



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- В 2019 году KB3 начнет работу по сборке вертолетов для «Роснефти»
- Вертолет Ка-226 будет активно использоваться морской авиацией
- Китайцы испытали тяжелый вертолет ливнем
- Началось серийное производство крупнейшего американского вертолета
- Вертолёт «Афалина» готовится к началу полётов
- Скорость нового российского вертолета достигнет 500 км в час

Новости вертолетной индустрии в России

- На вооружение оренбургского МЧС поступил вертолёт Ми-8
- Более 100 сотрудников Улан-Удэнского авиационного завода повысили квалификацию в рамках комплексных программ бережливого производства
- Санавиация НАО получит новый вертолет уже в июле
- Вертолетчики Восточного военного округа приступили к мониторингу природных пожаров в Забайкалье
- До открытия юбилейной выставки HeliRussia осталось ровно 50 дней
- Симпозиум Bell Helicopter по безопасности полетов в Москве
- Волгоградская область потратит 121 млн рублей на санавиацию
- Служба реализации продукции «Роствертола» отметила 25-летие
- Как устроен рынок частных вертолетных перевозок в Москве
- Гибрид автомобиля и вертолета покажут на юбилейной выставке HeliRussia 2017

Новости вертолетной индустрии в мире

- «Вертолеты России» поставят в Пакистан вертолет Ми-171Е
- «Вертолеты России» покажут боевые и гражданские вертолеты на выставке в Бразилии
- РФ провела первые переговоры о возможных поставках Ка-52 в Латинскую Америку
- Бразилия планирует продолжать переговоры с РФ по поставке вертолетов Ка-32
- 67-летие полета первого польского вертолета
- РФ направила предложения по закупке вертолетов «Ансат» странам Латинской Америки
- Leonardo AW119Kx на высоте
- Автожир-летающая лодка из Австрии как хит Aero-2017
- На Aero-2017 представлен необычный вертолет
- Вторая партия купленных в РФ военных вертолетов прибыла в Беларусь

Новости аэрокосмической промышленности

- «Рособоронэкспорт» прорабатывает продажу авиатехники и средств ПВО в Латинскую Америку

- «ЮТэйр» показала прибыль
- Глава IATA: коммерческая авиация стала рентабельной лишь в 2015 году
- ОАК в 2016 году впервые получила 1 млрд руб. прибыли
- Статические испытания МС-21 миновали стадию разрушения крыла
- ОДК станет 100% акционером четырёх авиаремонтных заводов
- Группа «Кронштадт» разработала программный комплекс для тренажера пространственной дезориентации
- «Газпромнефть-Аэро» инвестирует до 2025 г 20 млрд руб в программу развития
- Китайцы начали строить свой крупнейший вертолетоносец
- Финансирование авиационной промышленности сократили на 80 млрд рублей
- 15 апреля 2017 года Российская Федерация присоединится к конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок
- Ученые разработали двигатель для сверхлегких самолетов мощностью 120 лошадиных сил
- Франция гарантирует, что никто не арестует российские самолеты в Ле Бурже
- ГТЛК получит деньги из Китая
- ГТЛК получила 5,7 млрд рублей чистого убытка в 2016 году

Новости беспилотной авиации

- Минобороны РФ испытает беспилотные конвертопланы
- Немецкий стартап представил воздушное такси на электрической тяге
- Завершены полётные тесты модели электролёта XV-24A LightningStrike

Новости вертолетных программ

В 2019 году КВЗ начнет работу по сборке вертолетов для «Роснефти»

В 2019 году на базе Казанского вертолетного завода начнутся работы по отверточной сборке вертолетов AgustaWestland AW189. Как следует из пояснительной записки к бухгалтерской отчетности КВЗ за 2016 год, на 2019 год намечено проектирование, в 2020 — 2021 годах планируется приобретение оборудования и изготовление оснастки, а выход на производственные мощности ожидается в 2022 году. Работы будут осуществляться до 2025 года на площадях окончательной сборки.



Как сообщал ранее «БИЗНЕС Online», КВЗ будет собирать планеры итальянских вертолетов AgustaWestland AW189. По словам старшего научного сотрудника Академии им. Жуковского Евгения Матвеева, работы будут распределены между участниками кооперации по производству AW189: «По замыслу, Казань будет делать планер, Пермь — редукторы, Ростов — лопасти, Ступино — рулевой



винт. Наконец, все это будет собираться в единое целое в подмосковном Томилино: находящееся там предприятие HeliVert выступит в роли интегратора окончательной сборки».

Выпускать AW189 будут в соответствии с подписанным 29 декабря 2014 года между ОАО «НК «Роснефть», госкорпорацией «Ростех» и итальянским концерном Finmeccanica соглашением о стратегическом партнерстве.

[\(БИЗНЕС Online\)](#)

Вертолет Ка-226 будет активно использоваться морской авиацией

«Мы видим большую перспективу этой платформы», – сказал Богинский, отметив, что в ближайшее время с Индией будет создано совместное предприятие по поставке в Индию 200 вертолетов.

Он добавил, что сейчас Россия и Индия находятся в стадии регистрации этого совместного предприятия.

«Конечно, основа – это вертолет Ка-226, но другая продукция завода – Ка-27, Ка-32 – сегодня тоже находит своего покупателя за рубежом. Большой интерес к этим вертолетам проявляет Китайская Народная Республика», – отметил Богинский.

Он напомнил, что Ка-32 имеет сертификат Европейского бюро по безопасности и сегодня востребован в области пожаротушения.

«Поэтому основная задача – это развитие продукта и модернизация вертолетов Ка-226 и Ка-32», – подчеркнул гендиректор холдинга.

[\(ТК Звезда\)](#)

Китайцы испытали тяжелый вертолет ливнем

Китайская корпорация AVIC завершила испытания нового тяжелого вертолета AC313, разрабатываемого для частных авиаперевозчиков со второй половины 2000-х годов. Как сообщает Defense Aerospace, последний сертификационный испытательный полет машины состоялся в условиях ливня в конце марта текущего года.

Разработка любой авиационной техники предполагает проведение различных испытаний, подтверждающих способность новых машин летать в самых разных условиях. Испытания полетом в условиях сильного ливня являются одним из этапов сертификационных испытаний. По их итогам машина получает полный допуск к полетам.

Во время испытаний в конце марта текущего года интенсивность ливня составила 0,7 миллиметра за шесть минут. При таком дожде AC313 взлетел, выполнил серию пролетов на скоростях вплоть до максимальной на высотах от 200 до 500 метров и приземлился. Испытания признаны успешными.

Новый китайский вертолет разработан на базе тяжелого транспортного вертолета Z-8, который, в свою очередь, является лицензионной копией французского SA 321 Super Frelon 1960-х годов разработки. Новая машина максимальной взлетной массой 13 тонн способна развивать скорость до 336 километров в час.



AC313 может выполнять полеты на высоте до пяти тысяч метров и является вторым в мире вертолетом (после американского S-70C Black Hawk), способным работать в условиях Тибетского нагорья (средняя высота — 4,8 тысячи метров). AC313 рассчитан на перевозку до 27 пассажиров или четырех тонн грузов в салоне, или до пяти тонн — на внешней подвеске.

Между тем, AVIC занимается разработкой нового тяжелого вертолета AHL. В этом проекте также принимает участие холдинг «Вертолеты России». Максимальная взлетная масса AHL составит 38,2 тонны. Вертолет сможет выполнять полеты на скорости до 300 километров в час на расстояние до 630 километров. Предельная высота полета AHL составит 5,7 тысячи метров.

[\(N+1\)](#)

Началось серийное производство крупнейшего американского вертолета

Министерство обороны США выдало американской компании Sikorsky разрешение на серийное производство нового тяжелого транспортного вертолета CH-53K King Stallion, крупнейшего в США

летательного аппарата такого класса. Как сообщает Flightglobal, первые четыре серийных вертолета будут поставлены ВМС США до конца текущего года.



Сегодня ВМС США используют около 200 тяжелых транспортных вертолетов CH-53E Super Stallion. Они поступили на вооружение в 1981 году и уже значительно устарели. Военные планируют в ближайшие несколько лет списать все CH-53E, поскольку расходы на их эксплуатацию крайне высоки. Высокая стоимость обслуживания машин обусловлена, в частности, тем, что Super Stallion серийно уже не выпускаются.

Новый транспортный вертолет King Stallion представляет собой глубокую модернизацию CH-53E. Он разрабатывался с 2006 года. CH-53K совершил первый полет в октябре 2015 года. Продолжительность первого полета вертолета составила 30 минут. Летные испытания новой машины завершились в октябре прошлого года.

Максимальная взлетная масса нового тяжелого транспортного вертолета составляет 39,9 тонны. Машина может перевозить на внешней подвеске грузы массой до 12,2 тонны. Боевой радиус вертолета составляет около 200 километров. CH-53K, оснащенный тремя двигателями GE38-1B, способен развивать скорость до 315 километров в час.

Крупнейшим в мире тяжелым транспортным вертолетом, выпускаемым серийно, является российский Ми-26Т. Максимальная взлетная масса машины составляет 56 тонн. Вертолет может перевозить грузы массой до 20 тонн или до 85 бойцов. Ми-26Т способен развивать скорость до 295 километров в час, а дальность его полета при максимальной загрузке составляет 475 километров.
(N+1)

Вертолёт «Афалина» готовится к началу полётов

ООО "Хеливейл" (HeliWhale) готовит к первому полёту опытный образец лёгкого одномоторного двухместного вертолёта "Афалина", сообщил "АвиаПорту" главный конструктор компании "Хеливейл" Михаил Мамыкин.



"Есть желание произвести первый полет вертолёта до выставки HeliRussia-2017. Во всяком случае, летом этого года вертолёт выйдет на проведение заводских испытаний", - отметил он.

Собеседник уточнил, что лётный образец нового вертолёта планируется продемонстрировать на предстоящей в мае Международной выставке вертолётной индустрии HeliRussia-2017. Он также напомнил, что премьера этого вертолёта состоялась на выставке HeliRussia в 2015 году.

Пока в производстве компании нет других экземпляров "Афалины", так как руководство компании считает целесообразным сначала оценить результаты, полученные в ходе лётных испытаний, и только затем, проведя необходимые доработки, запускать машину в производство. При этом, отметил собеседник, производственные мощности позволяют уже сегодня собирать до 10 вертолётов в год, а при необходимости возможно существенно увеличить темп их выпуска.



Главный конструктор выразил мнение, что спрос на вертолёт "Афалина" окажется достаточно высоким, прежде всего из-за его ценовой доступности: стоимость вертолёта оценивается на уровне €150 тыс. Производитель планирует осуществлять продажи вертолёта как в собранном и облётанном виде, так и в форме КИТ-наборов для самостоятельной сборки. Собеседник подчеркнул, что уже в ходе разработки вертолёта компания получила много предложений посредников по услугам и участию в продажах на рынках в Европе, Америке, Африке, Китае. В то же время он отметил, что разработчик считает подобные переговоры преждевременными, так как пока вертолёт не прошёл испытания и не подтвердил проектные характеристики.

М.Мамыкин подчеркнул, что отличительными особенностями вертолёта "Афалина" являются главный редуктор, разработанный компанией "Хеливейл", углепластиковые лопасти несущих соосных винтов, а также возможность установки быстродействующей парашютной системы МВЕН "Кобра-500". Это пиротехническая система с принудительным раскрытием парашюта, которая в состоянии спасти груз массой до 500 кг.

Отвечая на вопрос "АвиаПорта" о сертификации вертолёта М.Мамыкин сказал, что "Афалину" не планируется сертифицировать как тип воздушного судна, планируется его сертификация в качестве Единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС), когда такой сертификат выдаётся на каждый вертолёт.

"Афалина" - лёгкий двухместный однодвигательный вертолёт соосной схемы с тандемным расположением пилотов. Взлётная масса составляет всего 500 кг, заявленная максимальная скорость - 250 км/ч, максимальная дальность полёта достигнет 750 км.

[\(АвиаПорт\)](#)

Скорость нового российского вертолета достигнет 500 км в час

Новый боевой вертолет России будет способен развивать скорость до 500 километров в час. Перспективная машина также получит радиоэлектронное оборудование и приборы навигации нового типа. Об этом сообщает "Интерфакс".

"На сегодняшнем этапе авиационные конструкторы Московского вертолетного завода имени Миля работают над созданием скоростного вертолета. Его скорость по сравнению с уже известными боевыми вертолетами будет увеличена в 1,5 раза и должна достигать 400-500 километров в час", - цитирует информационное агентство начальника боевой подготовки армейской авиации ВКС РФ генерал-майора Олега Чеснокова.

Напомним, что осенью прошлого года перспективный российский боевой вертолет на испытаниях достиг скорости 405 километров в час. Этого удалось достичь во многом благодаря новым композитным лопастям Московского вертолетного завода. Как отмечают испытатели, эта скорость для вертолета является эксплуатационной, а не рекордной.

О скоростной боевой винтокрылой машине пока мало что известно. По словам военных, она строится на базе боевого вертолета Ми-24.

