 года в Сочи БЛА данного семейства были привлечены к поисково-спасательным работам. Дроны могут также использоваться и в радиоэлектронной борьбе - с их помощью можно вывести из строя соответствующие устройства противника, "ослепив" и перехватив контроль над аппаратурой, что становится особенно актуальным в условиях вооруженного противоборства нового времени.

Модернизированный "Орлан-10Е", представленный иностранным заказчиком в Астане, состоит из двух-четырех беспилотных летательных аппаратов, пускового устройства катапультного типа и целевой нагрузки. В его состав входят дневные фото- и видеокамеры, тепловизионный прибор,



система мониторинга сотовых сетей стандарта GSM или средств обнаружения радиостанций тактического уровня. Они могут нести датчики для метеорологического, радиационного, химического и биологического мониторинга.

Беспилотный летательный аппарат "Орлан-10Е" имеет вес 18 кг, размах его крыла - 3,1 м, максимальная дальность полета - 300 км, а скорость полета - 70-150 км/ч. "Орлан-10Е" выдерживает порывы ветра до 15 м/с и имеет помехозащищенные линии связи. На экспортном варианте беспилотника установлен поршневым двигатель внутреннего сгорания, позволяющий БЛА находиться в воздухе до 10 часов.

"Орлан-10Е" может использоваться вооруженными силами (а также другими силовыми ведомствами) для решения широкого круга задач по охране границ, морских акваторий, военных баз и аэродромов, для ведения разведки, выдачи целеуказания и корректировки огня, ретрансляции связи, сопровождения армейских колонн. Кроме того, он может применяться для решения задач по охране общественного порядка, при чрезвычайных ситуациях и в других случаях, когда необходим мониторинг значительных площадей местности.

Вся информация передается на наземный пункт и существенно повышает оперативные возможности противодействия. Передаваемые сообщения подвергаются кодированию, обеспечивается помехозащищенность радиоканалов и управления, что критически важно при наличии у противника современных средств радиоэлектронной борьбы.

По оценкам специалистов, указанные российские беспилотники имеют весьма неплохие шансы на внешнем оружейном рынке. Чего не скажешь о некоторых образцах БЛА, разрабатываемых для нужд российского военного ведомства. В частности, набирает обороты скандал вокруг АО Научно-производственное объединение "Опытно-конструкторское бюро им. М.П. Симонова", которое в рамках контракта с Минобороны России должно разработать и поставить заказчику тяжелый БЛА типа "Альтаир" (см. "Кто подрезает крылья российскому беспилотнику" в "НГ" от 05.06.18). Есть нарекания и к некоторым другим системам. Остается надеяться, что с новым заместителем председателя правительства Российской Федерации по вопросам оборонно-промышленного комплекса, которым стал бывший замминистра обороны РФ Юрий Борисов, все проблемы в части, касающейся как беспилотной программы, так и других проектов, реализуемых в интересах российских военных, будут оперативно урегулированы. Насчет же "Роскосмоса" твердой надежды на быстрое устранение всех накопившихся негативных моментов, к сожалению, нет.

[\(Независимая газета\)](#)

Самолет, который заменит Ан-2, получил название «Байкал»

Новый легкий многоцелевой самолет ТВС-2ДТС, который должен заменить устаревший парк Ан-2, получил название "Байкал", заявил глава Минпромторга Денис Мантуров.

По его словам, у нового самолета есть хороший экспортный потенциал.



"Рассчитываем, что тот иностранный двигатель, который сегодня закладывается, будет локализован, и, таким образом, решим <...> задачи импортозамещения", — добавил Мантуров.

ТВС-2ДТС — легкомоторный самолет, разработанный СибНИА имени С. А. Чаплыгина для замены Ан-2, который сегодня применяется региональной авиацией. Новый самолет планируется использовать для решения проблемы низкой транспортной доступности отдаленных населенных пунктов, для экстренной медицинской помощи, тушения лесных пожаров и выполнения сельскохозяйственных работ.

Одно из требований к самолету — возможность посадки на грунтовые взлетно-посадочные полосы, а также воду и лед. Судно оснастят турбовинтовым двигателем TPЕ331-12UAN американской компании Honeywell.

Серийное производство машины должно начаться в 2021 году на Улан-Удэнском авиационном заводе, а первым эксплуатантом станет якутская авиакомпания "Полярные авиалинии".

