



Анонсы главных новостей:

- «Вертолеты России» поставят Ка-32А11ВС компании «Авиалифт Владивосток»
- «Гидроавиасалон – 2018» откроется в Геленджике. Главной темой деловой программы салона станет «Цифровая авиапромышленность»
- «Климов» едет в Улан-Удэ: завод претендует на многолетний контракт объемом 75 млрд рублей
- «Русские Вертолетные Системы» заступают на постоянное дежурство в Нижегородской области
- Airbus Helicopters Vostok запускает всероссийский фотопроjekt «Люди и вертолеты»
- URALHELICOM завершила первый капитальный ремонт R66
- В аэропорту Махачкалы будут летать на вертолетах Ансат производства Казанского вертолетного завода
- Грузинский провайдер Airplane Technics займется техобслуживанием Bell 505
- Дорожная карта «Аэронет» будет актуализирована
- Испытания вертолета Sikorsky S-97 Raider
- Испытания конвертоплана Bell V-280 Valor
- Мантуров заявил о сохранении планов по продаже до 49% в «Вертолетах России»
- Минтранс РФ планирует оставить авиаперевозчикам квоту в 200 пилотов-иностранцев в год
- Новейший российский вертолет совершил первый перелет на остров Русский
- ОНПП «Технология» представило Т-500А на «Гидроавиасалоне-2018»
- Первый полет турецкого вертолета TAI T625
- Развитие беспилотной авиации в России тормозят законодательные и технологические ограничения - ОАК
- Россия создаст десантный конвертоплан
- Чилийские военные приняли на вооружение первые три вертолета «Блэкхок»
- Эксперт рассказал, когда Ка-62 поставят «на конвейер»

Новости вертолетных программ

Новейший российский вертолет совершил первый перелет на остров Русский

Летный образец новейшего гражданского многоцелевого вертолета Ка-62, изготовленный в ААК «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех), совершил свой первый перелет и приземлился на территории кампуса ДВФУ города Владивостока, где он будет представлен участникам и гостям Восточного экономического форума.

Первый испытательный полет Ка-62 состоялся в мае 2017 года. За прошедший год были проведены летные испытания, по результатам которых выполнены доработки, направленные на повышение надежности вертолета. В частности, были усовершенствованы и усилены конструкции корпуса рулевого винта и хвостового оперения, а также установлена трансмиссия типовой конструкции. По завершении всех необходимых работ вертолет Ка-62 в соответствии с программой испытаний

выполнил серию регулярных и устойчивых испытательных полетов, которые подтвердили его высокие летно-технические характеристики, а также низкий уровень расхода топлива по сравнению с конкурентами. В ходе выполнения крайнего полета по программе испытаний вертолет пролетел 260 км.



«В первую очередь хотел бы поздравить наших работников, испытателей и конструкторов - они прекрасно знают, какая у этого проекта непростая судьба. Тем не менее, мы решили его продолжить, и за последний год нам удалось существенно продвинуться вперед, как с точки зрения строительства вертолета, так и в вопросах определения конкретных направлений его использования. Все это особенно важно с учетом задач по увеличению сегмента выпускаемой гражданской продукции и сохранению производственной загрузки «Прогресса», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

До конца 2018 года планируется завершить заводские испытания Ka-62 и приступить к сертификационным.

Гражданский многоцелевой вертолет Ka-62 предназначен для перевозки пассажиров, офшорных работ, экстренной медицинской помощи, воздушных работ и наблюдения, транспортировки грузов внутри кабины и на внешней подвеске, патрулирования и экологического мониторинга. Благодаря большой высоте практического потолка и высокой тяговооруженности двигателей Ka-62 также может осуществлять поисково-спасательные и эвакуационные работы в горных районах. На вертолете применено полностью отечественное бортовое радиоэлектронное оборудование с новейшей системой управления общевертолетным оборудованием (СУОВО).

[\(Вертолеты России\)](#)

Эксперт рассказал, когда Ка-62 поставят «на конвейер»

Заместитель главного редактора журнала «Арсенал Отечества» в эфире НСН рассказал, что вертолёт будет пользоваться экспортным спросом.

Сертификационные испытания вертолётa Ка-62 начнутся до конца 2018 года. Об этом рассказали в холдинге «Вертолёты России». За прошедший год были проведены работы по усовершенствованию и усилению конструкции корпуса рулевого винта и хвостового оперения. Как пояснили в холдинге, Ка-62 совершил первый перелёт: вертолёт преодолел расстояние в 260 километров.



Заместитель главного редактора журнала «Арсенал Отечества» Дмитрий Дрозденко в эфире НСН рассказал, почему Россия нуждается в таком вертолёте.

«Этот вертолёт нашей стране действительно необходим, потому что он находится в определённом весовом классе между лёгкими и средними вертолётами. В настоящий момент аналогом этого вертолётa можно назвать AgustaWestland AW139, лицензионная сборка которого ведётся в подмосковном Томилино. Вертолёты сами по себе похожи. Машина хорошая, разработана очень давно и достаточно долго и неоправданно лежала на полке. То, что сейчас она реанимируется и пойдёт в производство – это здорово, потому что машина имеет неплохой экспортный потенциал, несмотря на конкуренцию со стороны англо-итальянского концерна», - отметил эксперт.

По словам Дмитрия Дрозденко, после сертификационных испытаний вертолёт поставят «на конвейер». Эксперт предположил, что эти испытания могут продлиться 1-2 месяца. Однако назвать точные сроки он не смог.

Напомним, Ка-62 может поднимать в воздух до 15 пассажиров, передвигаясь с крейсерской скоростью в 290 км/ч. Дальность полёта вертолёта составляет 650 километров. Впервые тестовый полёт состоялся 29 апреля 2016 года, сообщает RT.

[\(Национальная служба новостей\)](#)

Испытания конвертоплана Bell V-280 Valor

Первый полет конвертоплана Bell V-280 Valor (б/н N280BH) состоялся 18 декабря 2017 г. в г. Амарилло (шт. Техас). Полету предшествовали наземные испытания суммарной продолжительностью 35 ч.

Конвертоплан V-280 предназначен для демонстрации и проверки конструктивно-технологических решений перспективного винтокрылого ЛА, он разработан и построен в рамках реализации программы JMR-TD (Joint MultiRole-TechnologyDemonstrator). В рамках данной программы также построен двухместный вертолет гибридной схемы Sikorsky–Boeing SB-1 Defiant с соосными несущими винтами. Конвертоплан V-280 в определенной степени представляет собой эволюцию концепции конвертоплана V-22 Osprey. Сборка конвертоплана V-280 началась на заводе фирмы Bell в г. Амарилло в 2015 г. и была завершена в 2017 г. Сертификат FAA в категории экспериментальных ЛА конвертоплан V-280 получил 17 июля 2017 г., такой сертификат разрешает эксплуатацию ЛА, не имеющего полноценного сертификата типа, он допускает проведение наземных и летных испытаний. К выполнению пробных рулежек конвертоплан V-280 приступил 4 октября 2017 г., 7 октября была достигнута 100%-ая частота оборотов винтов; 27 октября 2017 г. выполнен поворот пилонов с винтами от 95С до 75С и обратно. Впоследствии отклонение винтов выполнялось в полном диапазоне углов, от 5С (вертикальные взлет и посадка). Первый полет выполнялся без перевода конвертоплана в режим полета «по-самолетному», только на режиме висения, вмешательство экипажа в управление было сведено к минимуму; продолжительность полета составила две минуты.





Особенностями конструкции конвертоплана V-280 являются интегральное бронирование кабины, электродистанционная система управления полетом, современный бортовой комплекс обороны, полетная система обмена информацией. По максимальной скорости и продолжительности полета конвертоплан V-280 более чем в два раза превосходит существующие вертолеты. На конвертоплане Bell V-280 Valor (N280BH) установлены два ТВД General Electric T64-GE-419 мощностью по 4750 л. с.

Первый полет в крейсерском режиме конвертоплан V-280 совершил 11 мая 2018 г. В самолетном режиме конвертоплан набрал скорость, равную 352 км/ч.

18 июня 2018 г. фирма Bell впервые устроила публичную летную демонстрацию конвертоплана V-280 в международном аэропорту «Амарилло». Конвертоплан выполнил взлет с разбегом, в полете достиг истинной скорости 323 км/ч (296 км/ч по прибору), выполнялись крены с углами до 45С; посадка была произведена «по-самолетному», с пробегом. К середине июня 2018 г. конвертоплан налетал по программе летных испытаний 38 ч, а суммарное время наработки винтов составило 108 ч, наработка трансмиссии 800 ч. В полетах конвертоплан выполнял круговой разворот в режиме висения, посадки в вертолетном и самолетном режимах, развороты с углами крена до 45С. Пилоны винтов поворачивались от 0С (режим поступательного полета) до 95С в диапазоне от 95С до 0; в полете была достигнута скорость, равная 360 км/ч. В 2018 г. на конвертоплан V-280 планируется установить пилотажную систему Lockheed Martin PDAS (Pilotaage Distributed Aperture System). В отличие от оптоэлектронной системы Northrop Grumman DAS (Distributed Aperture System), используемой на истребителе Lockheed Marti F-35, система PDAS обеспечивает членам экипажа круговой сферический обзор. В состав системы PDAS входят шесть средневолновых ИК-камер, распределенных по поверхности конвертоплана, вычислительный блок и монокулярные устройства отображения изображения, интегрированные в защитные шлемы летчиков. Программой летных испытаний на 2018 г. предусмотрена проверка ключевых ЛТХ конвертоплана: достижения крейсерской скорости в 518 км/ч, выполнения режима висения на высоте 1800 м при температуре атмосферного воздуха до +35С, маневренности на малых высотах, а также боевого радиуса действия до 423 км.

Программа JMR-TD является частью более обширной программы FVL (Future Vertical Lift). В рамках программы FVL планируется разработать четыре варианта (Capability sets) скоростных винтокрылых ЛА, предназначенных для замены 6500 вертолетов разных типов, состоящих на вооружении авиации армии, КМП, ВМС и ВВС США. ЛА Capability set 1 и 2 призваны заменить боевые вертолеты Bell AH-1 Cobra и Boeing AH-64 Apache; Capability set 3 – многоцелевые вертолеты Bell UH-1 и Sikorsky UH-60; Capability set 4 – тяжелые транспортные вертолеты Boeing CH-47 и Sikorsky CH-53. Наиболее массовым должен стать ЛА Capability set 3.

Конкурентом конвертоплана V-280 является вертолет гибридной схемы Sikorsky–Boeing SB-1 Defiant. Программа вертолета SB-1 отчасти пересекается с программой вертолета Sikorsky S-97 Raider: оба вертолета спроектированы по схеме с жестким соосным несущим винтом и дополнительным толкающим. Вертолет SB-1, как и конвертоплан V-280, спроектирован согласно требованиям к перспективному винтокрылому ЛА FVL Capability set 3, предназначенному для замены вертолета Sikorsky UH-60 Black Hawk. Вертолет S-97 призван удовлетворить требования к ударно-разведывательному ЛА FVL Light. В августе 2017 г. первый прототип вертолета S-97 выполнил жесткую

аварийную посадку, испытательные полеты были прекращены на 11 мес. и возобновились 19 июня 2018 г., когда в воздух поднялся второй опытный образец.

[\(АВИ по материалам ЦАГИ\)](#)

Испытания вертолета Sikorsky S-97 Raider

19 июня 2018 г. возобновились испытательные полеты демонстрационного скоростного вертолета Sikorsky S-97 Raider. Наземные испытания второго летного образца вертолета S-97 были полностью завершены. На вертолете смонтированы трансмиссия и приводные валы винтов. До первого полета динамические системы вертолета в ходе наземных испытаний наработали на стендах не менее 50 ч.