Кроме того, по словам Чеснокова, на скоростные вертолеты предполагается установить бортовое радиолокационное оборудование нового типа, что позволит снизить общую массу оборудования и кабельной сети летательного аппарата.

Новый вертолет также получит приборы ночного видения, теле- и тепловизионные станции для поиска целей и последующего их уничтожения. Вертолет будет оснащен бортовыми комплексами обороны, позволяющими защитить воздушное судно от поражения зенитными ракетами и обнаружения радарными.

[\(Российская Газета\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

На вооружение оренбургского МЧС поступил вертолёт Ми-8

Вертолёт был передислоцирован в Оренбургскую область из авиационно-спасательного центра «Жуковский».



Вертолёт на вооружение регионального МЧС поступил по решению министра МЧС Владимира Пучкова.

Необходимость в усилении наземной группировки, как сообщили в пресс-службе ведомства, состоит в том, что чрезвычайные ситуации, связанные с паводком, одновременно может случиться как в



западной, так и в центральной, и восточной зонах Оренбуржья на большой площади. Именно потому, что в таких ситуациях необходимо оперативно мониторить гидрологическую и метеорологическую обстановку, выявить населенные пункты, которые нуждаются в помощи, доставить специалистов, на вооружение и передали вертолет. Имеющейся техники может быть недостаточно. В «ЦУКС ГУ МЧС России по Оренбургской области» организовано взаимодействие с экипажем.

Как сообщали в пресс-службе регионального МЧС, паводковые явления в нашей области резко могут смениться природными пожарами, и снова необходимы будут беспилотные летательные аппараты, которых теперь 7, и в каждом отряде есть специалист, владеющий этой техникой; вертолеты (Ми-8 из авиационно-спасательного центра и вертолет Ми-8 авиакомпании «Оренбуржье»). Ми-8 из АСЦ «Жуковский» снабжен водосливным устройством, необходимым для тушения пожаров с воздуха, что будет очень серьезным подспорьем в работе в жаркую пору.

56NV.RU

Более 100 сотрудников Улан-Удэнского авиационного завода повысили квалификацию в рамках комплексных программ бережливого производства

130 работников Улан-Удэнского авиационного завода холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех), в том числе 76 рабочих, повышающих квалификацию, прошли обучение в рамках комплексных программ по курсу "Основы бережливого производства. Система "ТОПАЗ" и "Всеобщее обслуживание оборудования (TPM)". Для вновь прибывших работников организуется регулярное обучение основам бережливого производства по комплексным программам, утвержденным Департаментом повышения эффективности АО "Вертолеты России".

В ходе занятий обучающиеся выполняют практические задания для закрепления полученного материала. В итоге каждый получает знания об инструментах, позволяющих бороться с потерями как в производственных процессах в целом, так и при эксплуатации оборудования, особенностях плано-предупредительных ремонтов, автономного обслуживания и повышения эффективности работы оборудования, а также поддержания и улучшения качества выпускаемой продукции.

"Комплексные программы обучения направлены на снижение потерь и совершенствования процессов на предприятии. Постоянные улучшения дисциплинируют всех вовлеченных в процесс сотрудников, начиная от рабочих и заканчивая руководителями. За счет принятия правильных решений, устранения потерь и введения незначительных, на первый взгляд, улучшений в организации рабочих мест можно существенно улучшить характеристики производственного процесса", - отметил управляющий директор У-УАЗ Леонид Белых.

Система "ТОПАЗ" ("Тотальная оптимизация производства авиационного завода") внедряется на У-УАЗ с 2010 года. Она давно стала значимой частью корпоративной культуры предприятия. В 2016 году в рамках конкурса "Лучший портфель проектов холдинга по бережливому производству" Улан-Удэнский авиационный завод был признан лучшим в холдинге "Вертолеты России" в области проектного управления по бережливому производству.



В течение 2016 года различные курсы обучения по теме бережливого производства прошли 394 работника У-УАЗ. В ходе учебного процесса они обучились основам бережливого производства, его принципам и инструментам, освоили правила организации рабочих мест по системе 5С и познакомились с принципами всеобщего обслуживания оборудования (TPM). В рамках обучения также затрагивались темы о психологических аспектах развития лидерских качеств, прогнозировании и преодолении конфликтных ситуаций в условиях организационных нововведений и об эффективном управлении трудовым коллективом.

[\(У-УАЗ\)](#)

Санавиация НАО получит новый вертолет уже в июле

По итогам заседания совета Государственной транспортной лизинговой компании предварительно одобрена сделка на поставку в Ненецкий округ нового вертолета с медицинским модулем. Планируется, что авиапарк ненецкой санавиации будет пополнен уже в июле. Об этом на расширенной планерке при губернаторе НАО сообщил заместитель генерального директора ОАО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд» Яков Меньшаков.

Ненецкий округ вошел в число пяти субъектов страны, которые получают новую авиационную технику по федеральной программе уже в текущем году. На софинансирование обновления парка машин санавиации для 34 регионов страны Правительство РФ выделило 3,3 млрд рублей. Как сообщает Департамент здравоохранения, труда и социальной защиты населения, начать использовать новый вертолет окружные медики рассчитывают уже в августе.

Закупку воздушного судна МИ-8АМТ на условиях лизинга осуществит АО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд». На эти цели из федерального бюджета Ненецкому округу выделена субсидия в размере 54,5 млн. Объем необходимых для каждого региона финансовых средств рассчитан Минздравом РФ по правилам предоставления соответствующих субсидий на основании заявок регионов с учетом стоимости дежурства воздушного судна и летных часов санавиации. Кроме того, по условиям договора новый вертолет будет оснащен медицинским модулем, предназначенным для оказания экстренной помощи на земле и в полете, за счет средств региона. Данное оборудование оценивается в 22 млн рублей.

Развитие санитарной авиации относится к одному из четырех приоритетных проектов в здравоохранении, паспорта которых утверждены на заседании Президиума Совета при Президенте РФ. Государством ставится задача увеличить объем экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах страны, обеспечив, таким образом, равный доступ к системе здравоохранения всему населению, что предусмотрено программой гарантий бесплатного оказания медицинской помощи.

Согласно данным медицинской статистики в Ненецком округе санитарная авиация делает порядка 250 вылетов в год, при этом эвакуируется более 500 человек, которым требуется экстренная медицинская помощь. В 2017 году на эти цели в бюджете округа предусмотрено 124 млн рублей.

[\(Портал государственных органов Ненецкий автономный округ\)](#)



Вертолетчики Восточного военного округа приступили к мониторингу природных пожаров в Забайкалье

К мониторингу пожароопасных территорий в Забайкальском крае приступили вертолеты армейской авиации Восточного военного округа (ВВО) Ми-8 АМТШ.

"Первые мониторинговые полеты экипажи армейской авиации совершили в район Ингодинского лесничества Забайкальского края, где в настоящее время зафиксированы очаги лесных пожаров", - сообщает пресс-служба ВВО.

Для оказания помощи в тушении пожаров ВВО планирует использовать 10 вертолетов Ми-8 АМТШ с водосливными устройствами ВСУ-5 и два самолета Ан-26, дислоцированных на аэродромах округа в Приморском, Хабаровском и Забайкальском краях.

Накануне нештатная пожарная команда одного из соединений ВВО потушила лесной пожар площадью около пяти гектаров, который бушевал в сотне километров юго-западнее Читы в Ингодинском районе. С огнем боролись 40 военнослужащих, используя две автоцистерны на базе автомобиля повышенной проходимости "Урал".

[\(Интерфакс\)](#)

До открытия юбилейной выставки HeliRussia осталось ровно 50 дней

Ровно 50 дней осталось до открытия 10-й юбилейной Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia. К этому времени свое участие в мероприятии подтвердили около 200 отраслевых компаний из 17 стран мира – юбилейная HeliRussia уже превзошла показатели аналогичных этапов подготовительного периода мероприятий предыдущих лет. Ежегодно HeliRussia отражает новые и формирующиеся тренды вертолетной индустрии, а в этом году экспозиция выставки обещает стать наиболее интересной и репрезентативной.

На HeliRussia 2017 планируется представить целый ряд серийных и перспективных вертолетов, как отечественного, так и зарубежного производства. Среди них – легкий российский вертолет «Ансат», который будет показан в нескольких версиях, Ми-38 в новой VIP-конфигурации, а также Ми-171А2, производство которого уже началось, а поставки запланированы на этот год. Будут широко представлены вертолеты иностранной разработки – производимый в России Bell 407GXP, несколько вертолетов семейства AW от Leonardo Helicopters, семейство легких вертолетов Robinson, а также востребованные в России вертолеты Airbus Helicopters.

Интерес к выставке подстегивает не только демонстрация привычных моделей вертолетов – на HeliRussia можно увидеть смелые и инновационные разработки небольших компаний, которые в ближайшем будущем могут занять свою нишу на рынке. Юбилейная HeliRussia продемонстрирует летный образец легкого вертолета «Афалина», новую модификацию сверхлегкого соосного вертолета «Микрон», оригинальный «Бегалет», два предсерийных образца инновационного проекта VENTOCOPTER, а также другие интересные проекты, находящиеся на стадии НИОКР.

Вместе с тем, как беспилотные системы получают все большее распространение, растет кооперация между предприятиями вертолетной и беспилотной индустрий. На HeliRussia вновь будет представлен широкий модельный ряд различных беспилотников, среди которых Supercam, Орлан – 10, Геоскан 201, Penguin C, Lehmann Aviation LA 500, новый продукт от «Коптер Экспресс» и многие другие. В ходе выставки пройдут соревнования беспилотников – «Кубок HeliRussia по дрон-рейсингу». Кроме того, планируется уделить особое внимание эффективному использованию смешанного флота из вертолетов и БЛА.



Деловая программа международной выставки за годы проведения приобрела авторитет на уровне самостоятельного мероприятия и ежегодно привлекает на HeliRussia широкую аудиторию профессионалов. В рамках выставки в этом году будут продолжены конференции по рынку вертолетов, по санитарной авиации, по беспилотным системам, мероприятия на тему профессиональной ориентации, планируется поднять актуальные темы об авиации и экологии и развитию вертолетных площадок.

К участию HeliRussia 2017 присоединяются новые компании, программа выставки растет. Сама выставка уже стала крупнейшим в Европе и Средней Азии отраслевым мероприятием, а для полного знакомства с ее программой и экспонатами может не хватить и двух дней.

Выставка состоится с 25 по 27 мая в Москве в МВЦ «Крокус Экспо». В настоящее время уже ведется онлайн-регистрация посетителей и аккредитация СМИ, регистрация на мероприятия деловой программы будет начата в середине апреля.

HeliRussia 2017 проводится в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации, организатором выставки выступает Минпромторг России, поддержку мероприятию оказывает Ассоциация Вертолетной Индустрии.

[\(HeliRussia\)](#)

Симпозиум Bell Helicopter по безопасности полетов в Москве

30-31 марта в Москве американская компания Bell Helicopter провела Симпозиум по безопасности полетов для эксплуатантов и владельцев вертолетов. Выступали преподаватели Bell Helicopter Training Academy, инженеры Bell Helicopter по техническому обслуживанию, представители Федерального агентства воздушного транспорта, летного комитета Ассоциации вертолетной индустрии и Международной организации по безопасности полетов вертолетов (IHST).

На симпозиуме обсуждались вопросы эксплуатации Bell 407, Bell 429. Разбирались нюансы их обслуживания. Инженеры рассказали о базовой комплектации Bell 505, которая включает все самые необходимые для выполнения безопасного полета элементы. О технических особенностях и преимуществах Bell 505. Основной повесткой стал вопрос организации безопасности полетов и влияния на нее человеческого фактора.

«Как один из лидеров по производству вертолетов, Bell Helicopter уделяет огромное внимание безопасности полетов, - комментирует Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer, официальный представитель Bell Helicopter, - Важнейшей своей задачей производитель видит формирование у клиентов культуры безопасности. Поэтому проводит такие семинары и приглашает на них не только пилотов и инженеров по техническому обслуживанию, но и административный персонал, и эксплуатантов, и владельцев вертолетов».





Следующий Симпозиум Bell Helicopter по безопасности полетов в Москве планируется на конец марта 2018 года. Подробная информация о симпозиуме, а также технические спецификации на русском языке предоставляются по запросу в компанию Jet Transfer.

[\(BizavNews\)](#)

Волгоградская область потратит 121 млн рублей на санавиацию

Согласно документам закупки, в Волгоградской области появится вертолет с медицинским модулем для оказания помощи, в том числе пострадавшим при ЧС. Начальная цена контракта составляет 121 миллион 363 тысячи 862 рубля и 88 копеек.

Базироваться вертолет должен в Волгограде. Объем работ, запланированный на 2017 год, составляет 381 летный час, 4764 часов дежурств.

[\(Volgogradru\)](#)

Служба реализации продукции «Роствертола» отметила 25-летие

Службе реализации продукции ПАО «Роствертол» холдинга «Вертолеты России» (входит ГК Ростех) исполнилось 25-лет. Слаженная работа высокопрофессионального коллектива Службы реализации продукции предприятия, под руководством холдинга «Вертолеты России» и в тесном сотрудничестве с АО «Рособоронэкспорт», служит повышению статуса промышленности Российской Федерации в мировом авиационном сообществе.

