



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Ка-226Т успешно прошел испытания в Иране
- «Вертолеты России» планируют сертифицировать Ми-171 с двигателями ВК-2500-03 в КНР
- ОДК предлагает модернизировать силовые установки российских вертолетов в Китае
- «Вертолеты России» провели конференцию для потенциальных эксплуатантов Ка-226Т
- «Вертолеты России» и китайская Avicopter определили технические параметры перспективного тяжелого вертолета
- «Вертолеты России» провели конференцию эксплуатантов вертолета Ансат
- Улан-Удэнский авиационный завод готовится к сертификации серийного производства вертолета Ми-171А2
- Холдинг «Ростеха» определит характеристики скоростного вертолета для Минобороны в 2019 году
- «Вертолеты России» в 2019 году изготовят опытный образец новейшего многоцелевого вертолета

Новости вертолетной индустрии в России

- «Вертолеты России» готовят к запуску ситуационный центр сопровождения эксплуатации вертолетной техники
- Министр промышленности и информатизации КНР посетил предприятие холдинга «Вертолеты России»
- «Вертолеты России» передали Ансат для Псковской области
- «Вертолеты России» передали ГТЛК медицинский Ми-8МТВ-1
- ГТЛК получит от государства еще 4,3 млрд рублей на вертолеты
- Суд взыскал с «ЮТэйр - Вертолетные услуги» меньше 1 млн руб. из требуемых 11 млн руб. по иску «Авиаметтелеком Росгидромета»
- Мимо: «Аллигатор» дал залп по зрителям
- ФАС предотвратила срыв поставки вертолетов Ка-52
- Спасатели нашли двух женщин, заблудившихся в лесу в Сестрорецке Ленинградской области
- Псковская область ожидает прибытия санитарного вертолета «Ансат» в регион 25 сентября
- Медицинский «Ансат» заступает на дежурство в Псковской области
- Судно тылового обеспечения «Эльбрус» проходит испытания на загрузку с помощью вертолетов
- ОСК: Работа по строительству вертолетоносцев начнется после утверждения ГПВ-2025
- КВЗ и «Прогресс» награждены Союзом авиапроизводителей за успехи в выполнении Гособоронзаказа
- Делегация из КНР впервые посетила «Прогресс»
- Новикомбанк предоставит «ОДК-Климов» кредит на 3,5 млрд рублей
- Выполнение рейсов санавиации в Коми будет осуществляться двумя вертолетами Ми-8
- В Жуковском открыли аллею, посвященную авиаконструкторам России



- «Вертолеты России» увековечили память Миля и Камова на аллее славы «Создатели авиации России»
- «Вертолеты России» передали вертолет Ми-8АМТ представителям авиакомпании «Абакан Эйр»
- В авиачасть армейской авиации ВВО в Забайкалье поступил новый вертолет Ми-8АМТШ
- «Полярные авиалинии» ищут лизингодателя для поставки вертолета Ми-8 за 565 млн рублей
- «Винтокрылая крепость»: ВКС России усиливают штурмовыми вертолетами

Новости вертолетной индустрии в мире

- «Вертолеты России» примут участие в выставке China Helicopter Expo – 2017
- «Вертолеты России» провели переговоры с китайскими партнерами на China Helicopter Expo 2017
- Первый гражданский заказчик получил вертолет H135 с системой Helionix
- Luxaviation Helicopters приобретает Starspeed
- USHST разрабатывает методики улучшения безопасности полетов вертолетов
- В Европе сертифицировали полнопилотажный тренажер для H145
- Китай и Airbus Helicopters укрепляют сотрудничество
- ОДК намерена модернизировать силовые установки российских вертолетов в КНР
- «Вертолеты России» поставили на экспорт первые Ми-28НЭ с БКО
- США продали Южной Корее безнадежно изношенные вертолеты
- В МИД сообщили о готовности рассмотреть поставки вертолетов Ми-35 в Кабул
- Начинается поставка девяти Bell 505 в Чили

Новости аэрокосмической промышленности

- Авиакатастрофы: МАК уже не нужен
- Сертификация вопреки правилам и здравому смыслу
- Что не так с Як-130?
- Создание единого воздушного пространства ЕАЭС отодвинули на 2025 год
- ЦАГИ получит грант на разработку технологии аэроакустических испытаний для авиатранспорта
- «Аэрофлоту» передали второй самолет SSJ 100 из новой партии
- АОН США готовится к полетам по-новому
- О подписании Третьего Дополнения к Соглашению между МАК и ИАТА
- «Росэлектроника» получила премию «Авиастроитель года-2017»
- В ОАК решено создать гражданский дивизион на базе разработанных авиалайнеров корпорации «Иркут» и компании ГСС
- UTair признан лучшим авиаперевозчиком регионов России

Новости беспилотной авиации

- Оружие будущего: Китай представил беспилотный ударный вертолет AV500W



- Американцы разработали водородный почтовый дрон
- Американцы показали лазерную систему защиты от дронов
- Беспилотник «Сова» полетел в стратосферу

Новости вертолетных программ

Ка-226Т успешно прошел испытания в Иране

«Вертолеты России» при поддержке иранской компании Iran Helicopter Support and Renewal Company (IHSRC) успешно провели в течение августа-сентября 2017 года на территории Ирана испытания легкого многоцелевого вертолета Ка-226Т, по результатам которых подтверждена возможность эксплуатации винтокрылой машины в условиях экстремально высоких температур.

Испытания проводились в рамках меморандума, подписанного АО "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) и компанией IHSRC на международной выставке **HeliRussia** в мае 2017 года, а их целью было подтверждение возможности эксплуатации вертолета при температуре окружающей среды до +50 градусов по Цельсию.

"Ряд стран Ближневосточного региона, в том числе Иран, заинтересованы в легких многоцелевых вертолетах для решения противопожарных, патрульных, эвакуационных и медицинских задач. Прошедшие испытания Ка-226Т доказали, что эта машина способна эксплуатироваться в критических температурных условиях, что, безусловно, важно для потенциальных эксплуатантов. Я надеюсь, что в ближайшее время будет достигнут ряд договоренностей по поставкам этих вертолетов", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

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

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» планируют сертифицировать Ми-171 с двигателями ВК-2500-03 в КНР

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) инициировал процесс сертификации вертолета Ми-171, оснащенного двигателями ВК-2500-03, в Китае. Соответствующая заявка направлена в адрес авиационных властей Китайской Народной Республики.



Необходимость признания сертификата типа вертолета Ми-171, оснащенного усовершенствованными двигателями ВК-2500-03, в КНР вызвана высоким интересом со стороны китайских заказчиков к этим вертолетам. Внедрение данных двигателей на Ми-171 осуществлялось с учетом высокой потребности эксплуатантов и потенциальных заказчиков в расширении диапазона эксплуатации вертолета и повышении его ключевых летно-технических характеристик.

"Применение двигателей ВК-2500-03 на вертолетах Ми-171 особенно актуально для выполнения работ с использованием внешней подвески в условиях высокогорья и жаркого климата. Признание Управлением гражданской авиации КНР сертификата типа вертолета Ми-171 с новым двигателем позволит нам повысить конкурентоспособность на китайском рынке", - заявил в рамках выставки China Helicopter Expo генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Впервые сертифицированный вертолет Ми-171, оснащенный двигателями ВК-2500-03, был представлен представителями Улан-Удэнского авиационного завода и холдинга "Вертолеты России" в 2016 году в ходе прошедшей в Чжухае выставки China International Aviation & Aerospace Exhibition.