Вертолет S-97, так же как вертолеты Sikorsky–Boeing SB-1 Defiant, спроектирован по соосной схеме с жесткими несущими винтами и дополнительным толкающим. Впервые такая конфигурация была опробована в 1970-е гг. на вертолете Sikorsky ХН-59А, достигшем в горизонтальном полете скорости, равной 440 км/ч. Вертолет ХН-59А оказался сложным в пилотировании, обладал высокими уровнем вибраций, а также расхода топлива.

Специалисты фирмы Sikorsky считают возможным преодолеть свойственные схеме вертолета ХН-59А дефекты за счет использования ЭДСУ, системы активного подавления вибраций и интегральной силовой установки. В мае 2015 г. прототип вертолета S-97 выполнил свой первый полет, но в 16-м испытательном полете пилоту пришлось выполнить жесткую посадку из режима висения. Прототип достиг в полете скорости, равной 277 км/ч.



Сборка второго экземпляра S-97 началась в августе 2017 г.; к проведению наземных испытаний приступили в апреле 2018 г. На втором экземпляре в течение лета 2018 г. планируется последовательно увеличивать скорость полета (до 330 км/ч, а затем до 370 км/ч). Испытания вертолета S-97 будут проводиться в ЛИЦ компании Sikorsky в г. Вест Палм Бич (шт. Флорида). Здесь же ведется сборка прототипа вертолета SB-1, первый полет которого должен состояться до конца 2018 г. В лаборатории системной интеграции компании Sikorsky в г. Стратфорд (шт. Коннектикут) на стенде отрабатывается ПО бортовых систем вертолета SB-1. Главный редуктор изготовлен на заводе фирмы «Боинг» в Филадельфии, завершены его испытания.

Программа вертолета SB-1 несколько отстает от запланированных сроков из-за задержек с изготовлением лопастей несущих винтов. Длина углепластиковой лопасти составляет 8.23 м. Испытания вертолета S-97 самым непосредственным образом связаны с программой вертолета SB-1. Так, выявленные в ходе испытательных полетов прототипа вертолета S-97 особенности взаимодействия влияния потоков, отбрасываемых несущими и толкающим винтами на различных режимах полета, привели к изменению конструкции втулки и вала толкающего винта. Анализ жесткой посадки прототипа вертолета S-97 привел к изменению ПО системы управления полетом для режима перехода от руления по аэродрому к набору высоты.

[\(АВИ по материалам ЦАГИ\)](#)

Первый полет турецкого вертолета TAI T625

Утром 6 сентября 2018 года в Анкаре состоялся первый полет (в режиме висения) первого опытного образца турецкого многоцелевого вертолета T625, разработанного турецкой государственной авиастроительной компанией Turkish Aerospace Industries (TAI). Продолжительность первого полета первого прототипа T625 (регистрационный номер TC-HLP) составила 10 минут.

Напомним, что вертолет T625 разрабатывается при головной роли TAI с 2010 года при правительственном финансировании в рамках программы Turkish Light Utility Helicopter (TLUH, также проект ранее был известен как Özgün - "самобытный"). Вертолет предназначен для коммерческого и военного применения. Ранее он заявлялся как "пятитонного класса", однако теперь присвоенный ему индекс "625" официально расшифровывается как "шеститонный - двухдвигательный - пятилопастный". Официальное название для вертолета еще должно быть выбрано.

Хотя сам T625 заявляется как "100-процентная самостоятельная разработка TAI", однако облик вертолета близок к машинам Leonardo Helicopter (бывшая AgustaWetland), что заставляет предположить участие последней, особенно в свете сотрудничества сторон по производству в Турции вертолета T129 (AW129).

Первый прототип T625, выполненный в коммерческом многоцелевом исполнении, был впервые публично продемонстрирован в мае 2017 года на проходившей в Стамбуле международной выставке IDEF-2017, однако поднят в воздух только теперь. В данном исполнении вертолет T625 имеет вместимость 12 пассажиров плюс два члена экипажа. Вертолет должен оснащаться двумя турбовальными двигателями LHTEC (Rolls-Royce/Honeywell) CTS800-4AT взлетной мощностью по 1373 л.с. Двигатели семейства CTS800 используются и на вертолете T129 и сборка этих двигателей должна

быть организована турецкой компанией Tusas Engine Industries (TEI). Также TEI самостоятельно ведет разработку двигателя TSI400 в классе мощности 1400 л.с. для использования на T129 и T625, однако этот двигатель ожидается к готовности не ранее 2026 года. Производство трансмиссии и шасси для T625 должна осуществлять турецкая частная компания Alp Aviation (видимо, системы западной разработки), комплекс авионики для T625 создает турецкая компания Aselsan.



TAI заявляет о планах сертификации вертолета T625 в 2020 году и начала серийного производства T625 в гражданском и военном исполнениях уже в 2021 году, однако данные сроки следует считать явно чрезмерно оптимистичными.

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

Новости вертолетной индустрии в России

Вертолеты победили Ил-96

Правительство РФ, в конце 2017 г. выделившее Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) 4 млрд руб. на авансирование заказа двух модернизированных широкофюзеляжных самолетов Ил-96-400М, решило перераспределить эти средства на другие цели. Согласно новому постановлению теперь данную сумму направят на приобретение вертолетов и самолетов L-410, собираемых на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА).

"Решение о перераспределении бюджетных средств в размере 4 млрд руб. на реализацию социально значимых программ — программу развития лизинга отечественных вертолетов, в том числе с



медицинскими модулями, а также на проект локализации самолетов L-410 в Екатеринбурге — было принято правительством РФ", — прокомментировали для АТО.ru в ГТЛК. Таким образом, лизингодатель получает помощь для заказа в 2019 г. 15 Ми-8 производства "Вертолетов России" совокупной стоимостью 6,4 млрд руб. и 4 "Ансатов" за 999 млн руб., а также 4 региональных турбопропов на 1,7 млрд руб. Общая стоимость закупки составит 9,1 млрд руб., следовательно, из внебюджетных источников будет привлечено более половины необходимой суммы.

[\(АТО.Ru\)](#)

ГТЛК получила вертолет Ми-8АМТ для поставки в Туву

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) получила еще один вертолет Ми-8АМТ с медицинским модулем, который будет направлен в Республику Тува для оказания экстренной медицинской помощи, сообщили в "Вертолетах России".

Винтокрылая машина выполнена в транспортном варианте и обладает усиленной трансмиссией. Борт оснащен многофункциональной спутниковой системой навигации БМС, работающей с системами позиционирования как GPS, так и ГЛОНАСС.

В рамках программы развития санавиации ГТЛК уже получила 21 Ми-8АМТ (13 — в 2017 г. и 9 — в 2018-м). До конца года лизингодатель получит еще четыре таких ВС, укомплектованных медицинскими модулями, для последующей передачи авиакомпаниям.

Напомним, что изначально для развития санавиации ГТЛК заказала у "Вертолетов России" 29 бортов (13 Ми-8АМТ, 10 Ми-8МТВ-1 и 6 "Ансатов"), которые уже переданы операторам. В 2017 г. лизингодатель законтрактовал 12 легких многоцелевых "Ансатов", 13 Ми-8АМТ и 6 Ми-8МТВ-1 с поставками в 2018 г. В этом году лизингодатель планирует заключить еще один контракт с вертолетостроителем на 24 машины семейства Ми-8 и 7 легких "Ансатов" с передачей их эксплуатантам в 2019–2020 гг. Кроме того, ожидается, что ГТЛК закажет еще 15 Ми-8 и 4 "Ансата" с поставками в 2019 г.

[\(АТО.Ru\)](#)

Долгожданный вертолет скоро начнет летать в труднодоступный поселок края

Между Нельканом и Аимом в конце октября 2018 года начнет выполнять регулярные рейсы вертолет.

"Сейчас мы начинаем конкурсные процедуры и планируем, что с октября вертолет будет прилетать из Хабаровска в Нелькан. Там, при необходимости, будут садиться пассажиры, загружаться грузы. Дальше вертолет будет лететь в Аим", - сообщил корреспонденту "АиФ-Хабаровск" глава Аяно-Майского района Алексей Ивлиев.

Дело в том, что в октябре на севере Аяно-Майского района, в частности в поселке Аим уже замерзает река и, соответственно, прекращается судоходство.

В связи с этим, больше полугода аймцы оторваны от районного центра. Из-за отсутствия средств местная администрация имела возможность только перевезти детей на каникулы из интернатов и обратно.

"Рейсы выполнялись только в декабре - январе. В остальной период люди самого отдаленного и труднодоступного поселка нашего района не могли выехать в больницу, получить почту", - уточнил А. Ивлиев.

Правда, в течение последних трех лет между Нельканом и Аймом пробивается зимник. Но он начинает работу только в середине февраля и закрывается в апреле.

Теперь, благодаря финансовой помощи правительства Хабаровского края на грузопассажирские перевозки, северянам станет намного легче. Можно будет планировать отпуска, поездки к родственникам и друзьям, а также в поселок в течение долгой зимы будут доставляться свежие продукты.

[\(Аргументы и Факты - Хабаровск\)](#)

Мантуров заявил о сохранении планов по продаже до 49% в «Вертолетах России»

Министр промышленности и торговли Денис Мантуров заявил, что Минпромторг ждет потенциального интересного покупателя для продажи ему до 49% в «Вертолетах России». Об этом сообщает РИА «Новости».



«Мы постоянно ведем работу с рынком. Если мы увидим интересного потенциального покупателя, мы реализуем оставшийся пакет. Как мы и говорили, готовы продать до 49%», — сказал Мантуров.

Ранее министр экономического развития Максим Орешкин сообщил, что Минэкономразвития отмечает большой прогресс в реализации плана приватизации «Совкомфлота».

Он также добавил, что МЭР не рассчитывает на приватизацию других госактивов в текущем году.

[\(Газета.Ru\)](#)

Казанскому вертолетному заводу - 78 лет

Сегодня отмечается 78 лет со дня основания Казанского вертолетного завода. Днем рождения КВЗ принято считать 4 сентября 1940 года, когда был создан Ленинградский авиационный завод по приказу Наркомата авиапрома. После эвакуации в Казань завод производил бипланы По-2, самоходные комбайны С-4. С 1950-х годов предприятие специализируется на изготовлении вертолетной техники, освоив производство Ми-1, Ми-4, Ми-8/17, Ми-14.



Казанский вертолетный завод на сегодняшний день является частью холдинга "Вертолеты России". Специализируется на выпуске новейших модификаций вертолетов серии Ми-8/17, Ми-38, а также легкого вертолета Ансат. КВЗ активно развивается и модернизирует производство в соответствии с планом технического перевооружения предприятий корпорации. Всего за время существования завода было изготовлено более 12 тысяч вертолетов, которые суммарно налетали более 50 млн летных часов по всему миру.

[\(Вертолеты России\)](#)

Улан-Удэнский авиационный завод поможет создать в Бурятии аэрокванториум

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (входит в Ростех) участвует в организации и софинансировании детского регионального технопарка «Кванториум». Планируется, что предприятие и авиационный техникум будут курировать направление аэроквантум.

В авиакванториуме дети будут работать над собственными проектами, решать инженерные задачи по проектированию, сборке и коммерческому применению беспилотных летательных аппаратов (БПЛА), а также научатся программировать полетные задания для БПЛА и пилотировать их, получают навыки фотограмметрической и тематической обработки материалов беспилотной аэро-фото-видеосъемки с возможностью 3D-визуализации.