В феврале 1992 года был издан приказ об организации службы внешнеэкономической деятельности (ВЭД). На первом этапе главное внимание специалистов ВЭД было направлено на реализацию лопастей несущего винта и запчастей в странах, куда ранее поставлялась техника предприятия. Вторым главным направлением внешнеэкономической деятельности «Роствертола» в 90-е гг. был лизинг тяжелых вертолетов Ми-26Т. Особую заинтересованность в продукции предприятия проявляли представители Ближневосточного региона, Африканского континента, а также европейцы. Участие в крупнейших мировых авиасалонах стало важной частью развития имиджа предприятия. Кроме того, разрабатывались рекламно-информационные материалы, снимались фильмы, изготавливались выставочные модели вертолетов.

Конец 90-х и начало нового тысячелетия также ознаменовалось для предприятия определением перспективных направлений - модернизацией выпускаемых вертолетов, освоением новой конкурентоспособной продукции, адаптацией вертолетов к конкретным заказчикам. В последующие годы удалось значительно увеличить объем продаж продукции предприятия. Таким образом, руководству предприятия и коллективу удалось окончательно стабилизировать экономику предприятия, в результате чего и появилась возможность уверенно планировать деятельность завода на ближайшую перспективу.

В сентябре 2008 года служба ВЭД была переименована в Службу реализации продукции. Это было связано с расширением сферы деятельности службы, в состав которой вошла служба реализации основной продукции. Таким образом, наряду с экспортными поставками на руководство и коллектив



СРП была возложена задача по выполнению Гособоронзаказа. В настоящее время налажена поставка Министерству обороны России всей линейки производимых вертолетов. Кроме того, предприятие осваивает выпуск новых модернизированных вертолетов.

Расширение рынка сбыта военной продукции происходит в тесном сотрудничестве со специалистами «Рособоронэкспорта». В декабре 2010 года ПАО «Роствертол» вошло в состав холдинга «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех».

Специалистами СРП проводится работа по исполнению контрактов – контролю сдачи и отгрузки, приемки в ремонт и сдачи после ремонта вертолетов и имущества заказчиков. В ходе исполнения обязательств по заключенным контрактам предприятие осуществляет гарантийное обслуживание - выполняет доработку и замену агрегатов, поставляет запасные части, производит восстановительный ремонт. Кроме того, в центре переучивания летного и инженерно-технического составов организуется обучение персонала Инозаказчиков.

В 2010 году в составе СРП был создан Информационно-технический центр, одной из основных задач которого является разработка эксплуатационной документации вертолетов в виде интерактивных электронных технических руководств (ИЭТР). Электронная система эксплуатационной документации содержит всю необходимую информацию для грамотной эксплуатации вертолёта. Кроме того, она может служить учебным пособием для подготовки или самоподготовки специалистов Инозаказчиков.

В составе вертолетного холдинга «Роствертол» продолжает принимать участие во всех ведущих авиакосмических международных салонах. В числе таких выставок: «Paris Air Show» (Ле Бурже, Франция), «ILA» (Берлин, Германия), «Farnborough» (Фарнборо, Англия), «LAAD» (Рио-де-Жанейро, Бразилия), «Aero India» (Бангалор, Индия), «МАКС» (Москва, Россия) и др. Ежегодно в СМИ размещаются материалы обо всех знаменательных событиях, связанных с освоением новой продукции и проведением новых уникальных работ с участием вертолетной техники ростовского производства.

Работу предприятия по направлению экспортной деятельности и вклад в расширение внешнеэкономических связей неоднократно отмечала администрация Ростовской области, присваивая предприятию звание «Лучший экспортер Дона».

[\(Коммерсантъ\)](#)

Как устроен рынок частных вертолетных перевозок в Москве

Вертолет постепенно превращается из роскоши в средство передвижения. Многие бизнесмены не только используют его для путешествий, но и превращают в хобби. Для тех, кто не может себе это позволить, тоже есть выход — вертолетные экскурсии. Сколько стоит обзавестись собственной машиной? Разбиралась Наталия Боева.

К столичному региону приписаны порядка 300 винтокрылых машин. Порядка 10% из них — корпоративные. Например, в Подмоскowie базируются машины РЖД и АФК «Системы». На них удобно

совершать перелеты в тот же Санкт-Петербург: получается чуть быстрее, чем на «Сапсане» — около трех часов. Остальные 250 машин частные.

Самый бюджетный способ полетать — взять получасовую экскурсию на небольшом Robinson. В среднем цена составит около 25 тыс. руб. на трех пассажиров. Желающих много, особенно в летний сезон, рассказал «Коммерсантъ FM» руководитель проекта BizavNews Дмитрий Петроченко.

«Клиент может выбрать для экскурсионного полета как сравнительно дешевый вертолет класса Robinson, так и достаточно элитный, класса AgustaWestland. Ценник начинается от 25 тыс. руб. за 40 минут полета. Часто вертолет берут в качестве транспорта для активного отдыха, например, полета на рыбалку. Ценник в таком случае составит порядка 75-100 тыс. руб.», — добавил он.



В столичных аэропортах есть услуга «трансфер на вертолете». Например, добраться из Шереметьево в Домодедово будет стоить порядка 40 тыс. руб. Спрос небольшой — в сутки сейчас выполняется около десяти подобных перелетов. Для сравнения: в Нью-Йорке добраться в JFK с Манхэттена стоит около \$200 на человека. А, например, очень востребованный рейс Монако-Ницца, который длится всего семь минут, стоит €90.

В случае серьезных отношений с небом придется раскошелиться: для получения летного удостоверения нужно пройти спецподготовку. Программа обойдется в сумму от 1,3 млн руб. до 2 млн руб. По оценке экспертов, в стране сейчас несколько тысяч частных пилотов.

Среди них — известный финансист, гендиректор холдинга «Открытие» Рубен Аганбегян: «Изучение аэродинамики и экзамен по ней были для меня мощным вызовом. Это великолепная возможность взбодрить ум, который уже давно занимается простым примером, кому поручить то или иное



задание. Управление вертолетом напоминает велосипед — это некая моторика, после чего все остальное становится несложным».

Покупка поддержанного борта, который подлежит капитальному ремонту, обойдется примерно в \$250 тыс., новый будет стоить в 2,5 раза больше, поделился директор по связям с общественностью компании «Русские вертолетные системы» Азад Карриев.

«Ценник начинается с пары-тройки сотен тысяч долларов за Robinson R22 или R44 и заканчивается заоблачными цифрами, если мы рассматриваем крупные вертолеты от таких именитых производителей, как AgustaWestland, например, AW139, Sikorsky или Eurocopter. Содержание вертолета в ангаре стоит 150 тыс. руб. в месяц», — пояснил он.

При наличии средств и времени можно спланировать любой перелет. Аэроклубы организуют самостоятельные международные путешествия, вплоть до кругосветок. Об опыте клуба на основе компании Heliport рассказал начальник службы организации пассажирских перевозок компании Heliport М Михаил Демидов: «Организуются полеты куда угодно. С нашей площадки Heliport Moscow клиенты улетали в Куршевель, Прибалтику, Англию, Новую Зеландию и на Полярный полюс».

Сейчас разрешение на полет носит уведомительный характер, за час до вылета нужно сообщить о своем намерении. К закрытым зонам относятся военные и правительственные объекты. И до сих пор бесполетной является зона над Москвой. Это главное препятствие для развития вертолетного такси и увеличения парка корпоративных машин.

[\(Коммерсантъ FM\)](#)

Гибрид автомобиля и вертолета покажут на юбилейной выставке HeliRussia 2017

10-я юбилейная Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia, которая пройдет с 25 по 27 мая в Москве, собирает все больше интересных экспонатов, которые будут показаны широкой аудитории. В этом году на выставке компания «Газнанотех» познакомит посетителей с развитием своего проекта VENTOCOPTER и покажет сразу два образца из этой линейки, которые в настоящее время готовятся к серийному производству.

VENTOCOPTER представляет собой винтокрылый летательный аппарат с несущим винтом, приводимый в движение воздействием набегающего потока воздуха при поступательном движении за счет работы силовой установки, независимой от системы несущего винта.

Подобная система отличается повышенной безопасностью и низкой чувствительностью к турбулентности. Диапазон высот применения аппаратов начинается от 1 метра над поверхностью и может достигать высоты 6 км.

На HeliRussia 2017 будут показаны две модели VENTOCOPTER – R1 и A1. R1 оснащен роторным двигателем мощностью 250 л/с, питающемся бензином АИ-92. Высокий показатель удельной мощности силовой установки, а также применение двухвинтовой схемы толкающего винта обеспечивает максимальную тяговооруженность, скорость и маневренность. Полная взлетная масса

аппарата составляет 850 кг, а максимальная скорость – 250 км/ч. Модель R1 может эксплуатироваться вне специально оборудованных ВПП. Модель ориентирована на применение в сфере АОН.



VENTOCOPTER A1 – это тяжелый многоцелевой гипоплан с бензиновым двигателем внутреннего сгорания (использует топливо АИ-95). Взлетная масса аппарата составляет 800 кг, максимальная скорость полета – 180 км/ч. На одном баке без дозаправки модель А1 может пролететь на расстояние до 600 км. К преимуществам модели А1 относится относительная простота пилотирования, высокая экономичность, а также возможность осуществлять взлет и посадку с необорудованных и малогабаритных площадок.

Гипоплан VENTOCOPTER A1 способен выполнять ряд задач, среди которых перевозка грузов и пассажиров, рекреационные полеты, выполнение поисково-спасательных работ, медицинская эвакуация, мониторинг территории, инфраструктуры и прочее.

Компания «Газнанотех» работает над проектом VENTOCOPTER в тесной кооперации с «Ковровским электромеханическим заводом» с 2009 года. К настоящему времени в рамках этого проекта создано несколько прототипов летательных аппаратов и подано уже более десятка патентных заявок. В течение последних восьми лет проводились НИОКР, по итогам которых были получены оптимальные решения, эффективность которых доказана летными испытаниями.

[\(HeliRussia 2017\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

«Вертолеты России» поставят в Пакистан вертолет Ми-171Е

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) укрепляет позиции на рынке гражданских вертолетов Южной Азии. Новый контракт на поставку гражданского многоцелевого вертолета Ми-171Е заключен с правительством провинции Пенджаб. Вертолет Ми-171Е будет изготовлен на мощностях Улан-Удэнского авиационного завода.



По условиям заключенного контракта передача вертолета заказчику состоится во втором квартале 2017 года. Вертолет будет изготовлен в конвертируемом варианте, что позволит использовать машину как в транспортной версии, так и в конфигурации «VIP-салон», способной взять на борт 13 пассажиров в сопровождении бортпроводника. В транспортной конфигурации Ми-171Е сможет перевозить до 27 пассажиров на откидных сиденьях и до 4 тонн грузов внутри грузовой кабины или на внешней подвеске.

«Высокие летно-технические характеристики вертолетов российского производства в сочетании с высокой надежностью, простотой обслуживания и эффективностью применения в широком диапазоне температур, режимов и высот полета обеспечивают их популярность во всем мире. Заключению контракта с правительством провинции Пенджаб способствовала положительная репутация холдинга «Вертолеты России» как надежного поставщика вертолетной техники», - отметил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.



Ожидается, что руководство провинции Пенджаб будет использовать многоцелевой вертолет Ми-171Е для пассажирских и грузовых перевозок, санитарных заданий, патрулирования и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Область возможностей применения данного вертолета дополнительно расширена за счет установки набора поисково-спасательного оборудования – лебедки ЛПГ-150 и прожектора TSL-1600. Повышенная безопасность полетов обеспечивается благодаря установке системы раннего предупреждения близости земли (СРПБЗ).

В январе 2017 года холдинг «Вертолеты России» стал победителем международного тендера и заключил контракт с правительством провинции Белуджистан (Республика Пакистан) на поставку гражданского вертолета Ми-171.

Вертолеты семейства Ми-8/17 сегодня производятся на Улан-Удэнском авиационном заводе и Казанском вертолетном заводе холдинга «Вертолеты России». По состоянию на 2014 год, было произведено более 12 тысяч таких машин, что является рекордным показателем в мире среди двухдвигательных вертолетов. Они были поставлены более чем в 100 стран мира, их общий налет насчитывает около 100 миллионов часов.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» покажут боевые и гражданские вертолеты на выставке в Бразилии

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) примет участие в международной выставке «LAAD Defence & Security 2017», которая пройдет с 4 по 7 апреля в Рио-де-Жанейро (Бразилия). «Вертолеты России» представят модельный ряд серийных коммерческих и военных вертолетов, а также перспективные новинки.