Двигатель ВК-2500-03 за счет применения жаростойких материалов и конструктивных усовершенствований обеспечивает большую мощность на всех режимах и высотах полета. Внедрение цифровой системы автоматического регулирования и контроля двигателя БАРК-78 позволяет повысить точность управления двигателем, усилить контроль работы на всех режимах, а также упрощает его эксплуатацию. Применение двигателей ВК-2500-03 на вертолетах Ми-171 обеспечит повышение грузоподъемности, статического и динамического потолка полета. Кроме того, большая доступная мощность двигателя на чрезвычайном режиме полета обеспечивает повышенную безопасность полета на одном работающем двигателе.

Вертолеты среднего класса производства предприятий холдинга "Вертолеты России" на протяжении многих лет поставляются в КНР, они хорошо зарекомендовали себя при выполнении поисково-



спасательных работ в процессе ликвидации последствий ЧС и пожаротушении. К настоящему моменту общее количество вертолетов типа Ми-171 производства АО "Улан-Удэнский авиационный завод", поставленных китайским компаниям и организациям, приближается к 200.

Ми-171 разработан Московским вертолетным заводом им. М. Л. Миля и производится на Улан-Удэнском авиационном заводе, входящих в холдинг "Вертолеты России". Вертолет может быть использован для перевозки VIP-пассажиров в условиях повышенного комфорта, пассажирских перевозок, транспортировки грузов массой до 4000 кг в кабине и на внешней подвеске, проведения поисково-спасательных работ и пожаротушения. В настоящее время в странах Центральной и Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, Африки, Европы, Латинской Америки и СНГ эксплуатируется более 1000 вертолетов типа Ми-171 в различных модификациях.

[\(Вертолеты России\)](#)

ОДК предлагает модернизировать силовые установки российских вертолетов в Китае

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках авиационной выставки Aviation Expo China в Пекине представила китайским эксплуатантам российской гражданской вертолетной техники программу модернизации силовых установок вертолетов.

Выставка Aviation Expo China 2017 проходит с 19 по 22 сентября в Китайском национальном выставочном центре. Она проводится с 1984 г. каждые два года при поддержке Министерства торговли КНР и крупнейших корпораций авиационной промышленности страны.

Большая часть сертифицированной вертолетной техники российского производства в КНР оснащена двигателями семейства ТВЗ-117 разработки НПО им. В.Я.Климова (ныне — АО «ОДК-Климов», г. Санкт — Петербург). Однако к настоящему времени предприятием разработаны и сертифицированы гораздо более эффективные и современные двигатели.

На замену ТВЗ-117 создан двигатель ВК-2500. В отличие от ТВЗ-117 здесь внедрена цифровая система автоматического управления (САУ) с современным электронным блоком автоматического регулирования и контроля БАРК-78 (вместо аналоговой САУ), счетчиком наработки и контроля СНК-78, новейшими датчиками, применены новые материалы. Это позволило обеспечить более высокие эксплуатационные характеристики: увеличить мощности на чрезвычайном режиме, обеспечить поддержание режимов в более широком диапазоне температур наружного воздуха, повысить ресурсы, показатели топливной экономичности. ВК-2500, в частности, дает вертолетам типа Ми-17 и другим машинам этого же класса принципиально новые возможности при их эксплуатации в высокогорных районах и районах с жарким климатом.

«Вертолетное» направление — важная составляющая сотрудничества ОДК с КНР в области авиационного двигателестроения. Так, в декабре 2016 г. на государственном машиностроительном заводе «Цзиньцзян» в г. Чэнду были завершены работы по аттестации производства, предназначенного для капитального ремонта вертолетных двигателей семейства ТВЗ-117/ВК-2500. Оформление свидетельств о соответствии ремонта двигателей для вертолетов типа Ми-17



гражданского назначения установленным требованиям стало результатом многолетнего сотрудничества.

Среди ключевых российских «продуктов», представленных на Aviation Expo China 2017 — одна из последних разработок «ОДК — Климов», вертолетный двигатель ВК-2500ПС, представляющий собой более совершенную модификацию ВК-2500 с улучшенными эксплуатационными характеристиками. В ВК-2500ПС используется самая современная российская цифровая электронная система управления и контроля с обратной связью типа FADEC (разработчик — «ОДК-Климов»). Реализована противопомпажная защита, исключающая возможность отказа двигателя из-за мощных срывов потоков воздуха, возникших вследствие ошибок управления, снижения атмосферного давления в условиях жаркого высокогорного климата, сильного бокового ветра при взлете и других нештатных ситуаций.

При этом решающее значение для эксплуатантов будет иметь, безусловно, возможность управлять ресурсом двигателя в зависимости от конкретных условий эксплуатации вместо существовавшего ранее усредненного подхода к оценке ресурса. Это позволит избежать ненужных затрат на ресурсные работы, если двигатель эксплуатировался в щадящем режиме, и, напротив, сделает возможным досрочное получение сервисного обслуживания, если условия эксплуатации были близки к экстремальным. Технические решения, примененные конструкторами «ОДК-Климов», позволят точно определить реальное состояние двигателя, что в свою очередь исключит влияние человеческого фактора.

Комплекс работ по сертификации нового ВК-2500ПС был завершен в 2016 году. Двигатель устанавливается на новейшие российские вертолеты Ми-171А2 и готов к установке на другие вертолеты данного класса.

Среди перспективных разработок, которые могут представлять интерес для китайских партнеров, следует выделить разрабатываемый санкт-петербургскими конструкторами перспективный вертолетный двигатель ВК-2500М. Среди его особенностей: повышенная мощность при сниженной массе, модульность конструкции, возможность эксплуатации по техническому состоянию. Вариативность компоновки (возможность вывода вала мощности вперед или назад) расширяет область применения двигателя.

[\(ОДК\)](#)

«Вертолеты России» провели конференцию для потенциальных эксплуатантов Ка-226Т

"Вертолеты России" совместно с Iran Helicopter Support and Renewal Company (IHSRC) организовали в Тегеране конференцию для потенциальных эксплуатантов Ка-226Т из Ирана. По результатам выполненной программы полетов вертолета Ка-226Т в Иране в условиях экстремально высоких температур холдинг представил результаты испытаний данного вертолета и обсудил перспективы поставки этой модели на иранский рынок.



С иранской стороны в конференции приняли участие представители министерств и ведомств, заинтересованных в закупке российской вертолетной техники. На летно-испытательном комплексе компании IHSRC для участников и официальных лиц был организован летный показ вертолета Ка-226Т. Кроме того, в ходе конференции специалисты холдинга рассказали потенциальным эксплуатантам о технических характеристиках, особенностях эксплуатации и вариантах оснащения Ка-226Т. Также поднимались вопросы валидации сертификата Ка-226Т в Иране и организации системы послепродажного обслуживания российских вертолетов в этой стране. Проектом создания службы авиационной скорой помощи Ирана предусматривается закупка до 80 вертолетов легкого класса.

"Это крайне важное мероприятие для нас, поскольку мы получили возможность напрямую обратиться к нашим потенциальным заказчикам и подробно рассказать им о ключевых преимуществах Ка-226Т. Мы прорабатываем возможность поставки этих вертолетов в интересах службы авиационной скорой помощи Министерства здравоохранения и медицинского образования Ирана", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

В июле 2017 года вертолет Ка-226Т прибыл в Иран для участия в испытаниях, целью которых было изучение возможности эксплуатации данной машины в условиях экстремально высоких температур. По итогам испытаний, завершившихся в начале сентября, было подтверждено, что Ка-226Т может эксплуатироваться при температурах до +50 градусов Цельсия.