Глава республики Алексей Цыденов подчеркнул необходимость системной работы по профессиональной ориентации. «Кванториум – это сфера творчества, сфера, которая позволяет формировать заинтересованность в профессиональной деятельности. При этом важно сотрудничество с Улан-Удэнским авиационным заводом, который согласовывает в аэроквантуме программу обучения, помогает в формировании учебных занятий и постановке задач перед детьми. Помогает видеть также применение полученных знаний на передовом высокотехнологичном предприятии, получить практическую отдачу от своих знаний», - отметил он.

По словам управляющего директора У-УАЗ Леонида Белых, для реализации всех перспективных планов У-УАЗ нуждается в инженерных кадрах: уже сейчас заводу нужны около 200 технологов и конструкторов.

"Мы сегодня испытываем недостаток инженерных кадров - как авиационный завод, так и вся Россия. Чтобы это исключить, нужно развивать молодежь. Буквально вчера на базе нашего лицея мы открыли физико-математический класс, сегодня сделали реальный прыжок - создаем авиакванториум. То есть, мы заранее будем готовить детей для поступления в техникум, вуз именно с авиационным направлением, как раньше это делала станция юных техников, а теперь будет делать ее современный аналог - кванториум", - отметил Леонид Белых.

Детский технопарк "Кванториум" в Улан-Удэ создается в рамках Федеральной целевой программы развития образования на 2016-2020 годы, в которую вошел по результатам конкурсного отбора. В технопарке будет реализовано шесть направлений деятельности, соответствующие приоритетным направлениям технологического развития РФ: "Автоквантум", "Аэроквантум", "IT-квантум",



"Робоквантум", "Дополненная и виртуальная реальность", "Хайтек (Hi-tech) зона высокотехнологичного оборудования".

[\(У-УАЗ\)](#)

ССК: Проект судна для подготовки пилотов палубных вертолетов до конца не готов

В ходе форума "Армия" представители "Судоремонтно-судостроительной корпорации" (ССК) рассказали Mil.Press FlotProm, что проект судна для подготовки пилотов палубных вертолетов 14400 до конца не проработан.

"Общее понимание о судне есть, иначе его бы не закладывали. На данный момент существует документация, достаточная для выполнения определенных корпусных работ. Пока это все", - объяснил заместитель главного технолога "Судоремонтно-судостроительной корпорации" Сергей Жиганов.

При этом представитель ССК сообщил, что полного представления об облике судна проектант пока не предоставил. "Много деталей непонятных. Нет ясности в части радионавигационного оборудования, его состава и комплектации", - отметил Жиганов.

Собеседник Mil.Press FlotProm добавил, что на данный момент часть документации, предоставленной проектантом, представляет собой "формационный характер". По словам Жиганова, "это даже не документы рабочего проекта, это документы технического проекта".

Морское специальное судно проекта 14400 заложили на верфи "Судоремонтно-судостроительной корпорации" в июне 2018 года. Заказчиком выступил Крыловский государственный научный центр. Над проектом работает ЦКБ "Балтсудопроект". Судно предназначено для подготовки экипажей палубных вертолетов.

Международный военно-технический форум "Армия-2018" проходит с 21 по 26 августа в конгрессно-выставочном центре "Патриот", а также на полигоне Алабино и аэродроме Кубинка. По оценке Минобороны РФ, в "Армии-2018" участвуют свыше 1500 предприятий, которые представляют более 20 000 образцов продукции. Новости об экспозиции выставки публикуются редакцией Mil.Press в разделе "Форум Армия".

[\(FlotProm\)](#)

URALHELICOM завершила первый капитальный ремонт R66

3 сентября «Уральская вертолетная компания - URALHELICOM» передала клиенту вертолет R66 после выполнения работ 2000 часов. Капитальный ремонт выполнялся на АТБ компании в г. Первоуральск. Работы заняли около 2-х месяцев и выполнены «под ключ», включая получение Сертификата Летной Годности.

«Право на выполнение капитального ремонта вертолетов наша компания получила в декабре 2010 года. К настоящему моменту нашей компанией выполнено свыше 20 капитальных ремонтов



вертолетов R44 Robinson и один ремонт вертолета R66. Мы не получили ни одного замечания по дальнейшей эксплуатации вертолетов от наших клиентов», - комментируют в URALHELICOM.

В настоящее время компания принимает заявки на выполнение тяжелых форм на вертолетах R44 и R66 Turbine. Кроме того, с декабря 2015 года URALHELICOM выполняет тяжелые формы на вертолетах R44 Robinson (2200 летных часов/12 лет эксплуатации) и R66 Turbine (2000 летных часов / 12 лет эксплуатации) на вертолетной площадке в Московском регионе (г.Жуковский).

«Уральская Вертолетная Компания – URALHELICOM» работает на рынке с 2003 года и предоставляет полный комплекс услуг при покупке и эксплуатации зарубежных вертолетов Robinson и Airbus Helicopters на территории России и стран СНГ. Компания является официальным дилером американской фирмы Robinson Helicopter Company, производящей легкие многоцелевые вертолеты R22, R44 и R66. Стаж работы большинства сотрудников компании URALHELICOM в авиации более 30-ти лет, все обладают большим опытом работы с отечественной и зарубежной авиационной техникой и имеют сертификаты специалистов, выданные заводами-изготовителями.

[\(BizavNews\)](#)

«Русские Вертолетные Системы» заступают на постоянное дежурство в Нижегородской области

Победителем аукциона на предоставление услуг санитарной авиации в Нижегородской области стала компания АО «Русские Вертолетные Системы» - крупнейший гражданский эксплуатант новых отечественных вертолетов «Ансат», которые и будут задействованы при выполнении медицинских полетов в регионе.

Создание современной службы санитарной авиации является одним из приоритетов ответственной социальной политики, реализуемой Администрацией и Губернатором Нижегородской области Глебом Никитиным.

Являясь не просто эксплуатантом вертолетной техники, но также Компанией, предоставляющей комплексные решения в области вертолетной индустрии (в т.ч. подготовку летно-технического состава, проектирование, строительство и эксплуатацию объектов вертолетной инфраструктуры, техническое обслуживание вертолетной техники и т.д.), «РВС» планирует комплексно развивать санитарную авиацию в регионе, одним из ключевых элементов которой станет создание «Нижегородского вертолетного центра оперативной медицины». Центр будет оборудован ангарным комплексом, средствами обеспечения круглогодичного базирования вертолетной техники, а также ее обслуживания.

Помимо создания вертолетного центра, Компания планирует модернизацию существующих и создание новых вертолетных площадок в регионе. Площадки будут оснащены современными светотехническими средствами, что позволит осуществлять полеты в темное время суток и круглосуточно предоставлять гражданам специализированную медицинскую помощь.

У Компании уже имеется успешный опыт предоставления услуг санавиации в Нижегородской области в период проведения Чемпионата мира по футболу. Вертолеты и экипажи Компании не только стояли

на дежурстве в дни проведения Чемпионата - в рамках подготовки к соревнованиям, специалисты «РВС» приняли участие в совместных учениях с экстренными службами региона и сотрудниками ГКУЗ НО «НТЦМК», что позволило на практике смоделировать и отработать ситуации при возникновении чрезвычайных ситуаций. Благодаря принятым мерам, удалось отстроить современную и эффективную систему взаимодействия всех службы, что было высоко оценено, в том числе и представителями Организационного комитета FIFA.



Подготовленные в авиационном учебном центре «РВС» экипажи будут осуществлять круглосуточную эвакуацию пациентов на вертолете «Ансат» (бортовой номер RA-20014), который стал уже 8 медицинским вертолетом данного типа в парке Компании.

По сравнению с зарубежными аналогами, новый отечественный вертолет обладает рядом значительных преимуществ, в т.ч.: изначальной подготовленностью к специфичным отечественным условиям эксплуатации, отличными летными характеристиками, оптимальными экономическими показателями, а также самой просторной кабиной в своем классе.

Специалисты медицины катастроф Волгоградской, Курганской, Псковской и Нижегородской областей неоднократно отмечали, что больший, по сравнению с аналогичными вертолетами, в т.ч. и зарубежного производства, объем рабочего пространства кабины повышает комфорт транспортировки пациентов и работы авиамедицинских бригад.



На данный момент, компания предоставляет услуги санитарная авиации в Южном, Северо-Западном, Уральском и Приволжском федеральных округах. С 1 июня 2017 года санитарной авиацией «Русских Вертолетных Систем» было эвакуировано более 1100 человек.

[\(PBC\)](#)

"Климов" едет в Улан-Удэ: завод претендует на многолетний контракт объемом 75 млрд рублей

Разрыв российско-украинских отношений позволит АО "ОДК-Климов" за год заработать около 2 млрд рублей на двигателях для завода в Улан-Удэ.

Завод АО "ОДК-Климов" в этом году рассчитывает на контракты на поставку двигателей для ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод" (У-УАЗ, входит в холдинг "Вертолеты России") общей стоимостью около 2 млрд рублей. В перспективе петербургский завод может рассчитывать на многолетний заказ общим объемом 75 млрд рублей.

Единственный поставщик

Согласно данным сайта госзакупок, У-УАЗ планирует в ближайшее время закупить несколько двигателей ТВ3-117 различных модификаций. Поставщик пока не определен, но, скорее всего, им станет именно петербургский завод "Климов" - единственный в России производитель таких двигателей.

Уже весной этого года "Климов" поставил для У-УАЗ двигателей на общую сумму более 1,2 млрд рублей, самый дорогой из них - ВК-2500ПС-03 для вертолета "Ми-171А2". Стоимость такого двигателя - около 200 млн рублей. Первый полет этого вертолета состоялся в мае 2018 года.

Как рассказывают на предприятии, серийное производство модели ВК-2500 "Климов" запустил в 2014 году - после обострения ситуации на Украине. Именно она сыграла на руку петербуржцам.

Импортозамещение

Дело в том, что с советских времен производственная цепочка в сфере вертолетных двигателей замыкалась на завод "Мотор-Січ" в Запорожье. В силу объективных причин продолжать закупки запчастей для вертолетов, тем более военных, на Украине после 2014 года стало невозможно. Так что "Климов" с тех пор наращивал объемы создания двигателя ВК-2500, который заменил украинскую технику. Серийное производство последней модификации двигателя - ВК-2500ПС-03 было запущено в 2017 году. Сейчас их созданием занимаются сразу несколько предприятий, входящих в Объединенную двигателестроительную корпорацию (ОДК), а завод в Петербурге завершает цикл и является конечным поставщиком.

Всего до 2022 года ОДК должна поставить на предприятия холдинга "Вертолеты России" вертолетные двигатели класса ВК-2500, а также ТВ7-117В на сумму свыше 75 млрд рублей.

На всех фронтах

Сейчас предприятия ОДК осваивают производство техники для замены украинских поставщиков морских и самолетных двигателей. До обострения конфликта объем их поставок исчислялся миллиардами долларов, на которые теперь могут рассчитывать российские, в том числе петербургские промышленники.

Главный производитель корабельных турбин - рыбинское ПАО "ОДК-Сатурн". Как рассказал генеральный директор Северной верфи Игорь Пономарев, первые поставки с "Сатурна" новых полностью отечественных газовых турбин на его верфь, например, ожидаются уже в декабре этого года.