В рамках авиасалона специалисты холдинга «Вертолеты России» представят широкую линейку гражданской многоцелевой техники с целью повысить спрос на приобретение продукции холдинга у заказчиков из стран Латинской Америки. Посетители выставки смогут ознакомиться с легкими многоцелевыми вертолетами «Ансат» в полицейской модификации и Ка-226Т с медицинским модулем. Модельный ряд техники военного назначения представит боевой вертолет Ми-28НЭ. Зарубежным эксплуатантам также будет презентована система послепродажного обслуживания вертолетной техники, в рамках которой «Вертолеты России» готовы обеспечивать сервис на протяжении всего жизненного цикла машин.

«Российская техника издавна существует на вертолетном рынке стран Латинской Америки, но, тем не менее, мы заинтересованы в дальнейшем наращивании своего присутствия в этом регионе и открыты для сотрудничества. Новейшие вертолеты, представленные на выставке LAAD-2017, способны решать широкий круг задач как гражданских, так и силовых структур. Помимо техники мы готовы предложить необходимые сопутствующие услуги, включая послепродажное обслуживание», - заявил заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

Российскую делегацию в рамках авиасалона ожидает большая деловая программа. Представители холдинга «Вертолеты России» совместно с коллегами из АО «Рособоронэкспорт» проведут ряд встреч,



целью которых является укрепление сотрудничества со странами Латинской Америки, где эксплуатируются многочисленные вертолеты советского и российского производства военного и гражданского назначения. Одной из важных тем предстоящих переговоров станет перспективный многоцелевой вертолет Ми-171А2. Эта машина обладает уникальными летно-техническими характеристиками. Вертолет вызывает интерес у ряда государственных и коммерческих структур стран региона и способен решать широкий круг задач – от патрулирования и пассажирских перевозок до поисково-спасательных и транспортных работ.

Ми-28НЭ – высокоэффективный вертолет нового поколения, предназначенный для выполнения боевых задач в любое время суток в любых метеоусловиях. Он отличается повышенной «живучестью» и мощным комплексом вооружения. Вертолет может успешно бороться с танками, самоходными артиллерийскими установками, боевыми машинами пехоты, бронетранспортерами и средствами войсковой ПВО. В 2016 году экспортная версия вертолета – Ми-28НЭ получила систему двойного управления.

Вертолет Ка-226Т обладает уникальным набором качеств, делающих его незаменимым при эксплуатации на небольших площадках, в том числе в условиях плотной городской застройки. Благодаря маневренности, компактным габаритным размерам, отсутствию рулевого винта и высокой энерговооруженности он может выполнять транспортные и специальные задачи в самых сложных условиях. Кроме того, в марте 2017 года холдинг поставил заказчику первые вертолеты Ка-226Т корабельного базирования. Эти машины обладают рядом особенностей, которые позволяют значительно расширить потенциал их применения в прибрежных зонах для охраны границ, защиты экономических зон, обеспечения безопасности добычи полезных ископаемых на офшоре, а также для борьбы с пиратством.

«Ансат» - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет с гидромеханической системой управления (ГМСУ) рассчитан на 7-9 мест. Вертолет способен перевозить 1300 кг полезной нагрузки в кабине и имеет возможность быстрой трансформации салона. Различные модификации этого вертолета, а также возможность быстрой смены оборудования позволяют ему успешно решать задачи как гражданских, так и силовых структур. В декабре 2014 года был сертифицирован для пассажирских перевозок. В мае 2015 года сертификацию прошла модификация с медицинским модулем. В октябре 2016 года первый «Ансат», изготовленный в VIP-варианте, был передан заказчику, а в ноябре холдингом «Вертолеты России» были подписаны первые контракты на поставки «Ансата» с медицинским модулем в Китай.

Выставка «LAAD Defence & Security» проходит в Бразилии каждые два года. Холдинг «Вертолеты России» участвует в выставке с 2011 года.

[\(Вертолеты России\)](#)

РФ провела первые переговоры о возможных поставках Ка-52 в Латинскую Америку

Россия начала продвижение разведывательно-ударного вертолета Ка-52 на латиноамериканский рынок, проведены переговоры и презентации. Об этом сообщил ТАСС заместитель директора

Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Анатолий Пунчук, возглавляющий российскую делегацию на международной оружейной выставке "ЛААД-2017".

"Данные вертолеты активно продвигаются на мировой рынок, в том числе в латиноамериканские страны. Проведены расширенные презентации, переговоры и консультации. Вертолет получил положительные отзывы иностранных заказчиков, однако о конкретных договоренностях говорить пока рано. Надеемся на перевод диалога об их поставке в практическую плоскость", - сказал Пунчук.

Он добавил, что вертолет Ка-52 обладает высокими технико-эксплуатационными характеристиками, способен решать широкий круг задач и хорошо адаптирован к непростым условиям региона.



Боевой разведывательно-ударный вертолет Ка-52 "Аллигатор" серийно выпускается для нужд Министерства обороны РФ с 2010 года. Вертолет предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы, вертолетов и других летательных аппаратов противника на переднем крае и в тактической глубине, в любых погодных условиях и в любое время суток. Он оснащен самой современной авионикой и мощным вооружением, которое может конфигурироваться под различные боевые задачи, а соосная схема несущих винтов и повышенная мощность продольного управления позволяют ему эффективно маневрировать и выполнять сложные фигуры пилотажа. Кроме того, Ка-52 "Аллигатор" снабжен системой радиоэлектронной защиты и устройствами снижения заметности, уменьшающими, рассеивающими и искажающими тепловой след двигателей, а также средствами активного противодействия.



Вертолеты "Ансат"

Парагвай и Чили обратились к России с запросом о покупке легкого многоцелевого вертолета "Ансат". Об этом ТАСС сообщил заместитель генерального директора компании "Рособоронэкспорт" Сергей Ладыгин, возглавляющий делегацию спецэкспортера на выставке "ЛААД-2017" в Бразилии.

"Да, действительно российская вертолетная индустрия активно развивается, появляются новые и перспективные образцы, среди них можно назвать Ми-38, "Ансат", перспективный Ми-171А2. За последнее время поступили обращения на поставку вертолета "Ансат" от Чили и Парагвая", - сказал Ладыгин.

По его словам, Бразилия также проявляет заинтересованность в этом вертолете. "Рособоронэкспорт" проводит активную маркетинговую работу и с другими странами региона", - сказал Ладыгин.

Международная латиноамериканская выставка авиационных и оборонных систем "ЛААД-2017" пройдет с 4 по 7 апреля в Рио- де-Жанейро. О своем участии в ней заявили 367 компаний из 36 государств.

На организованной АО "Рособоронэкспорт" российской экспозиции разместят стенды 23 организации, 11 из которых представят продукцию военного назначения, в том числе: АО "ОАК", АО "ОПК", АО "НПК "Техмаш", АО "ОСК". В виде моделей будут продемонстрированы современные образцы военной техники, включая учебно-боевой самолет Як-130, боевой вертолет Ми-28НЭ, вертолет Ка-226Т, легкий многоцелевой вертолет "Ансат", зенитный ракетный комплекс "Тор-М2КМ", корвет проекта 20382 "Тигр", патрульный катер проекта 12200 "Соболь" и другие.

[\(ТАСС\)](#)

Бразилия планирует продолжать переговоры с РФ по поставке вертолетов Ка-32

Бразилия намерена продолжать переговоры о поставке вертолетов Ка-32, однако конкретные договоренности пока не достигнуты, сообщил РИА Новости в среду глава российской делегации на выставке LAAD-2017, заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Анатолий Пунчук.

В Бразилии сейчас эксплуатируется три вертолета Ми-171А1 и один Ка-32. Кроме того, ранее страна закупила в РФ партию из 12 ударных вертолетов Ми-35М.

"Бразильские партнеры проявляют заинтересованность в продолжении консультаций по этому проекту, однако говорить о конкретных договоренностях пока рано", - сказал Пунчук, отвечая на вопрос о возможной закупке Ка-32 Бразилией.

Он добавил, что многоцелевой транспортный вертолет Ка-32 является универсальной машиной, способной функционировать в экстремальных климатических условиях.

Международная латиноамериканская выставка авиационных и оборонных систем LAAD-2017 проходит с 4 по 7 апреля в Рио-де-Жанейро.

[\(РИА Новости\)](#)

67-летие полета первого польского вертолета

67 лет назад первый экспериментальный вертолет польской разработки – BŻ-1 GIL – поднялся в воздух. Он был создан на экспериментальном производстве Главного института авиации в Варшаве по инициативе Збигнева Бжоски.



Работы начались в 1948 году. Главным конструктором был Бронислав Жураковский, который спроектировал несущий ротор и систему управления. Структуру фюзеляжа, хвостовой балки, хвостовой винт и шасси спроектировал инженер Тадеуш Хылиньски, а силовую установку и привод – инж. Збигнев Бжоска. В проекте было использовано немного немецких запчастей, оставшихся после войны, в том числе – двигатель Hirth и колеса стартовой тележки для планера Kranich. Изначально вертолет не имел официального названия, только регистрационные знаки SP-GIL (от сокращенного названия института). Из-за этих знаков он получил прозвище Gil, а также обозначение BŻ-1, по инициалам конструктора.

Изготовление опытного экземпляра было закончено в 1949 году. Первый удачный полет прошел 4 апреля 1950 года. Во время первых полетов машину пилотировал сам конструктор. Внимания заслуживает тот факт, что это были его первые полеты на вертолете, да еще и в качестве пилота. Исследования затрудняли частые поломки различных механизмов привода. Также большой проблемой были вибрации, которые стали причиной многих неудач в конструкциях вертолетов во



всем мире. В 1951 году, во время проведения очередного ремонта, удалось значительно уменьшить вибрации, благодаря применению на роторе специального резонансного гасителя. Такое оригинальное решение предложил инж. Збигнев Бжоска, а его реализовал инж. Бронислав Жураковский.

После аварии в 1953 году испытания были прерваны, вертолет отремонтирован, но к полетам не допускался до осени 1956 года. Для продолжения полетов конструкция была усилена и изменена. После следующей аварии в 1957 году полеты были прерваны, а вертолет списан.

С современной точки зрения его конструкция выглядит примитивно, но надо помнить, что это был опытный образец. Машина была предназначена для получения опыта в неизвестной области. Он был построен малой ценой в разрушенной войной стране, где трудно было найти деньги для исследований. Но как новаторская концепция он идеально подходил для тестов.

Можно только пожалеть, что в Польше не получила тогда продолжения работа над собственными конструкциями. В стране развернулось производство вертолетов по советской лицензии. Хотя начало было многообещающим. Тем более, что Польша приступила к работам в этой области практически одновременно с другими всемирно известными конструкторами и производителями. Они также прошли путь неудач, аварий и разочарований пока не достигли заслуженного успеха.

Вертолет никогда не получал официального названия, а имел только бортовой знак SP-GIL. В некоторых публикациях его называют VZ-1 „GIL”, но это скорее литературный прием, чтобы было понятнее о чем идет речь.

В конце октября 1960 года вертолет был исключен из реестра воздушных судов и сначала передан в Музей техники в Варшаве, а затем в Музей авиации в Кракове. Из-за плохих условий хранения вертолет был серьезно поврежден, кроме того не хватало некоторых элементов. В 1987 году по инициативе энтузиастов Института авиации, возникла идея реставрации воздушного судна. Она была реализована на Опытном производстве Института авиации. 29 апреля отреставрированный вертолет был передан в Музей Кракова.

[\(Air Cargo News\)](#)

РФ направила предложения по закупке вертолетов «Ансат» странам Латинской Америки

Россия направила коммерческие предложения всем заинтересованным в покупке российского вертолета "Ансат" странам Латинской Америки. Об этом сообщил журналистам заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Анатолий Пунчук, возглавляющий российскую делегацию на выставке LAAD 2017 в Бразилии.

"Сегодня мы продвигаем вертолеты "Ансат" на латиноамериканский рынок, есть большая заинтересованность, чтобы их приобретать в различных вариантах: пассажирском, грузовом, медицинском. Есть ряд договоренностей, мы надеемся на заключение контрактов. Коммерческие предложения отправлены", - сказал Пунчук.

"Ансат" - легкий многоцелевой вертолет, который может быть оперативно переоснащен с помощью быстросъемного оборудования для выполнения широкого круга задач. В частности, он может применяться для перевозки грузов и пассажиров, для наблюдения, поисково-спасательных, противопожарных и медико-эвакуационных работ. Вертолет может перевозить до восьми пассажиров.

[\(ТАСС\)](#)

Leonardo AW119Kx на высоте

Компания Leonardo испытала свой вертолет AW119Kx в высокогорных условиях Гималаев. По утверждению компании, вертолет продемонстрировал невероятно-хорошие показатели. AW119Kx совершал полеты с полной загрузкой в горном массиве в течение недели.



Испытания проходили с подъемом на высоту более 5 километров над уровнем моря при температуре окружающего воздуха в среднем около -5 градусов по шкале Цельсия.

В ходе полетов команда испытателей AW119Kx смогла совершить два знаковых достижения: вертолет без пассажиров смог совершить посадку и взлет со склона горы на высоте 5,5 км. при температуре -6 градусов; кроме того, вертолет смог совершить полет в крейсерском режиме на рекордной высоте в 7,3 км. при температуре -18 градусов.