Благодаря соосной схеме винтов Ка-226Т обладает большим запасом тяги и высокой скороподъемностью, что увеличивает статический потолок вертолета. Аэродинамическая симметрия и отсутствие перекрестных связей в каналах управления упрощают пилотирование вертолета, что особенно важно при полетах на малой высоте. Такая машина более маневренна во всем диапазоне скоростей полета. Вертолет Ка-226Т идеально подходит для решения задач в горной местности и при высоких температурах.

Превосходные летно-технические характеристики и высокий уровень живучести Ка-226Т обеспечиваются, в частности, наличием двух современных двигателей Arrius 2G1 производства компании Safran Helicopter Engines, обладающих достаточной мощностью, что критически важно в высокогорье и регионах с жарким климатом. Даже при отказе или повреждении одного из двигателей, вертолет сможет продолжить полет с одним из них. Ка-226Т вобрал в себя лучшие достижения конструкторской школы фирмы "Камов": модульность конструкции, что делает вертолет по-настоящему многофункциональным, простую технику пилотирования, низкий уровень вибраций, высокую надежность, безопасность полетов и неприхотливость в эксплуатации.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» и китайская Avicopter определили технические параметры перспективного тяжелого вертолета

Холдинг "Вертолеты России" и китайская компания Avicopter определили технические параметры перспективного тяжелого вертолета (ПТВ). В рамках международной выставки China Helicopter Expo 2017 стороны провели переговоры, в ходе которых обсудили финансовые аспекты сотрудничества по данному проекту.



Согласно межправительственному соглашению, подписанному в 2016 году, холдинг "Вертолеты России" и Avicopter совместно разработают перспективный тяжелый вертолет для организации его серийного производства в КНР и удовлетворения спроса на китайском рынке. Холдинг "Вертолеты России" осуществит инвестиции в проект в виде технологий, а также разработает техническое предложение и отдельные системы машины на контрактной основе. Межправительственное соглашение о совместной разработке ПТВ было утверждено премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым в феврале 2017 года.

"С китайскими партнерами нам удалось прийти к единому мнению относительно технических параметров проекта ПТВ, мы четко представляем себе характеристики машины. На China Helicopter Expo мы с коллегами из Avicopter провели конструктивные переговоры, в ходе которых обменялись мнениями по финансовой стороне проекта. Российская сторона готова завершить предконтрактную работу и выйти на подписание к концу года", - подчеркнул генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Планируется, что в рамках совместного проекта китайская сторона будет осуществлять организацию программы ПТВ в целом, включая проектирование, постройку опытных образцов, проведение испытаний, сертификацию, подготовку и серийное производство, а также продвижение вертолета на рынок и общую координацию работ.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» провели конференцию эксплуатантов вертолета Ансат

Ежегодная конференция эксплуатантов вертолетов Ансат с гидромеханической системой управления (ГМСУ) прошла на Казанском вертолетном заводе (КВЗ). Участниками встречи стали свыше 85 специалистов российских авиакомпаний, силовых структур и авиации специального назначения.

В ходе мероприятия участники обсудили текущие вопросы эксплуатации вертолетов, организации послепродажного обслуживания, а также ознакомились с проектами по улучшению летно-технических характеристик вертолета и оптимизации сервисного обслуживания в рамках нового сертифицированного регламента.

Кроме того, члены конференции обсудили последние инициативы Минтранса, Минпромторга и Минздрава РФ, которые касаются запрета использования гражданских воздушных судов старше 25 лет и продления федеральной программы "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации" (программа развития санитарной авиации) до 2025 года, а также программу реновации вертолетного парка

"Вертолеты России" являются активным участником программы развития санитарной авиации. В 2017 году холдинг поставит ГТЛК 10 вертолетов Ми-8МТВ-1, 13 вертолетов Ми-8АМТ и 6 вертолетов Ансат, а в 2018 году – 19 вертолетов семейства Ми-8 и 12 вертолетов Ансат.



В ходе конференции с докладами также выступили разработчики дополнительного оборудования для различных модификаций вертолёта Ансат – медицинского, полицейского, пассажирского. Все эксплуатанты смогли оценить летно-технические характеристики вертолёта во время демонстрационных полетов, как с земли, так и внутри кабины и за штурвалом пилота при наличии летного свидетельства.

"Ансат является одной из ключевых моделей холдинга "Вертолеты России", за счет продвижения которых мы планируем увеличивать продажи гражданской вертолетной техники. Ежегодная конференция эксплуатантов позволяет пообщаться напрямую с пользователями вертолетов и их производителями, получить конкретные пожелания по дальнейшей модернизации и сделать продукцию холдинга более привлекательной", - заявил по итогам мероприятия первый заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" Сергей Фомин.

Ансат – легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, рассчитан на 7-9 мест, разработан КБ при Казанском вертолетном заводе. В декабре 2014 года было получено одобрение главного изменения на Ансат с гидромеханической системой управления (ГСМУ), позволяющее осуществлять пассажирские перевозки на данном типе воздушного судна.

В мае 2015 года было получено одобрение главного изменения на модификацию вертолета Ансат с медицинским модулем. В декабре 2015 года была сертифицирована версия вертолета с VIP салоном. В июне 2016 года были завершены работы по увеличению взлетной массы до 3600 кг.

[\(Вертолеты России\)](#)

Улан-Удэнский авиационный завод готовится к сертификации серийного производства вертолета Ми-171А2

Улан-Удэнский авиационный завод холдинга «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию Ростех) приступил к подготовке сертификации производства вертолета Ми-171А2. Заявка предприятия на проведение сертификационных работ принята Федеральным агентством воздушного транспорта РФ (Росавиация) и направлена в Авиационный регистр РФ для организации работ. Ориентировочно аудит назначен на начало октября 2017 года.

Ранее холдинг «Вертолеты России» получил от Росавиации сертификат типа на средний многоцелевой вертолет Ми-171А2. Сертификация открыла путь к серийному производству этого вертолета и его поставкам коммерческим заказчикам.

«Сертификат одобрения, который мы рассчитываем получить в течение нескольких месяцев, подтвердит, что производство Улан-Удэнского авиационного завода соответствует требованиям Авиационных правил, а предприятие готово приступить к серийному производству Ми-171А2», - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Предприятия, поставляющие заказчикам гражданскую авиационную технику, в соответствии с Воздушным кодексом РФ подлежат обязательной сертификации. В сертификацию производства



входит оценка условий и процедур производства сертифицируемой продукции, контроль за выполнением этих процедур и надзор за качеством продукции со стороны независимого органа.

В настоящее время на У-УАЗ завершается корректировка нормативной документации в соответствии с требованиями Росавиации, оформляется передача комплекта конструкторской документации на Ми-171А2 от разработчика – Московского вертолетного завода им. М.Л.Миля. Итогом работы станет документ об окончании этапа освоения производства и готовности предприятия к серийному производству Ми-171А2.

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

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

[\(Вертолеты России\)](#)

Холдинг «Ростеха» определит характеристики скоростного вертолета для Минобороны в 2019 году

Холдинг «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех» завершит работу над техническими характеристиками скоростного боевого вертолета в 2019 году, сообщили RNS в пресс-службе компании.