"Сейчас этап освоения серийного производства двигателей-заместителей уже пройден. Теперь нужно наращивать количество", - рассказывает представитель ОДК. По его словам, обеспечить рост объемов выпускаемой продукции можно будет "благодаря плотной кооперации предприятий корпорации", при этом расширять производства каких-либо предприятий пока не планируется.

В 2014 году "Климов" переехал со своей исторической площадки на площади Климова на новую, в Каменке. Объем инвестиций в строительство новых корпусов и перенос оборудования составил около 6,5 млрд рублей.

Новые производственные мощности были построены уже с прицелом на увеличение объема выпускаемой продукции - сейчас завод способен собирать до 500 двигателей класса ВК-2500 ежегодно. Только за них предприятие сможет получить до 100 млрд рублей при условии полной загрузки.

[\(Деловой квартал\)](#)

"Вертолеты России" представляют на "Гидроавиасалоне-2018" новейшую гражданскую технику

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) представляет новейшие гражданские вертолеты в рамках международной выставки и научной конференции по гидроавиации "Гидроавиасалон-2018", которая проходит с 6 по 9 сентября в Геленджике.

В частности, на выставке демонстрируется модернизированный Ансат в VIP-конфигурации. На вертолет установлена система активного гашения вибраций, а также улучшенные энергопоглощающие пассажирские кресла.



На статической стоянке холдинга гости и участники выставки могут ознакомиться со средне-тяжелым вертолетом Ми-38 и легким вертолетом VRT500, впервые представленным широкой публике в мае этого года.



Кроме того, на выставке холдинг представляет активно эксплуатируемые санитарной авиацией вертолеты Ансат и Ми-8АМТ с медицинскими модулями. С 2017 года холдинг передал Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) 46 санитарных вертолетов, которые используются в регионах РФ для экстренной доставки жителей удаленных районов в медицинские учреждения.

"В этом году мы делаем акцент на наших медицинских вертолетах, поскольку холдинг участвует в реализации федеральной программы по развитию санитарной авиации в России, и этот проект для нас – один из ключевых. Запланирован ряд подписаний с заказчиками, в том числе по теме санитарной авиатехники", – отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

На стенде "Вертолетов России" в рамках "Гидроавиасалона-2018" также представлены вертолеты Ансат, Ми-171А2 и Ка-32А11ВС в поисково-спасательном варианте.

[\(Вертолеты России\)](#)

Завершены предварительные испытания созданного в рамках импортозамещения топливного агрегата для вертолетных двигателей

АО "ОДК-СТАР" (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) успешно завершило предварительные испытания нового топливного агрегата НР-3 ОК для серийных вертолетных двигателей семейства ТВ3-117/ВК-2500.

Разработанный конструкторским подразделением АО "ОДК-СТАР" в рамках импортозамещения насос-регулятор НР-3 ОК прошел предварительные испытания на собственных стендах предприятия, по результатам которых агрегату была присвоена литера "О". Также завершены наземные испытания насоса-регулятора в составе двигателя ВК-2500 на АО "ОДК-Климов", разработчике и производителе вертолетных двигателей.

Насос-регулятор - один из ключевых агрегатов газотурбинного двигателя, обеспечивающий и регулирующий величину расхода топлива в камере сгорания. НР-3 ОК является усовершенствованной модификацией насоса-регулятора НР-3ВМА-Т. Вложенные в НР-3 ОК конструктивные решения позволяют повысить надежность агрегата, обеспечивая работу двигателя в условиях влажного и жаркого климата.

Внедрение шестеренного качающего узла вместо установленного в НР-3ВМА-Т плунжерного насоса, применение современных износостойких материалов в деталях, испытывающих повышенные нагрузки трения, позволят увеличить ресурсные показатели насоса-регулятора: межремонтный ресурс до 6 000 часов и назначенный ресурс до 18 000 часов. При этом существует полная взаимозаменяемость НР-3 ОК с серийным агрегатом НР-3ВМА-Т/ВМ-Т.

Проведение лётно-конструкторских испытаний с насосами-регуляторами НР-3 ОК в составе двигателей ВК-2500 запланировано на IV квартал 2018 г. В 2019 г. в планах "ОДК-СТАР" завершить



ресурсные испытания агрегата под назначенный ресурс 18 000 часов и при удовлетворительных летно-конструкторских испытаниях присвоить насосу-регулятору литеру "О1".

[\(ОДК-СТАР\)](#)

Airbus Helicopters Vostok запускает всероссийский фотопроjekt «Люди и вертолеты»

Компания Airbus Helicopters Vostok запускает всероссийский фотопроjekt «Люди и вертолеты». Его цель - показать всех тех людей, благодаря которым наши вертолеты ежедневно поднимаются в небо.

В рамках проекта мы собираем фотографии и истории сотрудников наших партнеров и эксплуатантов, которые работают с техникой Airbus, будь то выполнение технических работ, пилотирование, выполнение медицинской эвакуации, мониторинга местности, тушения пожаров, перевозок на шельф или любая другая деятельность с участием наших вертолетов.

Мы стремимся показать, что за успешными и безопасными полетами стоит не только надежная техника, но и десятки людей, которые помогают поддерживать вертолеты в безупречном состоянии и максимально эффективно использовать их возможности.

[\(Airbus Helicopters Vostok\)](#)

В аэропорту Махачкалы будут летать на вертолетах Ансат производства Казанского вертолетного завода

В рамках Международной выставки и научной конференции по гидроавиации «Гидроавиасалон-2018», который в эти дни проходит в Геленджике, было подписано соглашение о намерениях между ПАО «Казанский вертолетный завод» холдинга «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) и ООО «Авиапатруль» о закупке двух вертолетов Ансат. Машины будет эксплуатировать АО «Аэропорт Махачкала».

Планируется, что Ансаты будут поставлены в универсальном варианте исполнения. Напомним, в начале августа 2018 года Казанский вертолетный завод холдинга «Вертолеты России» посетил генеральный директор АО «Аэропорт Махачкала» Арсен Пирмагомедов. Он ознакомился с легким многоцелевым вертолетом Ансат и системой послепродажного обслуживания вертолетной техники.

«Ансат является одной из ключевых моделей холдинга в сегменте легких вертолетов, успешное использование этой машины в рамках программы развития санитарной авиации РФ привлекло к ней повышенное внимание российских и зарубежных заказчиков. Подписанное сегодня соглашение мы намерены в дальнейшем закрепить твердым контрактом, расширив круг эксплуатантов этого вертолета», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. В мае 2015 года было получено дополнение к сертификату типа на модификацию вертолета с медицинским модулем, а в декабре того же года была

сертифицирована версия пассажирской кабины «Салон», которая предназначена для VIP и корпоративных пассажирских перевозок.



Вертолет сертифицирован для использования в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию. Также успешно завершены высокогорные испытания Ансата, подтвердившие возможность его эксплуатации в горной местности на высотах до 3500 метров. Кроме того, в августе этого года по результатам сертификационных работ Росавиация выдала KB3 одобрение главного изменения на увеличение ресурсов ряда агрегатов и систем Ансата.

Аэропорт Махачкалы - старейшее и на данный момент единственное авиапредприятие в Дагестане. Пропускная способность Международного аэропорта «Махачкала» на внутренних рейсах составляет 200 пассажиров в час, а на международных - 60 пассажиров в час. В феврале 2016 года в аэропорту началось строительство нового терминала международных сообщений общей площадью более 8000 м² с пропускной способностью 190 пассажиров в час.

Ежедневно из Махачкалинского аэропорта вылетают до 10 самолётов в Москву, совершаются рейсы в Санкт-Петербург, Сургут, в Ростов-на-Дону, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар и Казань. Также выполняются рейсы по международным направлениям: в Казахстан (г.Актау), Турцию (г. Стамбул), ОАЭ (г. Дубай).

[\(Аэропорт Махачкала\)](#)



Казанский вертолетный завод подписал соглашение о поставке Ансатов для Дагестана

В рамках Международной выставки и научной конференции по гидроавиации "Гидроавиасалон-2018" в Геленджике состоялось подписание соглашения о намерениях между ПАО "Казанский вертолетный завод" холдинга "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) и ООО "Авиапатруль" о закупке двух вертолетов Ансат.

Планируется, что вертолеты будут поставлены в универсальном варианте исполнения, и местом их эксплуатации станет Махачкала.

"Ансат является одной из ключевых моделей холдинга в сегменте легких вертолетов, успешное использование этой машины в рамках программы развития санитарной авиации РФ привлекло к ней повышенное внимание российских и зарубежных заказчиков. Подписанное сегодня соглашение мы намерены в дальнейшем закрепить твердым контрактом, расширив круг эксплуатантов этого вертолета", - заявил управляющий директор Казанского вертолетного завод Юрий Пустовгаров.

На Международной выставке "Гидроавиасалон-2018" в Геленджике Казанский вертолетный завод представил два вертолета Ансат: медицинский и в VIP-модификации. VIP-Ансат оснащен системой активного гашения вибраций и энергопоглощающими креслами из упрочненного пластикового волокна.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. В мае 2015 года было получено дополнение к сертификату типа на модификацию вертолета с медицинским модулем, а в декабре того же года была сертифицирована версия пассажирской кабины "Салон", которая предназначена для VIP и корпоративных пассажирских перевозок.

Вертолет сертифицирован для использования в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию. Также успешно завершены высокогорные испытания Ансата, подтвердившие возможность его эксплуатации в горной местности на высотах до 3500 метров. Кроме того, в августе этого года по результатам сертификационных работ Росавиация выдала KB3 одобрение главного изменения на увеличение ресурсов ряда агрегатов и систем Ансата.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» поставят Ка-32А11ВС компании «Авиалифт Владивосток»

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) и компания "Авиалифт Владивосток" подписали в рамках международной выставки "Гидроавиасалон-2018" контракт на поставку среднего многоцелевого вертолета Ка-32А11ВС в грузовом исполнении.

Свои подписи под документом поставили заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по продажам гражданской вертолетной техники Дмитрий Данилов и генеральный директор

АО "Авиалифт Владивосток" Сергей Гуцалюк. Согласно условиям контракта, вертолет будет передан заказчику в 2019 году.

"Вертолет Ка-32А11ВС зарекомендовал себя как эффективная машина для решения самых сложных задач, в том числе в условиях плотной городской застройки. Компания "Авиалифт Владивосток" уже владеет внушительным парком Ка-32, и последняя модификация этого вертолета значительно расширит возможности эксплуатанта по оказанию авиационных услуг", – заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по продажам гражданской вертолетной техники Дмитрий Данилов по итогам подписания.

Ка-32А11ВС – средний многоцелевой вертолет для эксплуатации днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях. Вертолет незаменим как перевозчик грузов на внешней подвеске и как "летающий-кран" при монтаже высотных конструкций. Соосная схема несущей системы Ка-32А11ВС обладает рядом серьезных преимуществ в точности висения и маневренности вертолёта, что позволяет ему выполнять монтажные операции высокой степени сложности. Ка-32А11ВС может выполнять широкий спектр аварийно-спасательных и противопожарных работ, включая горизонтальное высотное пожаротушение, эффективен для проведения спасательных и медико-эвакуационных операций.



На сегодняшний день Ка-32А11ВС сертифицирован в Северной и Южной Америке, Европе и Азии. Серийное производство в Ка-32А11ВС налажено на Кумертауском авиационном производственном предприятии (КумАПП) холдинга "Вертолеты России".

[\(Вертолеты России\)](#)



Авиакомпания "ЮТэйр" осталась без вертолетов

В парке авиакомпании «ЮТэйр» больше нет вертолетной техники, следует из данных Росавиации за август.