AW119Kx это легкий многоцелевой вертолет, оснащенный одним двигателем Pratt & Whitney PT6B-37A. Авионика вертолета построена на основе новой системы Garmin G1000H. Благодаря просторному салону, высоким показателям надежности и безопасности, вертолеты этой серии часто используются для корпоративных перевозок, для выполнения поисково-спасательных полетов, они служат в полиции и применяются в нефтегазовой отрасли, а также используются для обучения.

[\(АВИ\)](#)

Автожир-летающая лодка из Австрии как хит Aero-2017

Среди пользующихся все большей популярностью автожиров, на нынешней Aero-2017 в германском городе Фридрихсхафен, одной из наиболее оригинальных конструкций является TrixSea, представляющая собой «летающую лодку».



Австрийская компания Trixu Aviation, занимающаяся производством автожиров, время от времени поражает своим новаторским подходом к этой категории винтокрылых машин. Не была исключением нынешняя выставка-ярмарка Aero-2017 в Фридрихсхафен. После Trixu Eye, предназначенным для служб общественного порядка, представленном здесь же два года назад, пришла очередь чего-то более экстравагантного – автожира-летающей лодки. Этот винтокрыл имеет фюзеляж в форме обтекаемого поплавка с двумя местами бок о бок. Доступна также версия в виде кит-набора для самостоятельной сборки в варианте тандем. По обеим сторонам фюзеляжа имеется также два стабилизирующих поплавка.

TrixSea имеет возможность перевозить грузы или медицинского спасателя, на что следует обратить внимание службам спасения в регионах, где невозможна посадка на сушу, но имеются водные пространства. TrixSea может быть также оснащен видеокамерой наблюдения.

Фюзеляж воздушного судна выполнен из композитных материалов и усилен углеродным волокном. Силовой установкой является двигатель Trixy 912 TIS мощностью 154 л.с. и винт толкающий постоянного шага. Сухая масса летающей лодки - 320 кг, а взлетный вес, в зависимости от версии, - 560-600 кг. Скороподъемность – 5 м/с. Крейсерская скорость – 120 км/ч, минимальная скорость горизонтального полета – 45 км/ч. Для взлета над препятствием 15 м требуется полоса всего в 300 метров, а для посадки и того меньше – 200 м.

Австрийский производитель обещает вскоре выпустить и версию летающей лодки с сухопутным шасси, убираемым внутрь фюзеляжа. Таким образом автожир станет настоящей амфибией, которой подвластны три стихии.

[\(Air Cargo News\)](#)

На Aero-2017 представлен необычный вертолет

Среди ультралегких вертолетов, представленных на нынешней выставке-ярмарке Aero-2017 в Фридрихсхафен большой интерес вызвал НТС 130. Эту конструкцию разработали две французских компании Heli Tech и MC Aeronautique. Вертолет приковывал внимание не только непривычной, несколько топорной внешностью, но также интересными техническими решениями.





Силовой установкой винтокрылой машины является двухтактный двигатель HT 422i мощностью 135 л.с, с двумя коленчатыми валами, работающими независимо друг от друга. Такое решение применено для повышения надежности силовой установки. В случае аварии одной из секций двигателя, вторая обеспечит достаточную мощность для продолжения полета.

На выбор также предлагается двигатель HT 222i, тоже двухтактный и с такой же мощностью в 135 л.с. Его особенностью является низкая стоимость технического обслуживания. Как подчеркивает производитель, в приводах использованы только механические передачи, вместо популярных в этом классе ременных, что также снижает стоимость технического обслуживания.

Интересным решением является также применения парашютной системы спасения. На вершине вала несущего ротора находится емкость с пиротехнически выбрасываем парашютом, который обеспечивает безопасное возвращение на землю даже тогда, когда экипаж полностью утратит контроль за воздушным судном.

Вертолет имеет двухлопастный несущий винт диаметром 6,8м, изготовленном из алюминия. В разработке находится ротор с лопастями из композитных материалов, усиленных углеродным волокном. Сухой вес воздушного судна составляет 280 кг, а взлетная масса – 450 кг. Максимальная скорость – 160 км/ч.

Ультралегкий вертолет характеризуется низкой стоимостью эксплуатации, а также повышенным уровнем безопасности благодаря применению парашютной спасательной системы и особенностей примененных двигателей.

[\(Air Cargo News\)](#)

Вторая партия купленных в РФ военных вертолетов прибыла в Беларусь

Вторая партия российских военных вертолетов Ми-8 МТВ-5, приобретенных Беларусью в рамках Государственной программы вооружения на 2016-2020 годы, поступила в республику, сообщили Sputnik в пятницу в Министерстве обороны.

Шесть новых вертолетов Ми-8 МТВ-5 прибыли в войсковую часть 06752 в Мачулищах.

"Вертолеты являются второй партией контракта, который был подписан представителями холдинга "Вертолеты России" в ходе международного военно-технического форума "Армия-2015", – сказали в Минобороны. Там также сообщили, что летно-технический состав уже прошел переподготовку в России для эксплуатации данного типа машин. "Ввод в строй еще шести новейших образцов авиационной техники позволит повысить уровень боевой подготовки вертолетчиков и увеличить боевые возможности авиабазы по охране воздушных рубежей", – уточнили в ведомстве. Ранее в АО "Вертолеты России" заявили, что готовы поставить в Беларусь заключительную партию Ми-8 МТВ-5 досрочно – до мая текущего года. Первые шесть вертолетов прибыли в республику 28 ноября 2016 года.

[\(Sputnik Беларусь\)](#)



Новости аэрокосмической промышленности

«Рособоронэкспорт» прорабатывает продажу авиатехники и средств ПВО в Латинскую Америку

"Рособоронэкспорт" прорабатывает проекты поставок самолетов и вертолетов, а также средств ПВО в страны Латинской Америки. Об этом сообщили в компании в преддверии Международной выставки авиационных и оборонных систем "ЛААД-2017", которая пройдет в Бразилии 4-7 апреля.

"Латинская Америка является для России одним из наиболее перспективных регионов в плане развития военно-технического сотрудничества. Сегодня "Рособоронэкспорт" участвует в тендерах или прорабатывает проекты поставки авиатехники, вертолетов и средств ПВО в Аргентину, Бразилию, Колумбию, Мексику, Перу", - приводят слова главы делегации "Рособоронэкспорта" Сергея Ладыгина в пресс-релизе компании, поступившем в ТАСС.

По его словам, страны региона также интересуются вооружением и военной техникой для борьбы с преступностью, терроризмом и наркомафией.

Объединенная российская экспозиция на "ЛААД-2017" занимает более 170 кв. м, там представлены более 350 экспонатов, в том числе рекламируются 180 образцов вооружений и военной техники для всех видов войск. Российскую делегацию возглавляет заместитель директора ФСВТС России Анатолий Пунчук.

Наиболее перспективными в регионе специалисты "Рособоронэкспорта" считают учебно-боевой самолет Як-130, истребители МиГ-29М и Су-35. По мнению экспертов компании, заказчиков могут заинтересовать вертолеты Ми-28НЭ, Ка-52, Ми-35М, тяжелые транспортные вертолеты Ми-26Т2, легкие многоцелевые вертолеты "Ансат", а также военно-транспортные Ми-17. Также в регионе есть интерес к зенитному ракетно-пушечному комплексу "Панцирь-С1" и зенитной ракетной системе "Антей-2500".

Повышенным вниманием, считают в "Рособоронэкспорте", в регионе пользуются образцы для борьбы с терроризмом и преступностью. Это, в частности, бронеавтомобиль "Тигр", бронетранспортеры БТР-82А, БТР-80, боевые машины пехоты БМП-3, автоматы Калашникова различных модификаций и пулемет Калашникова "Печенег". Военные моряки интересуются патрульными катерами "Мираж", "Соболь" и "Мангуст".

[\(ТАСС\)](#)

«ЮТэйр» показала прибыль

Авиакомпания «ЮТэйр» по итогам 2016 года получила 589 млн рублей прибыли против 18,4 млрд рублей убытков годом ранее. Такие данные представлены в финансовом отчете перевозчика за прошлый год.



Прибыль до налогообложения в 2016 году составила 917 млн рублей, в то время как в 2015 году по данному показателю у перевозчика также фиксировались убытки в размере 21,9 млрд рублей. При этом выручка за прошедший год увеличилась лишь на 6 млрд и составила 55,6 млрд рублей. Из них поступления от продажи услуг достигли 48,6 млрд рублей (в 2015 году – 31,3 млрд рублей). Заемные средства «ЮТэйр» остались на прежнем уровне, долгосрочные обязательства составляют 79,1 млрд рублей.

Напомним, авиакомпания «ЮТэйр» провела допэмиссию 3,1 млрд ценных бумаг, за счет этого уставный капитал перевозчика был увеличен с 577 млн до 3,7 млрд рублей. Акции выкупили правительство Югры, «Сургутнефтегаз» и правительство Тюменской области. В общей сложности за счет допэмиссии авиакомпания смогла привлечь 25 млрд рублей.

[\(Правда УрФО\)](#)

Глава IATA: коммерческая авиация стала рентабельной лишь в 2015 году

Коммерческая авиация за свою 60-летнюю историю стала рентабельной лишь в 2015 году, заявил глава Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александр де Жюньяк в интервью Le Temps. По итогам года он спрогнозировал рост совокупной выручки отрасли до \$736 млрд.

«За свою 60-летнюю историю коммерческая авиация — в целом и за исключением крупных лоукостеров — стала рентабельной лишь в 2015 году», — заявил де Жюньяк. По его словам, до этого представителям отрасли не удавалось покрыть расходы. «Если все будет идти по плану, то 2017 год станет третьим годом, когда наша отрасль вернет вложенные средства», — отметил он.

По данным IATA, за последние 12 лет совокупная годовая выручка авиакомпаний мира выросла с \$413 млрд до \$701 млрд в 2016 году. Однако в ближайшее время, предупредил глава IATA, показатель вновь станет сокращаться на фоне предполагаемого роста цен на нефть.

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

ОАК в 2016 году впервые получила 1 млрд руб. прибыли

ОАК в 2016 году впервые получила прибыль в 1 млрд рублей по РСБУ, сообщили в корпорации.

Как пояснили RNS в группе, в 2015 году чистый убыток группы ОАК составил 84 млрд рублей, а в 2014 году — 8 млрд рублей.

Как пояснил журналистам вице-президент по экономике и финансам ОАК Алексей Демидов, выручка группы за 2016 год составила 395 млрд рублей. В корпорации пояснили RNS, что в 2015 году выручка группы составляла 341 млрд рублей.

По словам Демидова, «по МСФО цифры будут несколько отличаться». При этом он подчеркнул, что показатель EBITDA, характеризующий операционную прибыль, превысил отметку в 30 млрд рублей и «задача менеджмента обеспечить рост в дальнейшем».



Демидов отметил, что за последние два года выручка выросла практически на 40%. При снижении выручки от поставок на внутренний рынок и по линии гособоронзаказа основным фактором роста стали поставки на экспорт и работы по послепродажной поддержке и модернизации авиационной техники, включая поставку комплектующих. Выручка от поставок самолетов на экспорт в долларовом выражении за период 2015–2016 гг. выросла более чем в два раза. Этот результат достигнут за счет реализации самолетов типов Су-35, Су-30 и поставок SSJ100 зарубежным заказчикам, включая первые поставки на европейский рынок.

Уровень долга (по соотношению чистого долга к выручке) снизился с 0,8 в 2014 году до 0,5 по итогам 2016 года.

ОАК ожидает дальнейшего устойчивого роста выручки при сохранении положительного финансового результата в целом по группе, отмечают в корпорации. Увеличение прибыли, по словам Демидова, корпорация рассчитывает получить за счет наращивания экспортных поставок авиационной техники и сокращения издержек, в том числе, в рамках реализации мероприятий по оптимизации индустриальной модели и организационной структуры.

Реализация плана развития корпорации будет обеспечена за счет инвестиционного бюджета группы ОАК, который на период 2017–2019 гг. составит 400 млрд рублей. Основные инвестиции корпорации будут направлены на реализацию программ гражданской авиации, а также развитие и модернизацию модельного ряда образцов военной техники. В гражданском сегменте это в первую очередь программа МС-21, находящаяся в пиковой стадии инвестиций в опытно-конструкторские работы и подготовку серийного производства, а также программа SSJ100 в части организации сервисного обслуживания, поддержки продаж, снижения себестоимости производства и стоимости владения воздушным судном.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) создана в 2006 году с целью консолидации активов крупнейших авиапредприятий России, в настоящее время государству в лице Росимущества принадлежит 90,5% акций холдинга.

В состав ОАК входят российские конструкторские бюро и самолетостроительные заводы, среди которых: компания «Сухой», корпорация «Иркут», авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина, нижегородский авиастроительный завод «Сокол», «Туполев», «Ильюшин Финанс Ко.», «Авиастар-СП», «ВАСО», РСК «МиГ», ЭМЗ им. В. М. Мясищева, ЛИИ им. М. М. Громова, «АэроКомпозит», ТАНТК им. Бериева.