«В рамках международного военно-технического форума "Армия-2017" холдинг подписал с Министерством обороны РФ контракт на формирование концепции скоростного боевого вертолета (СБВ). Контракт рассчитан на два года, по итогам его исполнения должен быть определен облик СБВ и сформировано техническое задание на проведение опытно-конструкторских работ», — говорится в сообщении пресс-службы.

В компании также отметили, что в работах над перспективным вертолетом используется задел предшествующих научно-технических работ как за счет собственных средств, так и с помощью государственного финансирования.

Гендиректор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский в июне сообщил, что работы над проектом ведут сразу два конструкторских бюро — Миль и Камова. Тогда же в холдинге отметили, что летающая лаборатория на базе Ми-24 развивает скорость около 400 километров в час. В перспективе этот вертолет должен развивать скорость до 500 километров в час.

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



«Вертолеты России» в 2019 году изготовят опытный образец новейшего многоцелевого вертолета

Опытный образец перспективного многоцелевого вертолета VRT500 разработки холдинга «Вертолеты России» планируется изготовить к концу 2019 года, сообщили RNS в пресс-службе холдинга.

«Опытный образец легкого многоцелевого вертолета для проведения летных испытаний планируется изготовить к концу 2019 года. К середине 2021 года мы рассчитываем завершить испытания и сертифицировать машину, после чего она будет готова к выходу как на российский, так и на международный рынок», — сообщили в компании.

VRT500 разработан конструкторским бюро «ВР-Технологии» с привлечением ведущих европейских специалистов. Машина может использоваться в пассажирской, многоцелевой, грузовой, учебной, VIP и медицинской конфигурациях. Летно-технические характеристики вертолеты позволят ему развивать скорость до 225 км/ч, совершать полеты на максимальную дальность до 860 км и поднимать до 730 кг полезной нагрузки.

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

Новости вертолетной индустрии в России

«Вертолеты России» готовят к запуску ситуационный центр сопровождения эксплуатации вертолетной техники

13.09.2017 / Холдинг "Вертолеты России" ведет работу по созданию и вводу в промышленную эксплуатацию ситуационного центра по мониторингу технического состояния вертолетного парка Минобороны РФ. Данная система обеспечит оперативный сбор и обработку информации для своевременного принятия решений по выполнению сервисных работ в рамках Гособоронзаказа.

Ситуационный центр разработан холдингом на основе уникального опыта сопровождения эксплуатации вертолетов и с учетом пожеланий основных операторов данной техники. В рамках международного военно-технического форума "Армия-2017" элементы центра были представлены Министру обороны РФ Сергею Шойгу и его заместителю Юрию Борисову, которые дали проекту положительную оценку и выразили заинтересованность в его развитии в интересах военного ведомства.

В настоящее время в ситуационном центре идет отладка взаимодействия со всеми участниками процесса поддержания исправного состояния вертолетного парка заказчика. Также проводится совершенствование нормативной и методической базы для организации промышленной эксплуатации программного комплекса структурами Минобороны РФ.

"Ситуационный центр выводит систему послепродажного обслуживания "Вертолетов России" на принципиально новый уровень, он создает единое информационное пространство для всех участников этого процесса. Работа центра ускорит принятие решений, позволит нам оптимизировать имеющиеся фонды запасных частей и агрегатов, а также сократит время простоя вертолетов по техническим причинам. В конечном итоге это позволит расширить номенклатуру услуг, внедрить



новые сервисные продукты и повысить качество обслуживания клиентов", - подчеркнул заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по продажам Владислав Савельев.

Ресурсы ситуационного центра также позволяют проводить анализ надежности комплектующих изделий, контролировать объем и движение ремонтного фонда в эксплуатирующей организации, а также планировать сервисные работы с привлечением промышленности.

Разработанная система обладает открытой архитектурой, что позволяет использовать ее для любого типа вертолетной техники, в том числе для новых моделей. К настоящему моменту запланировано создание аналогичной системы и в интересах инозаказчиков, что позволит укрепить позиции холдинга на зарубежном рынке.

[\(Вертолеты России\)](#)

Министр промышленности и информатизации КНР посетил предприятие холдинга «Вертолеты России»

15.09.2017 / Китайская делегация во главе с министром промышленности и информатизации КНР Мяо Вэем совершила рабочую поездку на Казанский вертолетный завод (КВЗ) холдинга "Вертолеты России" (входит в Ростех). Господин Вэй осмотрел производство и выпускающуюся на заводе гражданскую технику.

Посещение КВЗ состоялось в ходе поездки китайского министра в Республику Татарстан для участия в заседании Российско-Китайской Подкомиссии по сотрудничеству в области промышленности, на котором, в том числе, обсуждались перспективы российско-китайского сотрудничества в области вертолетостроения.

Господин Вэй осмотрел механообрабатывающее, агрегатное производства и цех окончательной сборки. Также министру были продемонстрированы вертолеты Ми-38 и Ансат.

Ми-38 - среднетяжелый транспортный многоцелевой вертолет, спроектированный Московским вертолетным заводом им. М.Л. Миля, входящим в холдинг "Вертолеты России". Вертолет может применяться для перевозки грузов и пассажиров, в том числе VIP, использоваться в качестве поисково-спасательного вертолета и летающего госпиталя, а также для полетов над водной поверхностью. Благодаря техническим решениям Ми-38 превосходит другие вертолеты своего класса по грузоподъемности, пассажироместимости и многим летно-техническим характеристикам, имеет прогрессивную, надежную конструкцию вертолетных систем. Потенциальные возможности в сочетании с современными процедурами технического обслуживания делают Ми-38 очень привлекательным для региональной авиации в интересах гражданских эксплуатантов и выполнения специальных задач.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета с медицинским модулем, которая соответствует всем международным стандартам санитарной авиации и позволяет спасти жизнь человека на период транспортировки. Согласно

сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек.

Китай – активный эксплуатант техники производства холдинга "Вертолеты России". Наибольшей популярностью пользуются машины типа Ми-8/17, парк которых в стране насчитывает около 400 машин. Также компании и из КНР приобретают вертолеты Ка-32А11ВС.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» передали Ансат для Псковской области

Холдинг "Вертолеты России" передал Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) очередной вертолет Ансат в медицинском исполнении. Эксплуатантом вступит компания "Русские вертолетные системы" (РВС). В ближайшее время машина прибудет в Псковскую область, где будет использоваться для спасения людей, находящихся в труднодоступных районах.



Псковская область получила медицинский Ансат в рамках приоритетного проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации", утвержденного президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам.



"Мы рады заявить о передаче еще одной медицинской машины. Увеличение российского парка санитарной авиации – крайне важная задача, и "Вертолеты России" с гордостью принимают участие в ее решении. Все вертолеты передаются заказчику в срок и оперативно начинают использоваться по своему прямому назначению", - подчеркнул первый заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" Сергей Фомин.

Контракт на поставку ГТЛК 6 медицинских вертолетов Ансат и 10 вертолетов Ми-8МТВ-1 производства КВЗ, а также 13 вертолетов Ми-8АМТ производства Улан-Удэнского авиационного завода был подписан в конце 2016 года. Все машины должны быть переданы заказчику до конца 2017 года.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета с медицинским модулем, которая соответствует всем международным стандартам санитарной авиации и позволяет спасти жизнь человека на период транспортировки. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек.