Таким образом, разделение бизнеса внутри группы «ЮТэйр» на самолетную и вертолетную составляющие можно считать законченным. Теперь авиакомпания «ЮТэйр» будет работать практически исключительно в сегменте В2С на самолетах иностранного производства.

Когда-то именно авиакомпания «ЮТэйр» была лидирующим вертолетным оператором России. До 2013 г. включительно она занимала первое место по производственному налету на вертолетах, по информации издания «Ежегодник АТО». Но по итогам 2014 г. «ЮТэйр» по этому показателю опустилась на 3-е место, а лидером отрасли стала авиакомпания «ЮТэйр — Вертолетные услуги» (до лета 2013 г. — Нефтеюганский объединенный авиаотряд; вошел в группу «ЮТэйр» в 2008 г.).

ATO.Ru

Новости вертолетной индустрии в мире

Грузинский провайдер Airplane Technics займется техобслуживанием Bell 505

Грузинские авиавласти (GCAA) допустили специалистов местного провайдера Airplane Technics к линейному ТО вертолетов Bell 505. Компания сообщила, что ее первым заказчиком станет грузинская авиакомпания "Авиатор". По всей видимости, речь идет о перевозчике, созданном компанией Adjara Group Hospitality (занимается гостиничным бизнесом в Грузии). "Авиатор" получила сертификат эксплуатанта в конце 2016 г.

Основные производственные мощности Airplane Technics находятся в аэропорту Тбилиси. Сертификат GCAA организации также распространяется на линейное и базовое ТО самолетов Boeing 737 CL / NG и ВС семейства Airbus A320. Кроме того, у грузинского провайдера есть сертификаты от авиавластей Кувейта и EASA Part 145. Известно, что среди авиакомпаний из ближнего зарубежья услугами Airplane Technics в этом году пользовался казахстанский перевозчик SCAT.

ATO.Ru

Bell 505 «добрался» до Кении

Американский вертолетостроитель Bell (входит в Textron Inc.) продолжает расширять географию поставок своего нового легкого вертолета Bell 505 Jet Ranger X. На прошлой неделе новая машина отправилась в Кению. Вертолет был приобретен через компанию Africanair Helicopter Support Limited и будет эксплуатироваться частным клиентом в Найроби. На сегодняшний день производитель поставил более ста машин.

Bell 505 Jet Ranger X – легкий пятиместный вертолет с двигателем Turbomeca Arrius 2R, системой FADEC, крейсерской скоростью 232 км/ч, дальностью 667 км, полезной нагрузкой 680 кг. К услугам



клиентов вертолет предлагает полностью интегрированную «стеклянную кабину» для уменьшения нагрузки пилота, отличный обзор для экипажа и авионика G1000H. Дополнительной функцией безопасности является высокоинерционный несущий винт, который дает превосходные возможности авторотации. При создании модели американская компания Bell руководствовалась задачей сделать его наиболее безопасным, эффективным и надежным. Одним из факторов успеха новой модели считается ее сравнительно невысокая цена — \$1,4 млн., позволяющая конкурировать с Robinson R66 стоимостью \$1,15 млн. (примерные цены в России).

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

[\(BizavNews\)](#)

Чилийские военные приняли на вооружение первые три вертолета "Блэкхок"

Военно-воздушные силы Чили официально приняли первые три из шести заказанных многоцелевых вертолетов S-70i "Блэкхок Интернэшнл" (MH-60M). Как сообщает во вторник, 4 сентября, ЦАМТО, церемония состоялась на авиабазе Пудауэль в Сантьяго в присутствии министра обороны Альберто Эспина.

По информации Infodefensa.com, присутствующим представили три вертолета S-70i. Один из них, H-05, показали в базовой конфигурации: без ИК-системы переднего обзора Forward Looking Infrared System (FLIR) и фильтров для применения в пустыне. H-04 оборудован короткими крыльями и системой размещения вооружения на наружной подвеске (ESSS), а также системой фильтрации для защиты от песка (IBF). H-03 демонстрировался с ИК-системой FLIR, внутренними топливными баками, системой быстрой высадки по тросам и носилками.

Все три вертолета оснащены метео-РЛС Honeywell Primus 701A, креплениями для установки систем самообороны и пулеметов.

Как сообщалось ранее, по результатам оценки тендерных предложений, которая длилась несколько лет, в августе 2016 года командование ВВС Чили выбрало многоцелевой "Блэкхок" победителем конкурса на поставку перспективного среднего транспортного вертолета.

В декабре 2016 года с американской компанией Sikorsky заключили контракт на поставку шести вертолетов S-70i "Блэкхок", сборка которых выполняется на предприятии польского подразделения PZL Mielec (Polskie Zaklady Lotnicze Mielec). Соглашение также включает материальное обеспечение, поставку запасных частей и наземного оборудования, подготовку пилотов и техперсонала, оказание технической помощи. Стоимость соглашения не раскрывалась, но по информации СМИ она может составить 180 млн долларов.

Планируется, что оставшиеся три вертолета поставят заказчику в октябре-ноябре этого года.



На церемонии министр обороны подтвердил, что контракт предусматривает возможность закупки трех дополнительных вертолетов.

[\(Военное.рф\)](#)

Франция поставит Украине б/у вертолеты

Франция в рамках контракта с Украиной поставит 55 вертолетов Airbus за €555 млн, почти половина из которых уже были в употреблении, сообщает издание «Наши деньги».

Согласно данным системы закупок «Прозорро», Украина получит вертолеты в различных конфигурациях к концу 2022 года. 21 из них уже использовались и имеют степень износа основных узлов и агрегатов в 50%, а также не менее 300 остаточных летных часов.

Эксплуатация данного типа вертолетов - H225 2007-2012 годов - приостановлена после аварии в Северном море в Норвегии.

Вертолеты будут куплены за счет кредита Франции в размере €475 млн.

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

113 вылетов в сутки

Немецкая служба спасения DRF Luftrettung (German Air Rescue) в первом полугодии выполнила 20330 вылетов, говорится в сообщении компании. Сейчас DRF Luftrettung управляет 31 базой HEMS в Германии и Австрии. Оператор неоднократно оповещался о множестве несчастных случаев, связанных с ДТП и отдыхом на природе, а опытный персонал оказывал помощь пациентам с коронарными синдромами и инсультами. Именно в таких случаях от скорости получения врачебной помощи зависит многое. Благодаря современному медицинскому оборудованию медики службы в состоянии диагностировать и оказывать медицинскую помощь по широкому спектру заболеваний и травм на месте.

«Помимо лечения, пациентов нужно быстро транспортировать к местам лечения. Каждый третий пострадавший транспортировался в клинику вертолетами H145, оснащенными приборами ночного видения. Частыми были миссии в горных районах для экипажей двух станций в Австрии. Вертолеты, базирующиеся в Тироле и Каринтии, оснащены кабельными лебедками, без которых спасение в Альпах невозможно», - комментируют в компании.

Специально оборудованный оффшорный вертолет в Гюттине (остров Рюген) обеспечивал слаженную работу службы в Балтийском море. Воздушные машины скорой помощи DRF Luftrettung занимаются доставкой пострадавших или заболевших за рубежом в больницы на родине.



Опытные экипажи и отделения интенсивной терапии позволяют обеспечить оптимальный уход за и передать пациента с вертолетной на больничную койку. Перевозки координируются рабочим центром в аэропорту Карлсруэ круглосуточно, 365 дней в году. Операционный центр обеспечивает летную годность флота круглый год. Здесь за этим следят около 120 инженеров.

Отдел продаж предлагает полный спектр услуг частным, коммерческим и официальным авиационным операторам. Национальные и международные клиенты получают выгоду не только от обширного опыта в области спасения, производительности технической поддержки, но и от тренировочных курсов по практическому выполнению операций.

Конечно, проще жить, когда государственный механизм работает ради людей. Но немцам удалось снизу построить систему, которая признана общегосударственной и только частично финансируется государством.

В роли заказчиков выступают МВД земель, отвечающие за спасательные службы на местах по немецкому законодательству. Стоимость минуты полета составляет чуть больше €60. Основная доля средств поступает не из госбюджета, а от страховых компаний, добровольных пожертвований и специальных фондов. К примеру, ADAC за последние 30 лет выделил на поддержку около €220 млн.

Простым немцам за услуги не нужно платить, все покрывают обязательная государственная и частные медицинские страховки. Со странами ЕС подписываются социальные договоры, регулирующие порядок оплаты. В остальных случаях действуют полисы, необходимые для поездок за рубеж.

Процесс «заказа» рейса прост. Обращение поступает в единую службу помощи 112, которая оповещает все доступные станции и выбирает вариант оказания помощи по принципу «кто быстрее». Машина скорой помощи доберется не так быстро, как вертолет, поэтому, аэромедицинский трафик в Германии очень оживлен.

[\(BizavNews\)](#)

Второй медицинский вертолет H145 для Hiaratagakuen

Компания Hiaratagakuen, базирующаяся в Кансай, получила второй вертолет H145/BK117D-2, предназначенный для оказания неотложной медицинской помощи, а также для перевозки пассажиров и грузов. Первый винтокрыл этой модели был отправлен в Японию в декабре 2017 года и поступил на службу в Медицинский центр Нагасаки в июне этого года. В настоящее время Hiaratagakuen также является оператором 14 единиц H135.



Япония первой в мире начала использовать аварийные медицинские вертолеты, которые быстро завоевали признание в Стране Восходящего солнца и позволяют быстро эвакуировать население из мест, пострадавших от стихийных бедствий, а также обеспечить немедленное начало медицинской помощи на борту во время транспортировки в больницу. В 2010 году правительство региона Кансай, расположенное в центрально-западной части острова Хонсю, включая префектуры Нара, Вакаяма, Ми, Киото, Осака, Хёго и Шига, запустило работу вертолетных служб неотложной медицинской помощи, основным оператором которой стала компания Hiaratagakuen. В настоящее время более 50 вертолетов экстренной медицинской службы работают в 42 префектурах Японии.



«Выполняя медицинские спасательные миссии, в которых каждая секунда на счету, важно, чтобы мы были оснащены соответствующими вертолетами. В течение почти двадцати лет мы получаем хорошую поддержку Airbus, особенно в связи с недавним началом эксплуатации вертолетов H145 / BK117D-2. Мы убеждены, что добавление второго H145 увеличит наши эксплуатационные возможности, когда мы начнем спасательные миссии по всей стране», - сказал Мицухиро Хирата, вице-президент оперативного отдела Hiaratagakuen.

«Airbus оказывает поддержку японским службам неотложной медицинской помощи, особенно благодаря первому H145/BK117D-2, который вступил в эксплуатацию в Hiaratagakuen в начале лета. Вскоре к нему присоединится второй вертолет этого типа. Учитывая его маневренность и производительность, мы знаем, что наш H145 / BK117D-2 будет продолжать оказывать поддержку Hiaratagakuen при каждой медицинской миссии по спасению», - прокомментировал Оливье Тиллер, управляющий директор Airbus Helicopters Japan.

H145/BK117D-2 был разработан в сотрудничестве с Kawasaki Heavy Industries для обеспечения отличной производительности. Вертолет оснащен авионикой Helionix и приспособлен для работы в условиях высокогорья и жаркого климата. Более 1400 вертолетов H145/BK117D-2 были поставлены пользователям по всему миру. В общей сложности они уже налетали почти 5 млн часов.

AircargoNews.ru

Новости аэрокосмической промышленности

"Аэрофлот" получил очередной SSJ100

Авиакомпания "Аэрофлот - российские авиалинии" получила восемнадцатый самолёт Superjet 100 по контракту, подписанному в прошлом году на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2017, сообщила пресс-служба ПАО "Аэрофлот".