[\(РИА Новости\)](#)

ОАО "Авиасалон" выступит оператором выставки "Гидроавиасалон-2018"

ОАО "Авиасалон", устроитель ряда крупных международных мероприятий в авиационно-космической и оборонной отраслях, пополнит свое портфолио и выступит официальным оператором 12-й Международной выставки и научной конференции по гидроавиации "Гидроавиасалон-2018".

В статусе официального оператора "Авиасалон" возьмет на себя работы по формированию выставочной экспозиции, организации демонстрационной программы и показательных выступлений. Также оператор примет участие в подготовке инфраструктуры выставочного комплекса, развернутого на площадке испытательно-экспериментальной базы ТАНТК им. Г.М. Бериева, организации транспортного обслуживания салона, обеспечении безопасности и общественного порядка во время подготовки и проведения выставки, включая массовые мероприятия.

Крупнейшая авиационная выставка, проводимая на юге России, сохранит акцент на гидроавиации, ставшей визитной карточкой салона. В то же время, участников и гостей "Гидроавиасалона" ожидает ряд новинок: впервые будет организован павильон цифровых демонстраторов, состоятся показательные выступления спортсменов водно-моторных видов спорта, будут запущены молодежная и волонтерская программы.

[\(Авиасалон\)](#)

В ОСК подтвердили готовность строить вертолетоносцы

Российские военные пока не сделали заказ на строительство вертолетоносцев, сообщил "Интерфаксу" глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов.



"Как будет заказ, так и приступим (к строительству вертолетоносцев - ИФ). Все как у Ильфа и Петрова - утром деньги, вечером стулья", - сказал А.Рахманов, отвечая на вопрос о сроках начала строительства вертолетоносцев для ВМФ.

В прошлом мае Юрий Борисов, будучи заместителем министра обороны РФ (ныне вице-премьер), сообщил, что Минобороны намерено получить вертолетоносец в рамках новой госпрограммы вооружения. По его словам, строительство такого корабля займет минимум четыре года, его принятие на вооружение возможно к 2022 году.

Минобороны закупит для новых кораблей палубные вертолеты Ка-52К "Катран". Закупки "Катранов" будут синхронизированы с поставками вертолетоносцев, отметил Ю.Борисов.

Дмитрий Рогозин, будучи вице-премьером (возглавил "Роскосмос"), в сентябре заявил, что на строительство кораблей могут быть потрачены средства, которые Россия получила от Франции после срыва контракта на строительство вертолетоносцев "Мистраль".

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Новости беспилотной авиации

В России разрабатывается беспилотный вертолет с массой 300 кг

Научно-производственное объединение "ПромТех" представило авиационной общественности свою новую разработку - беспилотный летательный аппарат (БЛА) вертолетного типа ПТ-100, взлетным весом 300 кг, сообщили "Интерфаксу-АВН" в четверг в оборонно-промышленном комплексе.

"Впервые новый беспилотник был показан на прошедшем недавно на аэродроме Дягилево в Рязанской области всеармейском этапе конкурса "Авиадартс-2018", где демонстрировался в составе статической экспозиции", - сказал собеседник агентства.

Он отметил, что конструктивно аппарат построен по сосной схеме. Беспилотник способен нести полезную нагрузку общей массой до 80 кг. БЛА может выполнять полеты на высотах до 1000 м при скорости ветра до 10 м/с. Радиус действия БЛА, по данным разработчиков, составляет 100 км, а максимальная продолжительность полета - не менее 4 часов.

По словам эксперта в области беспилотных систем Дениса Федутинова, в нынешнем виде данный аппарат, скорее всего, представляет собой не готовый к запуску в серийное производство образец, а некий прототип, который призван привлечь внимание возможных заказчиков, заинтересованных в развитии данного проекта.

"В случае продолжения разработки беспилотник может получить существенные отличия от представленного прототипа, включая иные массогабаритные характеристики, что будет обусловлено необходимостью адаптации под решение конкретных задач, обозначенных заказчиком", - сказал Д.Федутинов.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)



Совместное будущее вертолетов и беспилотников

8 июня в Росавиации состоялось заседание Общественного Совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта по развитию, управлению и регулированию беспилотных авиационных систем (БАС) при участии Ассоциации Вертолетной Индустрии (АВИ).