Медицинский Ансат имеет ряд серьезных конкурентных преимуществ перед аналогами в своем классе. Прежде всего – это меньшая стоимость обслуживания, обучения и ремонта. Кроме того, вертолет обладает самой вместительной кабиной в классе и имеет высокую скорость, что позволяет использовать его при полетах на большие расстояния.

Первым заказчиком медицинской версии нового вертолета Ансат в медицинском исполнении производства Казанского вертолетного завода стало Министерство Здравоохранения Республики Татарстан. Вертолет, который предназначен для медико-эвакуационных работ и оказания экстренной медицинской помощи на борту, уже поступил в распоряжение Республиканской клинической больницы в качестве средства для экстренной медицинской эвакуации и транспортировки пострадавших.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» передали ГТЛК медицинский Ми-8МТВ-1

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) осуществил передачу очередного медицинского вертолета Ми-8МТВ-1. Машина будет использоваться как для гражданской авиации, так и для выполнения медицинской эвакуации и полетов по санитарным заданиям.

Ми-8МТВ-1 пополнит парк вертолетной техники АО "2-ой Архангельский объединенный авиаотряд". В ближайшее время машина начнет оказывать экстренную медицинскую помощь гражданам, проживающим в труднодоступных районах РФ.

"Вертолетная техника в Архангельской области – фактически единственный круглогодичный вид транспорта. Ее роль невозможно переоценить, в особенности, когда речь идет о спасении человеческих жизней. Холдинг "Вертолеты России", как участник федеральной программы развития санитарной авиации, готов способствовать увеличению и модернизации вертолетного парка



региона. Наши современные вертолеты с медицинскими модулями способны не только обеспечить быструю эвакуацию из любой труднодоступной местности, но и поддерживать жизнедеятельность пострадавшего в течение всего полета", - заявил заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

"Программа развития санитарной авиации активно развивается на территории Российской Федерации, и мы фиксируем большой спрос со стороны региональных авиакомпаний на современную вертолетную технику. Мы рады передать "2-му Архангельскому объединенному авиаотряду" новый вертолет Ми-8МТВ-1, который уже в ближайшее время начнет спасать человеческие жизни", - подчеркнул генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

В 2017 году "Вертолеты России" должны поставить ГТЛК 10 вертолетов Ми-8МТВ-1, 13 вертолетов Ми-8АМТ и 6 вертолетов Ансат. Согласно контракту, вертолеты будут задействованы в реализации приоритетного проекта "Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации", утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

Кроме того, холдинг и ГТЛК в рамках международного авиакосмического салона МАКС-2017 заключили соглашение о поставке в 2018 году еще 31 вертолета.

Вертолет Ми-8МТВ-1 является мощным вертолетом среднего класса с улучшенными летно-техническими характеристиками, созданными на базе вертолета Ми-8. Многоцелевые вертолеты семейства Ми-8МТВ-1 имеют уникальные летно-технические и эксплуатационные характеристики, они могут быть использованы практически во всех климатических условиях. Конструкция и оборудование вертолета Ми-8МТВ-1 позволяет эксплуатировать его при автономном базировании на необорудованных площадках. Ми-8МТВ-1 принципиально отличается от вертолета Ми-8Т более мощной силовой установкой, которая состоит из двух газотурбинных двигателей ТВ3-117ВМ и главного редуктора ВР-14. Мощность каждого двигателя составляет 2200 л.с. Максимальный вес перевозимого на внешней подвеске груза зависит от дальности полета, высоты посадочных площадок над уровнем моря, температуры воздуха и других факторов, и составляет до 4 тонн.

[\(Вертолеты России\)](#)

ГТЛК получит от государства еще 4,3 млрд рублей на вертолеты

Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) в 2017 г. предоставят 4,3 млрд руб. из федерального бюджета на закупку вертолетной техники. Речь идет о софинансировании приобретения 31 воздушного судна типов "Ансат" и Ми-8, которые будут поставлены в 2017–2018 гг. Соответствующий проект постановления опубликован на портале regulation.gov.ru.

ГТЛК получит инвестиции в рамках допэмиссии, которую выкупит Минтранс, говорится в пояснительной записке. Еще 5,784 млрд руб. будет привлечено из внебюджетных источников. Совокупная стоимость вертолетной техники, которую закупит лизингодатель, составит 10,084 млрд



руб. ГТЛК примет 19 вертолетов Ми-8 стоимостью 7,4 млрд руб. (2,9 млрд руб. выделяют из федерального бюджета) и 12 "Ансатов" стоимостью 2,6 млрд руб. (1,3 млрд руб. пойдет из бюджета).

Договор на поставку 31 вертолета между ГТЛК и "Вертолетами России" еще предстоит заключить. Проект направлен на развитие в России малой и санитарной авиации.

В конце 2016 г. ГТЛК докапитализировали на 3,8 млрд руб. для закупки 29 вертолетов: 23 Ми-8АМТ/МТВ-1, а также шести "Ансатов". Поставки этих машин уже начались. В частности, операторами ВС стали "Вяткаавиа", "Русские вертолетные системы" (РВС), "Полярные авиалинии", "Ельцовка", "Ангара", "Аэросервис", Нарьян-Марский объединенный авиаотряд. Среди потенциальных эксплуатантов машин указаны "Комиавиатранс", "Оренбуржье" (оба должны получить Ми-8МТВ-1), "ЮТэйр — Вертолетные услуги", "СКОЛ" (оба — Ми-8АМТ) и другие. Ожидается, что все вертолеты будут переданы эксплуатантам до ноября.

Предложение о докапитализации ГТЛК в 2017 г. за счет бюджетных средств в июне этого года сделал министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. В ГТЛК тогда сообщали, что речь идет более чем о 4 млрд руб.

В ГТЛК ранее сообщали АТО.ru, что она получила свыше 200 заявок на вертолеты от более чем 40 авиакомпаний. При этом в соответствии с соглашением, заключенным на HeliRussia 2017, "Вертолеты России" могут поставить лизингодателю почти 200 ВС в период с 2018 по 2020 г. На авиасалоне МАКС 2017 г. в июле этого года стороны договорились о поставке в 2018 г. 30 вертолетов для медицинских миссий (12 Ми-8АМТ, 6 Ми-8МТВ-1 и 12 "Ансатов").

Прежде капитал ГТЛК уже неоднократно увеличивался за счет бюджетных вливаний. Крупнейший транш — в размере 30 млрд руб. — был передан в 2016 г. на закупку 32 российских региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Позже компания получила еще 5 млрд руб. на четыре SSJ 100 и пять турбовинтовых самолетов L-410.

ATO.ru

Суд взыскал с «ЮТэйр - Вертолетные услуги» меньше 1 млн руб. из требуемых 11 млн руб. по иску «Авиаметтелеком Росгидромета»

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа взыскал с АО "ЮТэйр - Вертолетные услуги" 982 тыс. рублей по иску ФГБУ "Главный центр информационных технологий и метеорологического обслуживания авиации федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды" ("Авиаметтелеком Росгидромета"), следует из картотеки арбитражных дел.

"Взыскать с АО "ЮТэйр - Вертолетные услуги" в пользу "Авиаметтелеком Росгидромета" 982,012 тыс. рублей, в том числе 962,502 рубля - основную задолженность, 19,5 тыс. рублей - проценты за пользование чужими денежными средствами. В удовлетворении остальной части исковых требований отказать", - говорится в сообщении компании.