Напомним, первый твёрдый контракт на поставку "Аэрофлоту" тридцати самолётов этого типа выполнен в 2016 году. Как уже писал "АвиаПорт", в июле прошлого года на МАКС-2017 "Аэрофлот", компания "ВЭБ-лизинг" и "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) заключили твёрдый контракт на поставку ещё двадцати SSJ100. Документ стал продолжением меморандума о намерениях, заключённого между "Аэрофлотом" и "Гражданскими самолетами Сухого" (ГСС, входит в ОАК) в январе 2015 года. За счёт новых поставок количество SSJ100 в парке национального перевозчика увеличится до пятидесяти. Все воздушные суда поставляются в двухклассной компоновке (12 кресел в бизнес-классе и 75 кресел в экономе).

В пресс-службе "Аэрофлота" уточнили, что поставленному SSJ100 с бортовым номером RA-89110 присвоено имя советского лётчика, Героя Советского Союза Михаила Громова. Новый SSJ100 начнёт выполнять рейсы по маршрутной сети авиакомпании уже в ближайшие недели.

АвиаПорт



Усталость пилотов – «хроническая болезнь» авиакомпаний, работающих в РФ

Экипаж самолета Boeing 737 авиакомпании Utair, совершивший аварийную посадку в аэропорту "Адлер", не справился с заходом на посадку. Это 3 сентября предположил вице-президент межгосударственной федерации профсоюзов летного состава гражданской авиации России Альфред Малиновский в эфире передачи "Время покажет" на Первом канале.

"В это время, даже если экипаж отдохнувший, это все равно сонливость, - сказал Малиновский. - Три часа ночи. Это один фактор. Второй фактор - гроза. В это время в центре циклона при заходе на посадку самолет бросает, как щепку. В эту мясорубку лучше не попадать. Когда не получился первый заход, самое грамотное было уйти на запасной (аэродром - прим. ИА REGNUM). Но фактическая погода - это одномоментная погода. Через секунду ветер может измениться на попутный. При этом гарантировать нормальную посадку было невозможно".

Эксперт также предположил, что при расследовании случившегося, скорее всего, будет сделан вывод, что экипаж не справился с заходом на посадку.

"Но возникает второй вопрос - почему не справился?" - заметил Малиновский и добавил, что есть большие вопросы к авиакомпании, которой принадлежал самолет, так как "летного состава там не хватает", и "люди работают на износ".

Кроме того, он подчеркнул, что хроническая болезнь практически всех российских авиакомпаний - это несоответствие штатного расписания пилотов и объемов работ.

Напомним, как сообщало ИА REGNUM, в Москву уже доставлены два бортовых самописца пассажирского самолета Boeing 737 авиакомпании Utair, который в ночь на 1 сентября при посадке в международном аэропорту "Адлер" (Сочи) выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы.

На борту самолета находились 166 пассажиров и шесть членов экипажа. В результате инцидента пострадали 18 пассажиров, среди которых трое детей. На месте происшествия также скончался сотрудник аэропорта, который первым прибыл к горящему самолету и проводил эвакуацию, - у него не выдержало сердце.

[\(ИА REGNUM\)](#)

Россия создаст десантный конвертоплан

ВДВ России готовят техническое задание на создание десантного конвертоплана (гибрид самолета и вертолета), сообщил РИА Новости источник в оборонной промышленности.

«ВДВ прорабатывают возможность применения конвертопланов для доставки десантников на поле боя. До конца сентября планируется получить техзадание и открыть опытно-конструкторскую работу по данной машине», — сказал собеседник.



По мнению военного эксперта Алексея Леонкова, российская армия может получить конвертоплан в 2023 году в рамках действующей госпрограммы вооружений.

«На создание летного образца такой машины должно уйти где-то три-пять лет, после чего конвертоплан пройдет цикл испытаний и будет принят на вооружение. При самом оптимистичном сценарии мы увидим этот конвертоплан в нашей армии через пять лет, при пессимистичном — через десять, то есть в пределах нынешней госпрограммы вооружений 2018-2027», — отметил специалист.

Эксперт отметил, что в настоящее время ВДВ необходим конвертоплан, который дополняет и расширяет возможности традиционных вертолетов, в частности по дальности и скорости полета. Также в машине могут быть заинтересованы силы специальных операций.

В августе ректор Казанского национального исследовательского технического университета Альберт Гильмутдинов заявил, что конвертоплан массой 6,7 килограмма, разработанный в Татарстане по заказу Минобороны, успешно прошел испытания.

В настоящее время в США серийно выпускается пилотируемый конвертоплан Bell V-22 Osprey полетной массой 27,4 тонны, способный развивать скорость до 509 километров в час в самолетном режиме. С 1988 года произведено более 300 таких машин стоимостью около 70 миллионов долларов каждая.

Lenta.ru

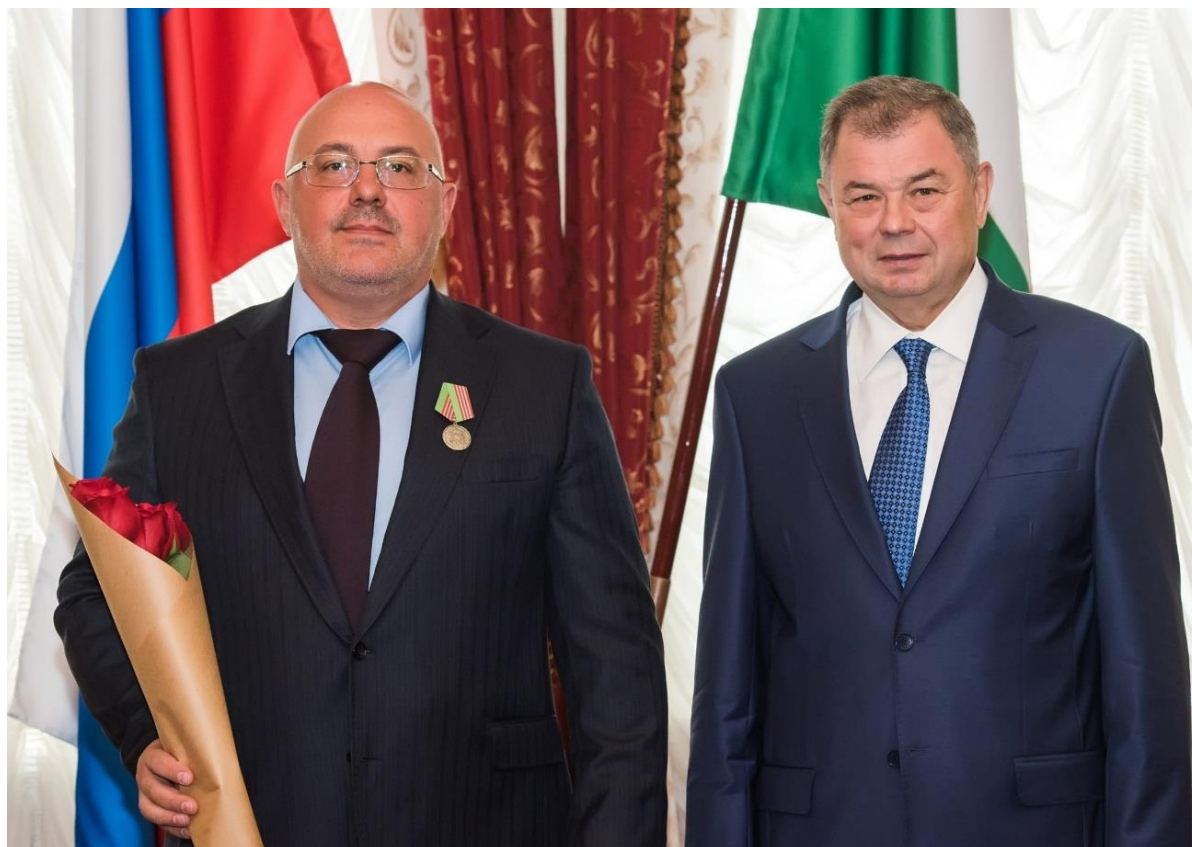
Андрею Силкину вручена медаль «За особые заслуги перед Калужской областью»

4 сентября 2018 года губернатор Калужской области Анатолий Артамонов вручил генеральному директору ОНПП «Технология» им. А. Г. Ромашина Андрею Силкину медаль «За особые заслуги перед Калужской областью», отметив его личный вклад в развитие региона и предприятия.

Андрей Силкин возглавляет ОНПП «Технология» им. А. Г. Ромашина с 2015 года. Под руководством Андрея Николаевича предприятие достигло значительных результатов. Только в 2017 году выручка «Технологии» от продажи продукции составила 6,2 млрд рублей, увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 10%. Доля гражданской продукции в этом объеме составила 19,7% (1,2 млрд рублей), что является одним из лучших показателей среди предприятий оборонно-промышленного комплекса в Калужской области. ОНПП «Технология» занимает передовые позиции на рынках авиационного и железнодорожного остекления, в полном объеме выполняет обязательства в рамках гособоронзаказа и обязательства по федеральным целевым программам (с 2015 года успешно осуществлен ввод семи объектов в рамках трех ФЦП).

Являясь участником проектов федерального значения, таких как создание авиалайнера МС-21 и теплохода на подводных крыльях «Комета 120М», предприятие эффективно интегрировано в экономическую структуру региона. ОНПП «Технология» является одним из крупнейших налогоплательщиков Калужской области.

Особое внимание Андрей Силкин уделяет решению социальных вопросов. Благодаря его принципиальной позиции предприятие выполняет все взятые на себя социальные обязательства перед коллективом. В том числе в полной мере оказывается поддержка объектам социальной сферы ОНПП «Технология». Детский оздоровительный лагерь предприятия «Полёт» признан одним из лучших в регионе, ежегодно в нем отдыхают порядка 800 детей Калужской области.



«Это награда — признание того, что мы неотделимы от региона и движемся в правильном направлении. Для меня большая честь руководить нашим предприятием и работать на благо Калужской области», - подчеркнул генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин.

[\(ОНПП «Технология»\)](#)

«Гидроавиасалон – 2018» откроется в Геленджике. Главной темой деловой программы салона станет «Цифровая авиапромышленность»

С 6 по 9 сентября состоится 12-я Международная выставка и научная конференция по гидроавиации «Гидроавиасалон – 2018». Авиационный форум, не имеющий аналогов в мире, проводится раз в два года на территории аэропорта «Геленджик» и испытательно-экспериментальной базы ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева».

Организатором Гидроавиасалона является Министерство промышленности и торговли РФ, организатором – Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), оператор выставки – ОАО «Авиасалон».



ОАК представит единую экспозицию предприятий корпорации: ПАО «Корпорация «Иркут», АО «РСК «МиГ», ОАО «Ил», ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева», АО «ГСС». На стенде Корпорации будут представлены модели самолетов Су-30СМ, Як-130, МиГ-29К, Ил-114МП, Бе-103, Бе-200, а также МС-21 и Superjet 100.

Конгрессная часть Гидроавиасалона пройдет в этом году под лозунгом «Цифровая авиапромышленность». Планируется проведение более десятка мероприятий, включая международную конференцию по амфибийной и безаэродромной авиации. Ряд мероприятий пройдет под эгидой Минпромторга России. Значительная часть деловой программы будет посвящена темам, связанным с беспилотной авиацией. В частности, в рамках выставки состоится совместное выездное заседание Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по авиационной промышленности, Комиссии Государственной Думы по правовому обеспечению развития организаций оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на тему: «Производство беспилотных летательных аппаратов как одно из основных направлений диверсификации предприятий ОПК. Перспективные рынки и барьеры».