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

Статические испытания МС-21 миновали стадию разрушения крыла

Статические испытания узкофюзеляжного самолета МС-21-300 миновали важный этап — разрушение кессона крыла, изготовленного из полимерных композиционных материалов. Крыло разрушили в конце февраля в рамках изолированных испытаний при нагрузке свыше 90, но менее 100%, рассказали АТО.ru в корпорации "Иркут", которая разрабатывает воздушное судно. В компании

добавили, что продемонстрированный запас прочности позволяет приступить к летным испытаниям, однако сначала крыло предстоит усилить.

Перед тем как начать испытания, на самые нагруженные зоны конструкции нанесли максимально возможные и визуально не обнаруживаемые повреждения. На проверку направили максимально облегченное крыло, которое после усиления станет на 25 кг тяжелее (по 12,5 кг на каждую консоль). Работы проведут без его отстыковки от фюзеляжа. Изменения учтут в документации, и последующие образцы получат уже усиленное крыло.

Как уточнил представитель корпорации, к усилению крыла можно было приступить и после первого полета, однако на это потребовалось бы больше времени: перед работами потребовалось бы сливать керосин и сушить крыло. Это оставило бы меньше времени на сами летные испытания.

"Иркут" выбрал вариант с испытаниями именно облегченного крыла из-за того, что усилить его проще, чем сделать легче. Так, конкурент МС-21 — китайский самолет С919, разработанный авиастроительной корпорацией СОМАС, получил чрезмерно усиленное крыло, которое предстоит облегчить.

Представитель "Иркута" уточнила, что работы идут по плану — на самолете, который готовят к первому полету, тестируют системы. По последним данным, которые привел вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин, МС-21-300 планируется поднять в воздух в апреле.





Статические испытания МС-21 проходят в Центральном аэрогидродинамическом институте им. Н. Е. Жуковского (ЦАГИ). Как ранее рассказывало АТО, это один из двух больших этапов прочностных испытаний. В рамках статических испытаний самолет проверяют на однократные предельные нагрузки. Если они проходят успешно, самолет отправляют в полет. Ресурсные, или повторно-статические испытания должны выявить усталостную прочность и живучесть конструкции.

МС-21-300 — первый представитель перспективного семейства МС-21, рассчитанный на перевозку 163–211 пасс. За ним последует менее вместительный МС-21-200, который будет вмещать 132–165 пасс. Сначала самолет получит зарубежные двигатели Pratt & Whitney PW1400G, позже — российские ПД-14.

Конкуренты МС-21 — Airbus A320neo, Boeing 737MAX, C919.

ATO.ru

ОДК станет 100% акционером четырёх авиаремонтных заводов

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) выходит на финальную стадию консолидации акций своих авиаремонтных заводов (АРЗ).

В состав ОДК входят четыре авиаремонтных завода, специализирующихся на ремонте авиационных двигателей различных типов: АО «218 АРЗ» (г. Гатчина, Ленинградская обл.), АО «712 АРЗ» (г. Челябинск), АО «570 АРЗ» (г. Ейск, Краснодарский край) и АО «ААРЗ» (г. Арамил, Свердловская обл.).

В 2013 году Правительством РФ было принято решение о передаче из собственности Министерства обороны РФ через Госкорпорацию Ростех в ОДК пакетов акций этих предприятий. Холдинг в том же году получил полномочия единоличного исполнительного органа (ЕИО) по отношению к ним. Процесс передачи акций завершился в 2015 году. Исходя из структуры акционерного капитала, сложившейся в четырех АРЗ, в ОДК на первоначальном этапе были переданы не все 100% акций этих предприятий.

Двадцать девятого марта 2017 года Президентом РФ Владимиром Путиным был подписан указ об имущественном взносе Российской Федерации в Госкорпорацию Ростех, предусматривающий передачу ей оставшейся части находящихся в федеральной собственности акций ряда предприятий, в том числе 4-х авиаремонтных заводов ОДК. Обеспечить осуществление данных мероприятий Правительству РФ предписано в 10-месячный срок. После поступления акций в Ростех планируется их плановая передача в ОДК.

Передача акций соответствует стратегии развития ОДК до 2025 года и будет способствовать увеличению производственной загрузки, экономической эффективности и прибыльности холдинга.

Работы на авиаремонтных заводах холдинга осуществляются в интересах Минобороны РФ и иностранных заказчиков. АО «570 АРЗ» в настоящее время выполняет капитальный ремонт двигателей типа АЛ-31Ф и РД-33 (для самолетов семейств Су-27 и МиГ-29), а также АИ-25ТЛ для учебно-тренировочных самолетов L-39. Основные компетенции АО «ААРЗ» — ремонт двигателей АИ-



24 для самолетов Ан-24/26, Д-36 для Ан-72 и Д-136 для тяжелого вертолета Ми-26. АО «712 АРЗ» специализируется на ремонте двигателей типа АЛ-21Ф для фронтовых бомбардировщиков Су-24. АО «218 АРЗ» выполняет ремонт вертолетных двигателей ТВ3-117 и ТВ2-117, двигателей Р95Ш и Р195 для самолетов-штурмовиков типа Су-25, Д-30Ф6 для истребителя-перехватчика МиГ-31.

[\(ОДК\)](#)

Группа «Кронштадт» разработала программный комплекс для тренажера пространственной дезориентации

Российская группа "Кронштадт" разработала программный комплекс для авиационного тренажера пространственной дезориентации. Он позволяет имитировать сложные полетные условия и подходит для широкой линейки вертолетов разных производителей, рассказали АТО.ru в "Кронштадте". Комплекс разработан по заказу австрийской компании AMST — производителя специализированных тренажерных систем для подготовки летного состава.

"Уникальность комплекса заключается в том, что впервые авиационный тренажер на системе подвижности был ориентирован на выполнение заданий по дезориентации пилота в пространстве и решение им нетривиальных задач во время полета. Тренажер, предназначенный для отработки действий при попадании экипажа вертолета в сложное пространственное положение, может работать вместе с очками ночного видения, что значительно расширяет спектр упражнений", — подчеркнули в группе "Кронштадт".

Комплекс выполнен с учетом индивидуальных пожеланий заказчика. Для "Кронштадта" это первый подобный опыт. Разработка базируется на созданной им ранее системе визуализации Augora 3 (подходит для тренажеров как вертолетов, так и самолетов), изготовленной с использованием общедоступного оборудования (COTS hardware). В группе "Кронштадт" пояснили, что ее ключевые особенности — формирование изображения с учетом неограниченного количества источников света и реалистичное отображение поверхностей. Картинка создается на основе векторных и растровых данных с высоким уровнем детализации.

По заказу AMST специалисты "Кронштадта" создали новые 3D-сцены, охватывающие участки Мьянмы площадью более 700 тыс. кв. м. Для детального изображения ландшафта (растительность, дороги, строения, водные поверхности) в компании впервые применили новейшие технологии обработки мультиспектральных спутниковых данных. При этом ее специалисты отказались от стандартного подхода, в соответствии с которым для моделирования высокодетальных сцен используются цифровые топографические карты. В "Кронштадте" пояснили, что такие карты часто бывают или недоступны, или давно неактуальны.

В новом комплексе от "Кронштадта" запрограммированы специальные свойства, которые присущи исключительно тренажерам пространственной дезориентации. К их числу относится изгибание взлетно-посадочной полосы аэродрома для имитирования разных визуальных иллюзий, таких как эффект короткой или длинной ВПП.



AMST заказала программный комплекс в феврале 2016 г. За предшествующие годы австрийская компания получила от "Кронштадта" несколько комплектов системы визуализации Auroga, которыми она оснастила NVG-тренажеры (Night Vision Google) с системой ночного видения.

ATO.ru

«Газпромнефть-Аэро» инвестирует до 2025 г 20 млрд руб в программу развития

Один из крупнейших в России поставщиков авиационного топлива - "Газпромнефть-Аэро" - планирует инвестировать в программу развития компании до 2025 года порядка 20 миллиардов рублей.

На сегодняшний день в клиентский портфель оператора входит порядка 150 российских и иностранных авиакомпаний. При этом "Газпромнефть-Аэро" продолжает увеличивать свое присутствие на российском и международном рынке. При этом за 10 лет работы компания уже инвестировала в новое строительство, покупку активов, а также в их модернизацию порядка 20 миллиардов рублей.

О расширении присутствия в России, за рубежом - в Китае, Индии, Таиланде. О том, почему компания выбрала такую стратегию, несмотря на общее снижение продаж на рынке авиатоплива, тенденциях, а также актуальных вопросах законодательства, рассказал в интервью агентству "Прайм" генеральный директор компании Владимир Егоров.

Ситуация на рынке

Согласно стратегии развития компании, к 2025 году с учетом возможностей и окончания проектов по реконструкции перерабатывающих заводов, "Газпромнефть-Аэро" намеренакратно увеличить объем розничной реализации керосина - до 4,4 миллиона тонн.

Говоря о розничном рынке авиатоплива в целом, то в 2016 году он снизился на 7,7% и составил порядка 8 миллионов тонн по отношению к 2015 году, отметил собеседник.

"Соответственно на этом фоне продажи "Газпромнефть-Аэро" по отношению к 2015 году тоже несколько снизились, но динамика чуть меньше, что позволяет нам говорить о том, что все-таки относительно процентного соотношения на рынке мы сработали в плюс, то есть снизились на 6,4%. И объемы розничной реализации, то есть объем заправки "в крыло" составили 2,1 миллиона тонн. Для сравнения в 2015 году эти объемы составляли 2,2 миллиона тонн", - сказал Егоров.

По словам гендиректора "Газпромнефть-Аэро", такая отрицательная динамика была как по рынку в целом, так и по российским аэропортам. "Первое это банкротство авиакомпании "Трансаэро". После него, те слоты и направления, которые были у "Трансаэро" были перераспределены между другими авиакомпаниями, что позволило увеличить загрузку бортов этих компаний. Второе - запрет полетов над Синайским полуостровом в Египет, затем запрет полетов в Турцию. Все это, безусловно, в 2016 году сыграло ключевую роль", - отметил Егоров.

Стандарты должны быть едины для всех



Ранее российские авиакомпании обратились в Минтранс с просьбой ввести единые правила игры для участников авиотопливного рынка. Как сообщала газета "Коммерсант", Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) попросила министерство транспорта разъяснить, какие сейчас действуют требования к заправке самолетов авиакеросином, так как за два года после отмены в середине 2015 года обязательной сертификации топливозаправочных компаний (ТЗК) и лабораторий контроля качества авиакеросина чиновники так и не разработали альтернативы.

Гендиректор "Газпромнефть-Аэро" подтвердил Прайм данное обращение АЭВТ. По его словам, такая неопределенность привела к тому, что авиакомпании выдвигают разные требования к заправке воздушных судов, что приводит к диссонансу в работе на авиатопливном рынке.

В тоже время собеседник, отметил, что "Газпромнефть-Аэро" соответствует и подстраивается под требования как российских, так и международных стандартов. Однако, по мнению Егорова, необходимо вернуть обязательную сертификацию, в которой будут прописаны международные требования.

"Общаясь с коллегами, мы приходим к выводу, что было бы логично иметь единые требования. Сейчас у нас есть добровольная сертификация. Мое мнение, что обязательную сертификацию нужно вернуть, но нужно задуматься над тем, какие требования мы пропишем. Я бы все-таки больше склонялся именно к международным требованиям, которые соответствуют общемировым практикам", - сказал он.

Собеседник агентства отметил, что вопрос о возвращении обязательной сертификации ТЗК находится на стадии обсуждения.

Об отношении к топливным котировкам

Говоря о соблюдении авиакомпаниями сроков оплаты за топливо, Егоров отметил, что после банкротства "Трансаэро", поставщики изменили свое отношение к контролю. "Мы практически в онлайн-режиме отслеживаем все платежи, стараемся, чтобы не допускались случаи просроченной дебиторской задолженности, но и коллеги относятся к этому с пониманием. Это банкротство ("Трансаэро" - прим ред.) послужило таким неким дисциплинирующим фактором", - сказал Егоров.

"Мы практически всем компаниям предлагаем формульное ценообразование, хотите - на основе международных котировок, хотите - на основании российских. Я бы хотел акцентировать внимание на вопросе котировок на Санкт-Петербургской товарно-сырьевой бирже, чтобы эти котировки были восприняты нашими авиакомпаниями на том же уровне, как и международные котировки. На мой личный взгляд, внутрироссийская котировка учитывает реальную цену рынка, то есть туда входит биржевая цена, плюс учитываются все внебиржевые сделки", - сказал собеседник.

Международная повестка



Потенциально интересными регионами для развития бизнеса компании являются регионы с максимально доступной логистикой относительно нефтеперерабатывающих заводов "Газпром нефти", то есть это страны Центральной и Юго-Восточной Азии, а также Европа.