В связи с чем принято такое решение, в материалах не поясняется.

[ИНТЕРФАКС-УРАЛ](#)

Мимо: «Аллигатор» дал залп по зрителям

Днем 19 сентября портал 66.ru (Екатеринбург) [опубликовал](#) видео удара вертолета Ка-52 по парковке с автомобилями. Как отмечает издание, несанкционированный запуск ракет «воздух-земля» произошел на полигоне «Лужский» под Санкт-Петербургом. В результате инцидента пострадали два человека.



«Они летели на цели, оставалось метров 500, по заданию на боевом пути включаются цепи вооружения, они включили, но там что-то коротнуло, и ракеты сошли сами», — сообщил порталу источник.

По его словам, сгорели как минимум два автомобиля, два человека получили тяжелые травмы, их госпитализировали. «Это была тренировка перед какой-то показухой. Пострадали, скорее всего, журналисты», — добавил источник. Инцидент предположительно произошел 17-го или 18 сентября.

Источник видео — анонимный читатель

В редакции портала 66.ru «Ленте.ру» сообщили, что видео инцидента и комментарий к нему были присланы анонимным читателем.



«Нам это видео прислали в форму "Сообщи новость" на сайте вместе с той информацией, которая содержится в материале. Больше у нас ничего нет. Есть и другие видео, не только наше», — отметил выпускающий редактор портала Ян Графшин, уточнив, что достоверность предоставленной информации, на момент публикации проверить не удалось.

Вскоре после публикации в Екатеринбурге похожую запись, также со ссылкой на неназванного читателя, [разместила](#) у себя «Фонтанка.ру».

Случайный пуск ракет, предположительно, произошел во время учений «Запад-2017».

Совместные стратегические учения вооруженных сил России и Белоруссии «Запад-2017», в ходе которых, предположительно, произошел инцидент, проходят с 14 по 20 сентября. 17 сентября пресс-служба Минобороны [сообщила](#), что вертолеты ЗВО на учениях демонстрировали тактику уничтожения высокоомобильного противника из засад.

Источник «Ленты.ру» подтвердил случайный пуск ракет «Аллигатора»

Как рассказали «Ленте.ру» источники, причастные к организации учений «Запад-2017», инцидент действительно имел место. Вечером 18 сентября, на Лужском артиллерийском полигоне во время прохода двух боевых вертолетов Ка-52 один из них произвел несанкционированный залп двумя ПТУРСами. Один из снарядов ударил в землю около парковки гражданских автомобилей. Известно о двух пострадавших, но характер их ранений не уточняется. По одним данным, оба получили травмы и ушибы во время падения, по другим — у обоих незначительные осколочные ранения.

По данным источника, место происшествия было сразу оцеплено военной полицией, а часть мероприятий для гостей и для освещающих маневры журналистов отменили без объяснения причин. Утром с военнослужащими была проведена беседа — офицеры требовали держать произошедшее в тайне. Однако сразу после нее видео произошедшего попало в сеть.

В настоящее время на полигоне и в авиачасти работают следователи военно-следственного управления СКР, сам вертолет опечатан и находится на одной из площадок. Ожидается прибытие специальной комиссии.

В соцсетях появилась справка, предположительно, описывающая момент инцидента. В социальной сети «ВКонтакте» днем 19 сентября был опубликован снимок некой справки, предположительно, описывающей происшествие с участием вертолета «Аллигатор».

«Обстоятельства САИ. 16 сентября 2017 года пара подполковника Смахина А.В. (ведомый старший лейтенант Волчков А.С.) выполнили взлет с аэр. Пушкин в 14:00, полет на полигон «Лужский» по Упр. 456 КБП АА-2012 "зачетный полет пары на выполнение огневых задач". В 14:47 мск, после получения разрешения от РП полигона, при выполнении третьего захода на боевом курсе, Н=50 м., V = 200 км/ч., при включении главного выключателя произошел самопроизвольный сход НАР С-8 ком. ведомого пары. Командир экипажа, старший лейтенант Волчков А.С. доложил РП полигона, выполнение



задания прекратил, выполнил на аэр. Пушкин посадку без последствий. На земле получили легкие ранения 3 человека и повреждены 2 машины».

В Минобороны выступили с опровержением

В Минобороны заявили, что попавшие в сеть кадры не имеют отношения к учениям «Запад-2017». «Все сообщения в социальных сетях о залпах по толпе журналистов, большом количестве тяжелораненых — намеренная провокация или чья-то персональная глупость», — цитирует «Интерфакс» представителей Западного военного округа (ЗВО).

По утверждениям военных, на видео зафиксирован другой случай, когда экипажи вертолетов в рамках летно-тактического учения отрабатывали поражение наземных целей. «Системой наведения одного из вертолетов был совершен ошибочный захват цели. В результате попадания неуправляемой ракеты получил повреждения один из грузовых автомобилей без людей», — прокомментировали инцидент в ЗВО. Где и когда произошел несанкционированный пуск, в военном ведомстве не сообщили.

Инцидент с «Аллигатором» под Петербургом — не первый за последнее время

7 сентября стало известно, что на полигоне в Ленинградской области взорвался танковый боеприпас. Погиб один военнослужащий, пятеро получили ранения. Инцидент произошел при проведении плановых танковых стрельб. Снаряд отклонился от траектории при касании с землей и взорвался рядом с укрытием военнослужащих-инженеров. Пострадавшим оказывается медицинская помощь. На месте инцидента работает комиссия ЗВО.

[Lenta.Ru](http://lenta.ru)

ФАС предотвратила срыв поставки вертолетов Ка-52

Апелляционная инстанция поддержала позицию ФАС России по вопросу формирования цен на продукцию военного назначения, поставляемую по гособоронзаказу в рамках военно-технического сотрудничества

Напомним, в конце 2016 года в ФАС России обратился производитель разведывательно-ударных вертолетов Ка-52 ПАО ААК «Прогресс» с жалобой на действия поставщика комплектующих - АО «Аэроэлектромаш», который отказывался поставлять продукцию по ценам, сформированным в соответствии с законодательством в сфере ГОЗ.

Подобные действия АО «Аэроэлектромаш» могли привести к срыву поставок Российской Федерацией вертолетов Ка-52 по гособоронзаказу в рамках военно-технического сотрудничества.

ФАС России установила, что акционерное общество, исходя из коммерческих интересов, предлагало к поставке комплектующие изделия по ценам, которые более чем в два раза превышали цены, сформированные в соответствии с действующим законодательством. Антимонопольная служба выдала предписание по приведению цен в соответствие требованиям законодательства.

После установления АО «Аэроэлектромаш» цен на комплектующие в соответствии с требованиями законодательства, сумма контракта, финансируемого за счет средств федерального бюджета снижена более чем на 170 миллионов рублей.



«Со второй половины 2015 года законодательство в сфере гособоронзаказа значительно изменилось, и в настоящее время формируется судебная практика по первым комиссионным делам ФАС России в сфере ГОЗ», - пояснил заместитель начальника управления контроля авиационной, ракетно-космической и атомной промышленности ФАС России, Филипп Чирков.

«Поддержанное судами решение антимонопольной службы – это сигнал предприятиям ОПК о необходимости ответственно подходить к вопросам ценообразования на продукцию военного назначения», - отметил заместитель руководителя ФАС России Даниил Фесюк.