В рамках деловой программы выставки корпорация проведет молодежную программу «Авиация будущего», включающую в себя образовательно-дискуссионную и выставочную составляющие. Программа предполагает привлечение до 200 участников: лучших молодых специалистов корпорации и смежных отраслей, студентов профильных ВУЗов и школьников. В рамках программы планируется презентация разработок и проектов участников – победителей и призеров молодежных программ и проектов корпорации.

[\(ОАК\)](#)

Канадская компания предлагает наладить сборку самолетов в Приморье

Канадская компания предлагает наладить сборку пассажирских самолетов DHC-6 в Приморье. Детали проекта намечено обсудить на Восточном экономическом форуме (ВЭФ) во Владивостоке, сообщил в среду журналистам врио губернатора Андрей Тарасенко.

"Она (компания) прибывает сюда из Канады, предлагает собирать в Арсеньеве самолеты. Если договоримся (на ВЭФ), то тут же подпишем соглашение. Вы эти самолеты знаете, они у нас в "Авроре". Им понравилась наша эксплуатация, поэтому они готовы открыть здесь сборку", - сказал Тарасенко.

Парк авиакомпаний "Аврора" насчитывает три самолета DHC-6 канадского производства, которые были закуплены администрацией Приморского края для развития внутренних авиамаршрутов. В 2017 году они перевезли 38 тыс. жителей региона, планируется, что в этом году показатель достигнет 42 тыс.

Также губернатор отметил, что регион будет закупать новейшие вертолеты Ка-62, которые уже готов выпускать завод "Прогресс" холдинга "Вертолеты России" в Арсеньеве. "Ка-62 получил первые



документы, начинает летные испытания. Мы купим, чтобы у нас был новый вертолет. Многие губернаторы проявили интерес (к вертолету)", - отметил Тарасенко.

Четвертый Восточный экономический форум (ВЭФ) пройдет с 11 по 13 сентября во Владивостоке. Его программа предполагает проведение более 70 деловых мероприятий, включая панельные сессии, бизнес-диалоги и круглые столы. Традиционно центральным событием форума станет пленарное заседание с участием президента РФ Владимира Путина. Тема заседания в этом году - "Дальний Восток: расширяя границы возможностей".

[\(ТАСС\)](#)

Ростех представит более 100 новейших разработок на «Гидроавиасалоне-2018»

Ростех представит более 100 разработок предприятий Госкорпорации в области авиационной техники, двигателестроения, современных систем построения коммуникационных сетей, автоматизированных программно-аппаратных комплексов для авиации, электростанций для транспорта и многое другое на выставке «Гидроавиасалон-2018», которая пройдет с 6 по 9 сентября 2018 года в Геленджике.

Разработки предприятий Госкорпорации Ростех будут представлены в рамках объединенной экспозиции на площади около 500 квадратных метров. В выставке примут участие «Технодинамика», «Вертолеты России», «Автоматика», ОДК, КРЭТ, «Росэлектроника», «РТ-Химкомпозит», «РТ-Техприемка», «Швабе» и «БАРС Груп». Кроме того, на форуме будет подписан ряд важных соглашений и презентовано несколько перспективных проектов, в том числе в части реализации программы развития санитарной авиации и создания пилотной сети электрических заправочных станций в одном из регионов России (ЭЗС).

«В этом году предприятия корпорации демонстрируют на выставке широкую линейку продукции для авиации и авиастроительной отрасли – современные образцы вертолетной техники, бортовой электроники, средства навигации, связи, беспилотные технологии и многое другое. Авиастроение как одна из наиболее высокотехнологичных отраслей всегда задавала тренды и ориентиры для других сфер экономики, поэтому «Гидроавиасалон» является для нас одной из ключевых площадок для демонстрации передовых разработок, встреч с партнерами и обмена мнениями», – заявил генеральный директор Госкорпорации Ростех Сергей Чемезов.

Представители Госкорпорации и входящих в нее холдингов намерены провести переговоры с потенциальными партнерами и принять активное участие в мероприятиях деловой программы форума. В этом году выставка и научная программа будут посвящены цифровым технологиям в авиации и других отраслях, запланировано более 50 мероприятий в рамках деловой программы, а свою продукцию представят более 200 компаний.

«Гидроавиасалон-2018» пройдет на территории испытательно-экспериментальной базы ТАНТК им. Г.М. Бериева в Геленджике. Организатором мероприятия является Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, организатором – ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», оператором – ОАО «Авиасалон».

[\(Ростех\)](#)



Минтранс РФ планирует оставить авиаперевозчикам квоту в 200 пилотов-иностранцев в год

Министерство транспорта РФ планирует сохранить для авиакомпаний квоту на наем иностранных пилотов на уровне 200 человек в год, сообщил журналистам заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик.

Срок разрешения правительства на наем пилотов-иностранцев истекает в июле 2019 года.

"Вероятнее всего, мы сохраним (квоты) на уровне прошлого года (200 пилотов). Но они ни в прошлом году, ни в позапрошлом не были выбраны даже наполовину", - сказал он.

Квоты на прием

Квоты на пилотов-иностранцев распределяются Росавиацией один раз в квартал, при этом невыбранная квота переходит на следующий период.

Нехватка пилотов в отрасли наблюдается с 2014 года, тогда Минтранс для решения проблемы разрешил российским авиакомпаниям нанимать на работу иностранных пилотов - сейчас разрешается принимать в год суммарно для всех авиакомпаний до 200 человек. Срок соответствующего разрешения истекает в июле 2019 года.

Накануне Минтранс РФ опубликовал оповещение о разработке проекта постановления правительства, которое даст возможность пролонгировать наем пилотов.

Ранее группа "Аэрофлот" сообщила о дефиците пилотов и предупредила, что проблема будет только усугубляться. В 2018 году группа планирует нанять 350 пилотов (300 из которых - выпускники российских вузов), всего же отрасли понадобится около 900 пилотов при том, что ежегодно в России выпускаются 750.

По словам Юрчика дефицита в пилотах нет, не хватает только командиров воздушных судов. "Поэтому мы даем возможность авиакомпаниям на короткий период времени, не вводя это постоянной мерой, при необходимости нанять пилотов из за рубежа", - сказал он.

Росавиация разрешила российским авиакомпаниям нанять 210 иностранцев на должность командира воздушного судна (КВС), говорится в материалах ведомства. В частности, авиакомпаниям группы "Аэрофлот" разрешили трудоустройство 120 иностранных КВС, структурам "Ютэйра" - 35 специалистов, авиакомпаниям "Ред Вингс" и "Азимут" - по 10 человек.

[\(ТАСС\)](#)

ОНПП "Технология" представило Т-500А на Гидроавиасалоне-2018

На "Гидроавиасалоне-2018" ОНПП "Технология" им. А. Г. Ромашина (Холдинг "РТ-Химкомпозит", входит в Госкорпорацию Ростех) представило летательный аппарат на поплавковом шасси Т-500А.

Воздушное судно с композитным планером, созданное в партнерстве с фирмой "МВЕН" (Республика Татарстан), является модификацией самолета Т-500.

Благодаря оснащению поплавковым шасси возможности эксплуатации Т-500, уже получившего прозвище "летающий трактор", значительно расширились. Т-500А может применяться при выполнении патрульных, поисково-спасательных и ряда других работ. Для эксплуатации самолета не требуется организация специальных взлетно-посадочных полос, а базироваться воздушные суда этого типа могут на гидродромах, речных и морских портах и причалах со швартовочным оборудованием. Универсальность воздушного судна обеспечивает, в том числе, возможность оперативной замены поплавкового шасси на колесное или лыжное.



"Проект получился удачным в силу вариативности применения самолета. Оказалось, что потребность в неприхотливой, экономичной машине есть не только у сельского хозяйства. Пожарная служба, экологический мониторинг, спасатели, охрана водных районов, даже доставка почты в отдаленные районы на крайнем Севере - и представленная модификация способна закрыть узкие места по многим направлениям. Тем более, что технология формования композитного планера дает возможность эксплуатации машины в любом климате - от субтропиков до арктических широт", - отметил генеральный директор ОНПП "Технология" Андрей Силкин.

Т-500А будет незаменим при обеспечении работ на реках и озерах, окруженных большими лесными массивами, и доставке малогабаритных грузов (до 500 кг) в отдаленные районы. Кроме того, модификация может быть оснащена средствами спасения и эвакуации, или системой быстрого набора 400 литров воды при глиссировании по водной поверхности для последующего ее сброса на очаг возгорания.

[\(ОНПП Технология\)](#)

Таганрогский авиазавод поможет китайской AVIC в сертификации самолета AG600

Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г. М. Бериева, который производит самолеты-амфибии Бе-200, поможет Китайской авиастроительной корпорации (AVIC) в сертификации одного из крупнейших в мире самолетов-амфибий AG600. Об этом сообщил в ходе пленарной сессии "Гидроавиасалон-2018" генеральный директор ТАНТК Юрий Грудинин.

"Мы буквально за один месяц до "Гидроависалона" были в Китае (в AVIC) по вопросу помощи доведения AG600 до понятного вида сертификационного базиса", - сказал он.



Созданный Китайской авиастроительной корпорацией (Aviation Industry Corp of China) гидросамолет предназначен для нужд гражданской авиации. Он сконструирован специально для борьбы с лесными пожарами и проведения спасательных операций. Ранее проходила информация, что этот самолет могут задействовать и ВВС Народно-освободительной армии Китая для защиты интересов страны на море при проведении патрульных операций.

Максимальная взлетная масса AG600 составляет 53,5 тонн. Он может развивать скорость до 500 км/ч с дальностью полета до 4,5 тыс. км и продолжительностью нахождения в воздухе до 12 часов. Длина самолета - 37 м, размах крыльев - 38,8 м. Гидросамолет может взлетать и садиться как на обычных аэродромах, так и водной поверхности.

Самолет будет выпускаться в пассажирской и грузовой модификациях. AG600 станет крупнейшим в мире воздушным судном такого класса. Первые летные испытания самолета состоялись в декабре 2017 года в городе Чжухай (южная провинция Гуандун). Для набора взлетной скорости AG600 потребовалось тогда около 600 метров взлетно-посадочной полосы.

Международная выставка и научная конференция по гидроавиации "Гидроавиасалон-2018" проходит с 6 по 9 сентября. Авиационный форум проводится раз в два года на территории аэропорта Геленджик и испытательно-экспериментальной базы ТАНТК имени Г. М. Бериева. Организатором "Гидроавиасалона" является Министерство промышленности и торговли РФ, устройтеlem - Объединенная авиастроительная корпорация.

[\(ТАСС\)](#)

Таганрогский авиазавод намерен заказать новую версию двигателя у украинской "МоторСич"

Производитель самолетов-амфибий Бе-200 Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г. М. Бериева (ТАНТК) продолжает сотрудничать с украинским производителем двигателей компанией "МоторСич" и намерен заказать новую версию двигателя Д-436. Об этом сообщил генеральный директор - генеральный конструктор ТАНТК Юрий Грудинин.

"Мы работаем с "МоторСич" плодотворно, с ними продолжаем развивать программу по 436-м двигателям путем замены, возможно, в ближайшем будущем на двигатель 436-178. Мы сейчас получаем реверсивное устройство на двигатель 436, что нам (самолетам Бе-200) позволит останавливаться на воде без глиссирования", - сказал он.