"В 2016 году мы достаточно серьезно продвинулись в Китае. Расширяем сотрудничество с China Aviation Oil Hong Kong Co. Ltd. (CAOHK). Китайский рынок сейчас достаточно востребованный. Мы это видим, в частности, по количеству китайских туристов, а это серьезная доля на российском туристическом рынке. Мы запрашиваем китайские компании в России", - сказал Егоров.

Также на сегодняшний день достаточно неплохих показателей "Газпромнефть-Аэро" достигла по заправкам в Индии, отметил гендиректор. "Индия как раз востребована российскими туристами. Мы можем осуществлять заправку воздушных судов в 35 аэропортах Индии. У нас подписано соглашение с Hindustan Petroleum. Буквально в конце прошлого года мы его пролонгировали еще на три года. Кроме того, компания традиционно работает с тайландской нефтегазовой РТТ", - добавил собеседник.

Расширению топливно-заправочного бизнеса поспособствовало возобновление заправки "в крыло" регулярных рейсов казахстанского перевозчика SCAT в аэропорту Шарм-эш-Шейх в Египте. "Газпромнефть-Аэро" заключила на год новое соглашение с авиакомпанией SCAT.

Авиасообщение между РФ и Египтом было прервано в конце 2015 года после авиакатастрофы над Синайским полуостровом самолета российской авиакомпании "Когалымавиа", летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. По словам гендиректора "Газпромнефть-Аэро", до авиакатастрофы компания заправляла порядка 30 тысяч тонн авиатоплива ежегодно. При возобновлении полетов из РФ в Египет, заправки будут осуществляться согласно потребностям, отметил он.

"У нас достаточно хорошие отношения с национальной египетской компанией. И они тоже, безусловно, ждут возобновления полетов", - заметил Егоров.

Гендиректор "Газпромнефть-Аэро" добавил, что к 2025 году компания планирует войти в топ-20 авиатопливных операторов в мире.

Планы в России

Согласно планам "Газпромнефть-Аэро", компания намерена в 2017 году приступить к строительству ТЗК в Саратове, довести до необходимых требований ТЗК в Чукотском автономном округе. Комментируя планы по созданию совместного предприятия на Ямале по трём аэропортам - Салехард, Надым и Новый Уренгой, Егоров отметил, что реализация данного проекта требует большого количества времени.

"Реализация идет в соответствии с теми планами, которые у нас были. У нас планировалось начало топливно-заправочной деятельности в 2019 году. ... Мы начали поставки топлива в Салехарде по договору хранения", - добавил он.

Что касается развития бизнеса в московском регионе, то компания продолжает осуществлять заправку в аэропортах "Домодедово", "Внуково" и "Жуковский" на партнерских условиях договора. Однако вопрос о строительстве ТЗК в этих аэропортах, в дополнение к тому комплексу, которым компания владеет в "Шереметьево", пока не стоит, отметил гендиректор "Газпромнефть-Аэро".

Говоря о дальнейших планах по расширению связей с международными и российскими игроками авиационной отрасли, Егоров сказал: "Нам бы хотелось перейти на некий новый и качественный уровень взаимоотношений с теми партнерами, которые у нас есть на сегодняшний день".

[\(ПРАЙМ\)](#)

Китайцы начали строить свой крупнейший вертолетоносец

Китайская судостроительная верфь Hudong Zhonghua Shipbuilding Company в Шанхае приступила к строительству крупнейшего десантного вертолетоносного корабля-дока. Как пишет South China Morning Post со ссылкой на источники в ВМС Китая, корабль строится по проекту Type 075 и будет введен в состав флота в 2020 году. Как ожидается, китайские военные будут использовать его для патрулирования в Восточно-Китайском и Южно-Китайском морях.

Министерство обороны Китая в последние несколько лет занимается активным развитием флота, который должен упрочить военное присутствие страны в северной части Тихого океана. В рамках этой программы в Китае ведется строительство новых фрегатов и корветов, авианосца проекта Type 001, а также проектирование нового авианесущего корабля с атомной энергетической установкой. Строительство нового десантного вертолетоносного корабля-дока также ведется в рамках этой программы.

Длина нового китайского корабля составит 250 метров, а ширина — 30 метров. Вертолетоносец получит водоизмещение 40 тысяч тонн, что станет одним из наибольших показателей среди всех существующих сегодня десантных вертолетоносных кораблей-доков. Для сравнения, водоизмещение американского корабля типа «Уосп» такого же класса составляет 40,5 тысячи тонн, а французского «Мистраль» — 21,3 тысячи тонн. На палубе китайского корабля проекта Type 075 одновременно смогут разместиться 30 различных вертолетов.



Китайский вертолетоносец сможет развивать скорость до 23 узлов. Другие подробности о новом десантном корабле-доке не уточняются. Как и другие корабли такого класса китайский сможет подтапливаться, чтобы из его грузового отсека могли выплывать десантные катера, перевозящие военнослужащих и военную технику на берег. Спуск первого корабля проекта Type 075 на воду запланирован на 2019 год. На испытания нового вертолетоносца планируется потратить около года.

В настоящее время в Китае завершается строительство авианосца проекта Type 001A, а также ведется постройка авианесущего корабля Type 002. Они станут вторым и третьим по счету авианосцами на



вооружении ВМС Китая. Первым таким кораблем в составе китайского флота стал «Ляонин». Это купленный у Украины, отремонтированный, достроенный и обновленный советский авианесущий крейсер «Варяг» советского проекта 1143.6 «Кречет».

[\(N+1\)](#)

Финансирование авиационной промышленности сократили на 80 млрд рублей

Премьер-министр России Дмитрий Медведев одобрил изменения, которые касаются сокращения финансирования авиационной промышленности. Об этом сообщается на сайте кабмина.

Госпрограмма была скорректирована с учетом госбюджета на текущий год. Объем финансирования авиационной промышленности сократился на 80 млрд рублей, до 632,5 млрд рублей.

«Скорректирована система индикаторов госпрограммы. В частности, введены новые показатели, характеризующие заинтересованность авиакомпаний в отечественных воздушных судах и результативность мер по поддержке спроса на них», – рассказали в правительстве.

«ФедералПресс» напоминает: в конце 2016 года премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал постановления о бюджетных инвестициях в авиастроительной отрасли. Для Государственной транспортной лизинговой компании на покупку самолетов и вертолетов будет выделено 8,8 млрд рублей.

[\(ФедералПресс\)](#)

15 апреля 2017 года Российская Федерация присоединится к конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок

Принят федеральный закон о присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, кратко именуемой Монреальской конвенцией 1999 года.

Данная Конвенция, вступившая в силу в ноябре 2003 года, касается юридической и финансовой ответственности авиаперевозчика за вред, нанесенный здоровью пассажира, сохранности груза и багажа. Конвенция предусматривает упрощение и модернизацию документации, связанной с пассажирами, багажом и грузом и призвана содействовать возмещению нанесенного вреда без необходимости производства длительного судебного процесса. Конвенция принята в целях консолидации и модернизации действовавшей ранее громоздкой и фрагментарной “Варшавской системы”, неадекватность которой темпам развития международных авиаперевозкам привела к установлению целого ряда неоднозначных правовых режимов регулирования отношений между авиаперевозчиком и пользователем услуг.

Монреальская конвенция 1999 г. включает следующие основные элементы:

-наличие двухуровневой системы ответственности с первым уровнем, устанавливающим объективную ответственность в случае смерти или телесного повреждения пассажира не выше 100 тыс. СПЗ (специальные права заимствования - около 135 тыс. ам. дол.) независимо от вины



перевозчика, и вторым уровнем, устанавливающим неограниченную ответственность при возложении бремени доказательства вины на пользователя авиауслуг, -право "пятой юрисдикции", предусматривающее возможность возмещения вреда в связи со смертью или телесным повреждением пассажира по предъявлению в стране, в которой на момент происшествия пассажир имел свое основное и постоянное место жительства, -возложение на авиаперевозчика обязанности предъявлять доказательства наличия договоров страхования, гарантирующих получение финансовых средств для исполнения платежей или возбуждения судебного процесса.

В первоначальной редакции Монреальская конвенция 1999 г. определила ответственность в отношении вреда, причиненного:

1. багажу - в пределах 1000 СПЗ на пассажира,
2. грузу - в пределах 17 СПЗ за 1 кг,
3. лицам вследствие задержки рейса - в пределах 4150 СПЗ.

Начиная с 30.12.2009, все вышеуказанные пределы ответственности увеличены согласно положениям статьи 24 настоящей конвенции на 13,1%.

[\(Росавиация\)](#)

Ученые разработали двигатель для сверхлегких самолетов мощностью 120 лошадиных сил

Уфимские инженеры сделали первый шаг на пути создания нового направления в отечественном авиастроении - разработали двигатель для сверхлегких летательных аппаратов, то есть самолетов, вертолетов и беспилотников **ДДА-120**. Пока легкая и сверхлегкая авиация в России полностью импортозависима. Причем, по словам гендиректора компании-разработчика "**Двигатели для авиации**" Платона Маслова, все комплектующие летательных аппаратов - импортные, соответственно, конечная стоимость очень высока. Причем, львиную долю, до 90 процентов, стоимости летательных аппаратов составляет цена двигателя.

Первый в России серийный авиационный поршневого двигателя, по замыслу проектировщиков, будет превосходить по показателям зарубежные экземпляры в производительности, экономичности, простоте эксплуатации. А вот стоить будет намного меньше. Если сейчас самый дешевый новый импортный двигатель обходится в 20 тысяч евро, то наш - до 500 тысяч рублей.

Он обладает уникальными характеристиками: высокой удельной мощностью, как современные бензиновые двигатели, и экономичностью дизеля, так же обладает возможностью работы на различных видах топлива - авиационном керосине, бензине и дизельном топливе. Одним махом разработчики объединили все преимущества поршневых двигателей, работающих или на бензине, или на дизельном топливе, и избавились от их недостатков.

Внешне **ДДА-120** практически не отличается от аналогов. Двигатели такой мощности широко применяются в малой авиации, например, в вертолетах Robinson R22 и самолетах Cetus 200. Некоторые компании уже проявили интерес к разработке и даже сделали предзаказ.



Над созданием нового двигателя трудится команда, состоящая из шести человек. Все они - выпускники Уфимского государственного авиационного технического университета (УГАТУ), в том числе два доктора технических наук. Недаром в основе ноу-хау - фундаментальные исследования, которые велись в университете еще с 1980-х годов.

Что уже есть: спроектирована 3D модель двигателя, проведен ряд ключевых расчетов и испытаний. В частности, в условиях, приближенных к реальности, - при отрицательных температурах от 20 до 30 градусов Цельсия. Двигатель и топливная система подтвердили свою работоспособность. Сейчас процесс достиг стадии изготовления прототипа.

Для того чтобы изготовить прототип, требуется около трех миллионов рублей. Так как все делается "с нуля", потребуется совершенно новая оснастка. Если на первых порах уфимцев поддержал Фонд Бортника, то теперь средства собираются на одной из краудфандинговых платформ. Пока из нужной суммы собрано немногим более 352 тысяч рублей.

Как могут компанию поддерживают коллеги. Так, омский завод пообещал бесплатно изготавливать детали и узлы для прототипа, которые им под силу.

Платон Маслов, который вплотную занимается двигателем уже четыре года, уверен, что трудности преодолимы. Следующим шагом станет создание опытно-конструкторского бюро и завода по выпуску двигателя. И тогда страна сможет развивать малую авиацию.

[\(Российская газета\)](#)

Франция гарантирует, что никто не арестует российские самолеты в Ле Бурже

Франция гарантирует, что на авиасалоне "Бурже-2017" не будет никаких проблем с арестом российского имущества, в том числе самолетов, заявил РИА Новости в четверг в Москве президент выставки Эмерик Д'Арсимоль.

В 2001 году, как сообщалось, на авиасалоне в Ле Бурже – одном из крупнейших в мире – французские власти арестовали российские самолеты по иску швейцарской компании Noga. Новые опасения о возможности ареста связаны с претензиями бывших акционеров компании ЮКОС.

"Мы гарантируем, что ни у кого, в том числе и у русских, не будет проблем с арестом привезенного во Францию имущества, в том числе самолетов", — сказал Д'Арсимоль.

Он подчеркнул, что по инициативе французских промышленников еще в сентябре 2016 года было изменено законодательство страны, которое теперь не позволяет французским компетентным структурам изымать иностранное имущество, привезенное во Францию.

В этой связи он напомнил про дело ЮКОСа, которое иногда заставляло Россию беспокоиться по поводу возможности ареста самолетов, вертолетов, предметов искусства, ввозимых во Францию на различные выставки, в том числе на авиасалоны в Ле Бурже.



Президент выставки также вспомнил, что на одном из предыдущих авиасалонов его организаторы были вынуждены отвлекать на себя внимание французских правоохранительных органов, чтобы дать возможность российским пилотам поднять в небо свои самолеты и улететь в Россию.

"Бурже-2017" состоится в пригороде Парижа 19-25 июня.