[\(ФАС\)](#)

Спасатели нашли двух женщин, заблудившихся в лесу в Сестрорецке Ленинградской области

Две женщины, заблудившиеся в лесу в Сестрорецке, найдены живыми. Об этом во вторник ТАСС сообщили в пресс-службе ГУ МЧС России по Санкт-Петербургу.

"В лесном массиве в Сестрорецке заблудились две женщины, 1954 и 1962 годов рождения. В поисковой операции приняли участие сотрудники ГУ МЧС России по Санкт-Петербургу, поисково-спасательной службы города, Невского спасательного центра МЧС и волонтеры добровольного поисково-спасательного отряда "Лиза Алерт", - сказали в пресс-службе.



Операцию осложняли плохая погода и болотистая местность, где шли поиски. Тем не менее, пострадавших удалось отыскать. "Для их медицинского обследования был задействован вертолет центра "Хели драйв", - добавили в МЧС.

[\(ТАСС\)](#)

Псковская область ожидает прибытия санитарного вертолета «Ансат» в регион 25 сентября

Псковская область ожидает прибытия санитарного вертолета «Ансат» в регион 25 сентября. Об этом Псковской Ленте Новостей сообщил председатель Государственного комитета Псковской области по здравоохранению и фармации Игорь Потапов.

По его словам, речи об изменении условий контракта, заключенного между администрации Псковской области и ЗАО «Русские вертолетные системы», не идет. Согласно условиям контакта, вертолет должен поступить в регион 25 сентября. «Во всяком случае, это «РВС» подтверждало неоднократно. По их словам, этот вертолет находится сейчас в Москве, проходит необходимые технические и документальные оформления. Они обещают 25 сентября пригнать его сюда», - подчеркнул Игорь Потапов.

Пока идет оформление документов, ЗАО «Русские вертолетные системы» действительно предоставило Псковской области взамен вертолет ВО-105. «И сегодня, насколько я информирован, наши доктора работают в аэропорту, где базируется этот вертолет. Сегодня туда привезли необходимое медицинское оборудование, чтобы до 25 сентября у врачей была возможность осуществлять авиационные рейсы по санитарной эвакуации», - пояснил руководитель ведомства.

Цена контракта, добавил Игорь Потапов, составляет 24 млн рублей.

Ранее в пресс-службе Курганского АСК ДОСААФ России заверили, что вертолет «Ансат», который должен был быть доставлен псковичам, перегнали в Курган, где ЗАО «Русские вертолетные системы» (поставщик услуги, признанный победителем аукциона) якобы выиграло более выгодный аукцион.

Фирма перегнала вертолет «Ансат» в Курган, а взамен на действующий контракт в Псков поставила из Кургана вертолет ВО-105, чем вызвала претензии псковского заказчика, поскольку явно ухудшила условия оказания медицинской помощи псковичам, отмечает пресс-служба Курганского АСК ДОСААФ России.

Сейчас по заявлению Курганского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ России спорным аукционом по санавиации в Зауралье занимаются прокуратура и арбитражный суд.

[\(Псковская Лента Новостей\)](#)

Медицинский «Ансат» заступает на дежурство в Псковской области

Новейший отечественный вертолет «Ансат» б/н RA-20007, переданный 15 сентября «Вертолетами России» «Русским Вертолетным Системам», готовится отправиться в Псковскую область, где будет

использоваться для плановых и экстренных медицинских перевозок, а также спасения людей, находящихся в труднодоступных районах.



Проходящий в настоящий момент процедуру получения постоянного сертификата летной годности «Ансат» оборудован новейшим медицинским модулем, позволяющим не только проводить плановую перевозку пациентов, но и осуществлять непрерывный мониторинг состояния пациента, поддерживать жизненно-важные функции его организма, а также, при необходимости, проводить интенсивную терапию в объеме специализированной медицинской помощи.

На вертолете установлен новейший пилотажно-навигационный комплекс, обеспечивающий пилотирование в автоматическом и ручном режимах управления в простых и сложных метеоусловиях, а также полную автономность при подготовке к полетам и при обслуживании вертолета.

[\(АВИ\)](#)

Судно тылового обеспечения «Эльбрус» проходит испытания на загрузку с помощью вертолетов

Моряки вспомогательного флота и экипажи морской авиации Северного флота совместно со специалистами судостроительного завода «Северная верфь» успешно выполнили первую половину программы испытаний судна тылового обеспечения «Эльбрус» проекта 23120, заключающихся в отработке взаимодействия судна с вертолетами Ка-27ПС и Ка-29. Об этом в беседе с журналистами сообщил заместитель Министра обороны генерал армии Дмитрий Булгаков.



Экипажем вертолета Ка-27ПС были выполнены грузоподъемные операции с различными видами грузов весом до 3-х тонн. Сейчас продолжаются испытания с вертолетом Ка-29. Осуществляется доставка грузов грузовой сетью, а также длинномерных грузов, впереди предстоит погрузка контейнеров. Подобные испытания продлятся до конца сентября.

Параллельно на «Эльбрусе» завершены испытания системы катодной защиты, продолжается тестирование основных и вспомогательных систем, оборудования.

После госиспытаний судно ожидает ревизия, контрольный выход в море и передача в состав вспомогательного флота, входящего в систему материально-технического обеспечения (МТО).

«Эльбрус» — головное судно тылового обеспечения проекта 23120. Сейчас на «Северной верфи» продолжается строительство еще одного судна данного проекта – «Всеволод Бобров».

Среди новаций, предусмотренных проектом, — система динамического позиционирования, позволяющая удерживать судно в заданной точке в любых погодных условиях, два электрогидравлических крана грузоподъемностью по 50 тонн, буксирные лебедки с тяговым усилием 120 и 25 тонн, грузовая палуба площадью более 700 кв. м.



Судно многофункционально: может выполнять погрузку, транспортировку и передачу грузов, за счет мощной энергетической установки буксировать корабли, вплоть до авианосца, участвовать в спасательных операциях и оказывать медицинскую помощь терпящим бедствие, для этого оно оснащено барокамерой для проведения декомпрессии.

Также «Эльбрус» может проводить картографирование рельефа дна и вести поиск затонувших объектов. Корпус судна с ледовым классом ARC4 позволит ему ходить в арктических широтах, преодолевая толщину льда в 0,6 м.

Конструктивные решения, заложенные в проект 23120, позволяют осуществлять его модернизацию в широких пределах под конкретные требования заказчиков.

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

ОСК: Работа по строительству вертолетоносцев начнется после утверждения ГПВ-2025

Проектирование и строительство отечественных универсальных десантных кораблей начнется после утверждения новой государственной программы вооружений (ГПВ) на 2018-2025 годы. Об этом в среду, 20 сентября, заявил глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

"Как только будет ГПВ утверждена, тут же начнем работать. Я думаю, что мы должны о чем-то договориться принципиально до конца этого года, но все будет зависеть от того, когда и в каком формате президент одобрит следующую программу вооружений", – сказал он.

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

КВЗ и «Прогресс» награждены Союзом авиапроизводителей за успехи в выполнении Гособоронзаказа

Казанский вертолетный завод (КВЗ) и ААК "Прогресс", входящие в холдинг "Вертолеты России", стали лауреатами конкурса "Авиастроитель года", ежегодно проводимого Союзом авиапроизводителей России. Предприятия вошли в число дипломантов в номинации "За успехи в выполнении государственного оборонного заказа".