В компании добавили, что планируют продвигать самолет-амфибию на зарубежные рынки в двух вариантах - с двигателями украинского производства Д-436 и российско-французскими SaM146.

"В рамках подготовки поставок в дальнейшем самолета заказчикам мы продолжаем модифицировать самолет Бе-200, и сейчас в рамках следующего проекта ремоторизации самолета на двигатель SaM146 - это первый случай в нашей отечественной практике, когда мы поставим на рынок самолет с двумя двигателями - и 436-ми, и SaM146", - пояснил Грудинин.



Ранее сообщалось, что в 2021 году ТАНТК выпустит первый самолет с двигателями российско-французского производства SaM146.

Российский самолет-амфибия Бе-200 способен садиться как на наземные грунтовые и ледовые аэродромы, так и на воду. Базовая конфигурация самолета предназначена для тушения лесных пожаров. Помимо базового Бе-200, существуют транспортная, пассажирская, поисково-спасательная и санитарная модификации. Самолет оборудован восемью водяными баками, расположенными под полом грузовой кабины, и может брать на борт до 12 тонн воды.

[\(ТАСС\)](#)

В Петербурге будут развивать авиацию

АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» разрабатывает концепцию развития инфраструктуры для авиации города и области.

Как сообщили в пресс-службе дирекции, в последние годы произошло резкое сокращение числа объектов воздушного транспорта. В настоящее время в Северо-Западном федеральном округе насчитывается 9 аэропортов (ранее 77), а в Санкт-Петербурге и Ленинградской области из 17 действует лишь один. Между тем, данные объекты могут быть использованы для нужд санитарной авиации, развития туристической отрасли и деловой авиации.

«Реализация данной концепции будет способствовать удовлетворению потребностей в услугах гражданской авиации, что в свою очередь повлияет и на аспекты социально-экономического развития Петербурга и Ленобласти», - добавили в организации.

[\(BizavNews\)](#)

Новости беспилотной авиации

Дрон-акробат Air Hogs Supernova управляется движением рук

Постоянно растущее семейство летающих дронов поражает своим внешним разнообразием. Компания Air Hogs, известная дистанционно управляемыми автомобилями и самолетами разработала квадрокоптер Supernova, который управляется движением рук.

Способностью реагировать на них беспилотник обязан встроенным лазерным датчикам и отзывчивому ядру, отвечающим за выполнение различных воздушных трюков.

В арсенале Supernova свыше 30 несложных и 9 фигур "высшего пилотажа", доступных разве что более солидным БПЛА. Ручные манипуляции сводятся к комбинациям из нескольких жестов вдоль правой и левой сторон дрона, а также к "поддерживающему" жесту снизу.

Трюков начального уровня достаточно много. Более сложных значительно меньше. Их названия: "бумеранг", "танцевальная дискотека", "прогулка с собакой" и "игра мертвых". Однако, овладеть

навыками управления достаточно просто. Для этого потребуется всего лишь несколько перезарядок батареи с помощью микро-USB кабеля.



Разработчики рекомендуют играть с Supernova в закрытых помещениях и если у пользователя есть длинные волосы, то предварительно убрать их. Существуют и ограничения по возрасту. Не стоит доверять дрон детям до восьми лет. В целях безопасности он спрятан в специальную защитную, пружинистую, пластмассовую клетку, однако все же стоит держать руки подальше от его вращающихся винтов.

Цена Supernova - 39,99 долларов.

[\(Техкульт\)](#)

Дорожная карта "Аэронет" будет актуализирована

Перед рабочей группой "Аэронет", созданной в рамках Национальной технологической инициативы (НТИ) для координации работы по развитию беспилотных систем гражданского назначения, стоит задача к 2035 году вывести нашу страну в лидеры мирового рынка беспилотных авиационных систем (БАС), авиационно-космических систем и малых космических аппаратов, а также продуктов и услуг на их основе. Текущий план мероприятий "дорожной карты", утверждённой в 2016 году, рассчитан только до начала 2019 года. В связи с этим рабочая группа приступила к обновлению "дорожной карты" и разработке плана мероприятий на следующий трёхлетний период, сообщил "АвиаПорту" её лидер (соруководитель), генеральный директор ЗАО "Центр передачи технологий" Сергей Жуков в кулуарах выставки "Гидроавиасалон-2018".



С. Жуков поделился, что разработку актуальной версии "дорожной карты" рабочая группа планирует завершить уже к концу 2018 года, после чего она будет направлена в правительство. "Общий прогноз пишется на 20 лет, но план мероприятий - только на три года. У нас все мероприятия заканчиваются в 2018 - начале 2019 года, то есть сейчас мы обязаны сделать актуальную версию на ближайшие три года, - рассказал он. - Как показывает опыт, после того, как она попадет в правительство, ещё минимум полгода займёт согласование. Аппарат может её "отбить", такое тоже бывает. Но если особых замечаний не будет, актуализированная "дорожная карта" будет отправлена на согласование в заинтересованные ведомства: в Минтранс, Минпромторг, Роскосмос, силовые структуры и так далее. Потом она пройдет Минэкономразвития и Минфин. После этого, мы надеемся, она будет успешно принята с какими-то доработками".

Лидер рабочей группы "Аэронет" дополнил, что список направлений работы останется прежним и будет включать транспортные перевозки, дистанционное зондирование земли, поиск и спасение, сельское хозяйство и спейснет. С. Жуков отметил, что обновлённая "дорожная карта" не будет затрагивать вопросы нормативного регулирования (в соответствии с постановлением правительства РФ №1184 от 29 сентября 2019 года, для них разрабатывается отдельная "дорожная карта"). При этом в ней появятся мероприятия, касающиеся тяжёлых беспилотников. "Мы задумались о создании нового поколения тяжёлых аппаратов массой более 30 кг. Мы понимаем, что этот вопрос должен быть проработан на основе нашей концепции ("Концепция развития БАС 2030" - часть "дорожной карты"). Концепцию мы должны делать вместе с Минпромторгом и ОАК, а также с государственным сектором науки, то есть с НИЦ "Институт имени Н.Е. Жуковского" и входящими в него институтами", - прокомментировал С. Жуков. Он уточнил, что концепция предполагает классификацию тяжёлых аппаратов по грузоподъёмности, дальности и скорости полёта и так далее. "Это (классификацию - "АвиаПорт") важно сделать, чтобы не создавать "зверинец". Отдельно будут классифицироваться силовые установки и целый ряд технологий. Отдельно будем рассматривать вопросы технологических барьеров", - дополнил С. Жуков.

По словам С.Жукова, за последние три года накоплен определённый опыт, но, тем не менее, выполнить все мероприятия, предусмотренные текущим планом, не удалось. "Честно говоря, за первые три года дорожная карта не выполнена. Проекты финансировались, но они "выдёргивались" из разных мест. В целом же, какого-то механизма отслеживания "дорожной карты" не было, - констатировал он. - Возможно, с созданием Инфраструктурных центров рабочих групп этот вопрос станет более упорядоченным".

Стоит отметить, что 6 сентября, в рамках Гидроавиасалона прошла панельная дискуссия, посвящённая "дорожной карте" "Аэронет" и её актуализации, а также проектам, реализованным в рамках государственной поддержки НТИ. Мероприятие проведено рабочей группой НТИ при участии Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

[\(АвиаПорт\)](#)

Беспилотный вертолет для кораблей начали выпускать в Ростове

Беспилотный вертолет для базирования на водных объектах начало выпускать ОАО "Горизонт" в Ростове-на-Дону, сообщила горадминистрация.



"Беспилотный аппарат представляет собой вертолет вертикального взлета и посадки, может базироваться на судах и морских платформах", - сказано в сообщении. Отмечается, что аппарату не требуется специальное наземное авиационное оборудование.

На предприятии произвели полную замену выпускаемой продукции, и теперь завод предлагает современные системы управления техсредствами кораблей, интегрированные мостиковые системы, вычислительные модули собственной разработки, промышленные LCD-мониторы, многофункциональные пульта с сенсорным управлением, а также радиолокационные станции обзора летного поля.

[\(Ростов Газета\)](#)

В России разработаны системы защиты беспилотников от перехвата - ОАК

В России разработаны защищенные от перехвата злоумышленниками каналы связи для беспилотников, заявили "Интерфаксу" в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

"На примере классических электрических коптеров решены вопросы безопасности, в частности, отработан комплекс мер по недопущению перехвата управления третьими лицами за счет использования помехозащищенных каналов и помехозащищенных навигационных устройств", - сообщил представитель ОАК.

Он отметил, что также появляются разработки, которые позволят увеличить продолжительность полета и радиус действия беспилотных аппаратов.

"В перспективе беспилотники смогут выполнять принципиально новые функции. К примеру, на базе беспилотной авиации может быть создана транспортная система, которая решит проблему доставки грузов в труднодоступные районы и при этом сократит издержки. Это может быть особенно актуально для регионов Дальнего Востока, Сибири и Арктики", - сказал представитель корпорации.

Он подчеркнул, что беспилотные летательные аппараты - это новое перспективное направление развития авиационной техники, которое имеет широкие возможности применения как в военной, так и в гражданской сфере.

С 6 по 9 сентября в Геленджике проходит 12-я Международная выставка и научная конференция по гидроавиации "Гидроавиасалон-2018". Выставка размещается на территории аэропорта "Геленджик" и испытательно-экспериментальной базы Таганрогского авиационного научно-технического комплекса (ТАНТК) им. Бериева. Организатором проходящего раз в два года авиационного форума является Минпромторг РФ, устройтелем - Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), оператор выставки - ОАО "Авиасалон".

[\(Интерфакс-АВН\)](#)



Развитие беспилотной авиации в России тормозят законодательные и технологические ограничения - ОАК

Отсутствие законодательной базы и технологические ограничения тормозят развитие беспилотной авиации в России, заявили "Интерфаксу" в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

"Сегодня развитие беспилотной авиации тормозит несколько инфраструктурных проблем: отсутствие законодательной базы, регламентирующей эксплуатацию такой техники. Интеграция беспилотников как полноправных участников воздушного движения, что требует внедрения новых диспетчерских стандартов. И, конечно, вопросы безопасности", - сообщил представитель ОАК.

По его словам, ОАК совместно с Научно-исследовательским центром (НИЦ) имени Жуковского уже приступила к развитию этого направления и готовит концепцию развития беспилотной авиации в России.

Собеседник агентства отметил, что также существуют и технологические ограничения. "Производятся хорошие аппараты, но они системно не увязаны по технологиям, назначению и применению. Поэтому необходимо создание целой инфраструктуры. Оснащение, материалы, технологические мощности для масштабного серийного производства, поддержка в эксплуатации - это реально только в рамках авиапромышленности", - подчеркнул представитель корпорации.

Он добавил, что некоторые ограничения для беспилотной авиатехники, к примеру, законодательные, требуют мер государственного регулирования - здесь специалисты ОАК готовы выступить консультантами.

"Сняв все эти ограничения, мы сможем говорить о формировании целой подотрасли авиационной промышленности - беспилотной авиации", - сказал собеседник агентства.

С 6 по 9 сентября в Геленджике проходит 12-я Международная выставка и научная конференция по гидроавиации - "Гидроавиасалон-2018". Выставка размещается на территории аэропорта "Геленджик" и испытательно-экспериментальной базы Таганрогского авиационного научно-технического комплекса (ТАНТК) им. Бериева. Организатором проходящего раз в два года авиационного форума является Минпромторг РФ, организатором - Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), оператор выставки - ОАО "Авиасалон".

[\(Интерфакс-АВН\)](#)