[\(РИА Новости\)](#)

ГТЛК получит деньги из Китая

Газпромбанк привлек два новых банка к участию в синдицированном кредите на 30 млрд руб., выделяемом Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) на закупку 32 самолетов SSJ 100. По данным "Ъ", соорганизаторами кредита будут ВБРР и китайский ICBC. С учетом докапитализации ГТЛК в 2015-2016 годах общая сумма, которую она должна получить на закупку авиатехники, составит 64 млрд руб.

ВБРР (подконтролен "Роснефти") и китайский ICBC пополнят синдикат кредиторов, организатором которого выступил Газпромбанк для ГТЛК, рассказал "Ъ" источник, близкий к одному из участников сделки. Речь идет о программе финансирования лизинга 32 самолетов SSJ 100. Кредитный договор между ГТЛК и ГПБ на 30 млрд руб. был заключен в декабре 2016 года, тогда же компания получила первый транш. Как пояснили "Ъ" в госбанке, срок кредита составляет семь лет с возможностью продления до 12 лет, другие условия не раскрываются. Первый транш пошел на закупку четырех SSJ 100 для авиакомпании "Ямал". ГТЛК уже поставила 17 самолетов, в том числе "Якутии" и "ИрАэро".

В ГТЛК "Ъ" уточнили, что оставшиеся SSJ 100 будут поставлены "Ямалу", "ИрАэро" и создаваемой авиакомпанией "Азимут" (сейчас такие самолеты арендуют "Ямал", "ИрАэро", "Якутия"). При этом "Ямал" и "ИрАэро" до реализации программы ГТЛК не эксплуатировали SSJ 100. "Азимут" планирует на базе SSJ 100 сформировать монотипный парк самолетов.

По словам собеседника "Ъ", помимо ВБРР и ICBC список соорганизаторов кредита может пополниться и другими банками. Его окончательное формирование и закрытие сделки планируется "в ближайшее время". В Газпромбанке "Ъ" сообщили, что сделку также рассматривают российские частные и государственные банки, а также ряд банков с иностранным капиталом, закрытие сделки - "перспектива ближайшего месяца".

Контракт на 60 млрд руб. на покупку 32 самолетов у ГСС (производитель SSJ 100) ГТЛК подписала на авиасалоне МАКС-2015. В 2015 году компания впервые получала господдержку на развитие авиализинга - через ОФЗ ей выделили 30 млрд руб., которые она направила ГСС в качестве аванса по контракту. В октябре 2015 года ГТЛК сообщила, что ей нужно еще 30 млрд руб. на продление программы, но Минфин и Минэкономики ей отказали, посчитав, что выделенных средств достаточно, а новых твердых контрактов с авиакомпаниями нет. В конце 2016 года ГТЛК была докапитализирована лишь на 4 млрд руб., что позволило авансировать покупку еще четырех самолетов с поставкой в 2018 году. Эти самолеты также распределены между авиакомпаниями, сообщили "Ъ" в ГТЛК.



Параллельно с докапитализацией ГТЛК должна была привлечь с рынка коммерческий кредит на ту же сумму для оплаты полной стоимости самолетов, организатором синдицированного кредита назначили Газпромбанк. С учетом докапитализации в 2015-2016 годах общая сумма, которую ГТЛК должна получить на авиатехнику (в основном SSJ 100), составляет 64 млрд руб.

Главный редактор журнала "Авиатранспортное обозрение" Алексей Сеницкий говорит, что привлечение кредитных средств с участием нескольких банков позволяет распределять риски по нескольким кредитным организациям и минимизирует вероятность невозврата выданной доли. В то же время ГТЛК как госкомпания могла бы уделять больше внимания не только крупным коммерческим проектам, но также развивать доступный лизинг авиатехники для небольших компаний, работающих в труднодоступных регионах, считает эксперт.

[\(Коммерсантъ\)](#)

ГТЛК получила 5,7 млрд рублей чистого убытка в 2016 году

Государственная Транспортная Лизинговая Компания увеличила выручку в 2016 году до 16,453 млрд рублей с 14,507 млрд годом ранее. Такие данные приводятся в опубликованной на днях годовой бухгалтерской отчетности компании.

При этом ГТЛК показала в прошлом году отрицательный финансовый результат. Чистый убыток составил 5,736 млрд рублей против чуть более чем 39 млн рублей прибыли в 2015-м.

Относительно факторов, повлиявших на финансовый результат 2016 года, поясняется, что в 2014—2015 годах на фоне нестабильной ситуации в экономике РФ по ряду лизингополучателей наблюдался нестабильный приход лизинговых платежей. Компания не раз реструктурировала просроченную дебиторскую задолженность, однако просрочка по платежам росла. При этом ГТЛК продолжала обслуживать привлеченные кредиты за счет своих оборотных средств. В 2016 году компания вынуждена была расторгнуть договоры лизинга с проблемными лизингополучателями и обратиться в арбитражный суд с целью взыскания просроченной задолженности. По результатам расчета сальдо встречных обязательств и определения завершающей обязанности сторон частично начисленные, но не внесенные лизинговые платежи в адрес ГТЛК были отнесены на убыток отчетного периода в общей сумме более 1,815 млрд рублей.

Также ГТЛК указывает на то, что в транспортной отрасли, где действуют тарифные ставки, применяется преимущественно аннуитетный (равномерный) график лизинговых платежей, предусматривающий погашение инвестиций (основного долга) по принципу «от меньшего к большему». В силу правил бухгалтерского учета складывается ситуация, когда на начальном этапе действия договора начисленная выручка не покрывает расходы по процентам и начисленной амортизации, что также оказало негативное влияние на финансовый результат отчетного периода.

Компания обращает внимание на то, что у нее действуют лизинговые договоры, заключенные в 2012 году на семь — десять лет. Под них было получено банковское финансирование сроком на пять лет. В 2016-м кредиты были пролонгированы, но под более высокий процент в связи с ростом ключевой ставки. Кроме того, ГТЛК проходила три oferty по выпущенным облигациям, для чего вынуждена



была сформировать определенный запас ликвидности. В результате этих факторов выросла долговая нагрузка и увеличились процентные расходы.

На фоне вышеописанной ситуации по росту просроченной дебиторской задолженности и расторжению договоров с проблемными лизингополучателями ГТЛК в 2016 году увеличила отчисления в резерв сомнительных долгов (свыше 4,341 млрд рублей), указано в пояснениях к финансовому документу.

«Общество продолжает заключать новые сделки и осуществлять поставку техники по лизингу. Для большинства проектов характерна длительная инвестиционная стадия. Основной объем доходов по таким проектам будет получен в будущих отчетных периодах. Это позволяет характеризовать текущую ситуацию как временную и дает все основания прогнозировать значительное улучшение финансовых показателей в последующих периодах», — подчеркивается в отчете.

Лизинговый портфель ГТЛК по итогам 2016 года вырос на 67% и превысил 340 млрд рублей. В портфеле компании по состоянию на 31 декабря 2016 года находились 51 региональный самолет, 29 магистральных самолетов, три вертолета, а также 55 единиц водных судов, указано в размещенном в пятницу, 7 апреля, релизе ГТЛК.

[\(Банки.ру\)](#)

Новости беспилотной авиации

Минобороны РФ испытает беспилотные конвертопланы

Министерство обороны испытает в 2017 году три гибридных беспилотника: трехвинтовой дрон с оптимизированной аэродинамической схемой и два конвертоплана.

"Сегодня наша компания разрабатывает для министерства обороны гибридный БПЛА Colibri S1 и два беспилотных ковертоплана Colibri S2 и Colibri M, – сообщил Военное.РФ генеральный директор ООО "Оптиплейн. Беспилотные системы" Кирилл Яковченко. Испытания первых двух состоятся в мае, третьего – в конце года.

Гибридный БПЛА Colibri S1 объединяет качества вертолета и самолета. Беспилотник взлетает вертикально, а при горизонтальном полете оказывается на 30% энергоэффективнее классических мультикоптеров за счет обтекаемого корпуса. Дальность полета Colibri – 40 км, высота – до 1 км, максимальная скорость – 70 км/ч. С полезной нагрузкой в 1 кг он способен находится в воздухе в течение часа. Гражданский вариант гибридного беспилотника уже готов, его показали в 2016 году на форуме "Армия".

Colibri S2 – развитие первой версии гибрида, собранный по схеме конвертоплана с поворотными роторами. Скорость его полета, по расчетам специалистов "Оптилейн", достигнет 75 км/ч, дальность – до 100 км.

На конец 2017 года запланирована презентация военным среднего беспилотного конвертоплана Colibri M. В отличие от электрифицированных предшественников, он оснащен двигателем внутреннего сгорания. БПЛА способен нести до 10 кг полезной нагрузки на расстояние до 200 км с максимальной скоростью 120 км/ч. Максимальная высота полета – 4000 метров.



Все беспилотники серии Colibri ориентируются в пространстве благодаря встроенным приемникам ГЛОНАСС и GPS. Ручное управление дронами производится с базовой станции на расстоянии до 30 км.

"Конвертопланы для министерства обороны получают повышенную защиту от взлома, – объяснил Кирилл Якобченко. – Согласно техническому заданию температурный диапазон применения составляет от минус 50 до плюс 50 градусов. Для надежности мы продублируем ряд компонентов".

Сегодня гибридные БПЛА и конвертопланы новосибирского "Оптиплейна" используют энергетические компании для облета линий электропередач.

За внимание военных к беспилотным конвертопланам с "Оптилейном" конкурирует ООО "Аэрокса". Компания производит легкий беспилотник "Эра-50" и его увеличенную версию "Эра-100" массой около 20 кг. На прошлогоднем форуме "Армия" беспилотный конвертоплан представили "Вертолеты России". Также на выставке замечен гибридный БПЛА "Ястреб" с подвесом из двух ручных гранат.

[\(Военное.РФ\)](#)

Немецкий стартап представил воздушное такси на электрической тяге

Немецкий стартап E-Volo на этой неделе представил воздушное такси Volocopter 2X на электрической тяге, сочетающее технологии вертолета и квадрокоптера. Компания рассчитывает начать испытания

летательного аппарата вертикального взлета и посадки - E-Volo называет его "мультикоптер" - в качестве такси уже в 2018 году, говорится в пресс-релизе.

Volocopter 2X оснащен 18 винтами, в кабине два кресла.

E-Volo утверждает, что управлять таким такси в Германии сможет любой владелец спортивной летной лицензии (SPL). Как отмечается в сообщении компании, Volocopter относится к категории сверхлегких летательных аппаратов, в рамках которой со следующего года в Германии будет проходить сертификация мультикоптеров.



В дальнейшем E-Volo рассчитывает зарегистрировать Volocopter в качестве транспортного средства для оказания услуг такси. Следующим шагом будет разработка мультикоптера на четыре посадочных места с международной лицензией.

[\(Интерфакс\)](#)

Завершены полётные тесты модели электролёта XV-24A LightningStrike

Аппараты вертикального взлёта и посадки (в англоязычной терминологии VTOL) имеют ряд преимуществ как перед самолётами, так и перед вертолётами: в сравнении с первыми они не требуют для взлёта и посадки специальной полосы, а от вертолётов в лучшую сторону отличаются отсутствием ряда проблем в пилотировании и большей скоростью. В настоящее время созданы достаточно мощные электродвигатели и, хотя проблема источников питания всё ещё стоит остро, первые электролёты, пусть пока и в виде моделей, успешно летают. Так, агентство DARPA сообщило об успешном завершении полного цикла лётных испытаний модели XV-24A LightningStrike.

Выглядит проект внешне как самолёт схемы «утка», но крылья у него необычайно толстые и способны разворачиваться вертикально. Неудивительно, ведь именно в крыльях расположены воздушные сопла, создающие тягу. Для её создания на борту модели (в крыльях и фюзеляже) установлено 24 мощных электродвигателя. Взлетает и садится она вертикально, но в полёте разворачивает крылья в горизонтальное положение и способна лететь подобно любому самолёту. Весит модель не так уж много, всего лишь около 147 кг, но реальный проект предусматривает создание аппарата класса VTOL

массой 5,44 тонны и размахом крыльев 18,5 м. В сравнении с традиционными мультикоптерами «Молния» выглядит более безопасной, поскольку не имеет открытых пропеллеров, представляющих серьезную потенциальную угрозу окружающим в случае аварии.



Скорость полноразмерного прототипа планируется довести до 555, а в перспективе и до 740 километров в час, что заведомо быстрее любого вертолёта и соответствует самолётным скоростям, а верхний предел уже приближается к скоростям турбореактивных машин. Полноразмерная версия с параметрами, указанными выше, должна быть готовой к полётным тестам уже во второй половине 2018 года. Не всё ясно с источником энергии, поскольку существующих типов аккумуляторов явно недостаточно, но сама концепция выглядит вполне работоспособной. В настоящее время аппараты класса VTOL используются практически только в военных целях, но есть у этого класса летательных средств и целая масса мирных применений, включая быструю доставку грузов и создание сети аэротакси. Сфера малых летательных аппаратов, особенно беспилотных, в последнее время переживает бум популярности, и неудивительно, что похожие проекты есть и у российских инженеров.

[\(3DNews\)](#)