Перед членами Совета с основным докладом выступил заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Александр Викторович Ведерников, который отметил, что сегмент беспилотной авиации является одной из сфер экономики, где сегодня осуществляется технологический прорыв. За последнее десятилетие применение и интенсивность полетов выросли многократно. И именно эта сфера как никакая другая вписывается в планы государства по повышению темпов и обеспечения устойчивости экономического роста. Что в свою очередь будет обеспечено созданием и модернизацией к 2020 году 25 млн. высокопроизводительных рабочих мест и подготовкой на эти места высококвалифицированных кадров.

Отрасль растет по экспоненте и к 2025 году ожидается увеличение мировых продаж БПАС до 100 млн. единиц в мире и более 2 млн. малых беспилотных авиационных систем через несколько лет в России.

Однако на пути развития отрасли имеется целый ряд сложных, многозначных проблем, которые могут быть решены только совместными усилиями профессионального авиационного сообщества. Ассоциация Вертолетной индустрии разделяет озабоченность Росавиации по ключевым болевым точкам развития БАС в стране. Представителям вертолетной отрасли очень важно понимать, как будет развиваться беспилотная авиация. Здесь сопрягаются вопросы экономики и авиационной безопасности.

Один из важнейших аспектов безопасности лежит в плоскости выработки подхода к соседству в воздушном пространстве и управлению движением пилотируемых и беспилотных летательных аппаратов. Особенно это критично для пилотируемой вертолетной авиации, имеющей с БПЛА общее воздушное пространство.

Также остро стоит проблема отсутствия необходимого нормативного регулирования владения, управления и сертификации беспилотников.

И, наконец, то, что было с самого начала обозначено, как одно из важнейших социальных векторов в развитии отрасли – вопрос подготовки пилотов и специалистов по обеспечению полетов БАС.

Сегодня беспилотники вносят огромный вклад в развитие таких отраслей как сельское хозяйство, охрана природы, аварийно-спасательные операции, общественная безопасность и многих других. Но до сих пор остается неопределенной процедура аттестации операторов БЛА для выдачи свидетельств внешнего пилота.

И это только начало отраслевой модернизации. В ближайшее время на отечественном рынке ожидается появление аппаратов с взлетным весом до 1000 кг, что приведет к необходимости



пересмотра всего комплекса мероприятий по обеспечению полетов. Потребуется специальные площадки базирования, системы радиотехнического обеспечения и квалифицированные специалисты, прошедшие расширенные программы подготовки.

Сегодня беспилотники – неотъемлемая часть самой вертолетной отрасли. Вертолетные операторы в целях оптимизации формируют гибридное предложение, все активнее включая БПЛА в структуру оказания авиационных услуг. Это сближение – еще одна причина общего будущего для пилотируемых вертолетов и БПЛА.

[\(АВИ\)](#)

Новая «звезда» – беспилотник «Сириус»

На выставке «ХелиРаша-2018» впервые продемонстрировали БЛА «Сириус».

Беспилотный летательный аппарат (БЛА) разработан специалистами НПО «Авиационно-космические технологии (АКТ)», расположенном в Пятигорске.

БЛА «Сириус» обладает высокими аэродинамическими характеристиками и большой весовой отдачей. Беспилотник оснащен двумя двигателями суммарной мощностью 38 л.с, которые обеспечивают продолжительность полета не менее 24 часов и высоту полета до 10 км со скоростью до 180 км/ч. Взлетный вес «Сириуса» с полезной нагрузкой составляет 140 кг. Размах крыльев – около 10 м, а длина фюзеляжа – около 2 м. Эксплуатировать БАС предполагается с подготовленных аэродромов, взлет и посадка осуществлять по самолетному типу.

Разработчики БЛА утверждают, что в конструкции планера «Сириуса» широко применяются композиционные материалы, обеспечивающие ресурс более 10 тыс часов, в том числе при экстремальных режимах эксплуатации и в условиях заполярного круга.

В настоящее время НПО «АКТ» проводит летные испытания «Сириуса» и параллельно работает над улучшением его характеристик. Всего построено три опытных образца аппарата «Сириус». Для увеличения дальности полета в перспективе планируется установить гибридную электрическую силовую установку и вспомогательный разгонный блок вертикального взлета и посадки, который, по замыслу разработчиков, позволит «Сириусу» осуществлять взлет в разных топографических и климатических условиях.

Разработчики БЛА предлагают использовать «Сириус» как воздушное судно-спутник, способное находится в воздухе на большой высоте несколько суток и ретранслировать радиосигналы или вести мониторинг и управление другими БЛА, которые находятся в воздухе и др.

[\(Жуковские Вести\)](#)