КВЗ и "Прогресс" также были удостоены дипломами в номинации "За подготовку нового поколения специалистов авиастроительной отрасли среди предприятий". Кроме того, модернизация типовой конструкции вертолета Ансат, проведенная специалистами КВЗ, была отмечена в номинации "За успехи в разработки авиационной техники и компонентов".

В номинации "За создание новой технологии" были отмечены сотрудник "Роствертола", представивший проект оптимизации механической обработки полимерных материалов, и работник КумАПП, выступивший с проектом автоматизированной установки для анодирования.

"Отрадно, что вклад предприятий холдинга в укрепление обороноспособности России был по достоинству оценен нашими коллегами из Союза авиапроизводителей. Авиапромышленная отрасль



России является одной из сильнейших в мире, и быть одним из ее лидеров, значит соответствовать самым высоким требованиям, особенно в части выполнения государственного оборонного заказа", - подчеркнул заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по продажам Владислав Савельев.

[\(Вертолеты России\)](#)

Делегация из КНР впервые посетила «Прогресс»

Предприятие "Прогресс" холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) впервые посетила делегация из Китая во главе с советником-посланником посольства Китайской Народной Республики в РФ генерал-майором Ван Хайтао. Посещение китайской делегацией завода организовано по поручению ФСВТС России в сопровождении представителей АО «Рособоронэкспорт» и АО "Вертолеты России".

Иностранным гостям были представлены производственные мощности предприятия. В частности, они посетили литейный цех, современный механический цех программной обработки деталей, а также реконструированный цех окончательной сборки, где члены делегации ознакомились с разведывательно-ударным вертолетом Ка-52 "Аллигатор". В цеху деталей и агрегатов из полимерных композиционных материалов китайским партнерам продемонстрировали процесс изготовления лопастей для Ка-52 и роботизированный комплекс для обработки деталей вертолета Ка-62.

Особый интерес китайской делегации вызвали вертолеты Ка-52 корабельного базирования, пользующиеся спросом как у Министерства обороны Российской Федерации, так и у иностранных заказчиков.

В ходе многолетнего сотрудничества отмечается растущий интерес китайских партнеров к технике, и первое посещение "Прогресса" делегацией из КНР подтверждает это. Холдинг готов предложить Китаю самые современные вертолеты военного и гражданского назначения, и такие встречи с потенциальными заказчиками позволяют наглядно продемонстрировать, насколько это высокотехнологичная и конкурентоспособная продукция.

Вертолет Ка-52К является продолжением продуктовой линейки "морских" вертолетов, разработанных конструкторским бюро "Камов". Он предназначен для патрулирования, огневой поддержки войск десанта при высадке на берег, решения задач противодесантной обороны на переднем крае и в тактической глубине, при любой погоде и в любое время суток. Современное бортовое оборудование обеспечивает вертолету навигацию в условиях отсутствия ориентиров в море.

От базовой модели Ка-52К отличается наличием укороченного складывающегося крыла, которое было модернизировано под размещение тяжелого вооружения, и механизма складывания лопастей, что позволяет ему компактно располагаться в трюме. Уменьшенные габариты вертолетов Ка-52 корабельного базирования позволяют увеличить максимально возможное количество размещаемых на корабле вертолетов. Бронированная кабина экипажа и применение уникальной для мирового вертолетостроения катапультной системы обеспечивают летчикам максимальный уровень



безопасности, который не может быть обеспечен ни на одном вертолете данного класса, производимом за рубежом.

Еще одной немаловажной особенностью Ка-52К является применение коррозионностойких материалов, обусловленное необходимостью работы данной машины в условиях влажного морского климата. Вертолет обеспечен централизованной заправкой топлива и модернизированной системой кондиционирования воздуха, обеспечивающей вентиляцию морских спасательных костюмов членов экипажа. Кроме того, на Ка-52К дополнительно установлена радиотехническая система ближней навигации, которая не использовалась на базовой модели.

[\(Вертолеты России\)](#)

Новикомбанк предоставит «ОДК-Климов» кредит на 3,5 млрд рублей

Новикомбанк предоставит АО «ОДК-Климов» (входит в «Объединенную двигателестроительную корпорацию») кредит в размере 3,5 млрд рублей.

Как сообщили в пресс-службе финансовой организации, займ будет направлен на пополнение оборотных средств предприятия. Кроме того, на обслуживание в банк переведены контракты на общую сумму более 2,6 млрд рублей.

На какой срок предприятию предоставлен кредит — не сообщается.

[\(Коммерсантъ\)](#)

Выполнение рейсов санавиации в Коми будет осуществляться двумя вертолетами Ми-8

Для оказания авиационных услуг по выполнению санитарных заданий скорой специализированной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Республики Коми, будет использоваться авиапарк регионального перевозчика "Комиавиатранс". Работа ведется в рамках поручения главы Республики Коми Сергея Гапликова по повышению доступности оказания медицинской помощи населению труднодоступных территорий региона.

Обслуживать каждый вертолет будут две круглосуточные смены летных экипажей, пилотирование будут осуществлять квалифицированные пилоты компании "Комиавиатранс", формированием медицинских бригад займется Территориальный центр медицины катастроф Республики Коми.

Вертолеты санавиации Коми смогут оперативно оказать помощь в городах и районах республики, а также, при необходимости, Кировской и Архангельской областях, ХМАО и ЯНАО.

"Характеристики у данного типа воздушных судов прекрасно подходят к работе на территории Республики Коми. На борту вертолета есть аппарат искусственной вентиляции легких, устройство для снятия ЭКГ и другое съемное медицинское оборудование для оказания первой квалифицированной медицинской помощи. Одновременно Ми-8 может перевозить до 4 лежащих пациентов и 8 сидячих", - отметил министр здравоохранения Коми Дмитрий Березин.



Также вертолет имеет возможность работы в темное время суток, что существенно расширяет возможности оказания экстренной медицинской помощи. Ми-8 имеет северную комплектацию, а также дополнительный источник топлива, что позволит использовать его на значительные расстояния и в любые метеорологические условия.

Всего по госконтракту у авиаперевозчика закуплено 1013 летных часов.

Отметим, что в настоящее время, если пациент из труднодоступного населенного пункта обращается за медицинской помощью в любую медицинскую организацию с состоянием, угрожающим его жизни, то после верификации диагноза поступает заявка в Территориальный центр медицины катастроф Республики Коми, после чего производится оценка методики медицинской эвакуации.

Использование авиатехники в ходе выполнения санитарных заданий согласовывается лечащим врачом, руководителем Территориального центра медицины катастроф Республики Коми и применяется при жизнеугрожающих состояниях и невозможности использования автотранспорта. Напомним, Республика Коми относится к территориям Российской Федерации, в которых есть труднодоступные населенные пункты. Низкая плотность населения, значительная территория, малое количество дорожного покрытия определяют необходимость использования санитарной авиации. Подразделение санитарной авиации входит в состав Территориального центра медицины катастроф Республики Коми. Головное учреждение находится в городе Сыктывкаре, филиалы – в городах Печора (базирование вертолетного центра) и Ухта.

В 2016 году Территориального центра медицины катастроф Республики Коми выполнено 1660 санитарных заданий, из них 240 с использованием авиатехники. В результате мероприятий по повышению доступности медицинской помощи в 2016 году было спасено 248 жителей труднодоступных территорий с сердечно-сосудистыми заболеваниями, требующими экстренной медицинской эвакуации и спасено 30 человек, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

[\(Комиинформ\)](#)

В Жуковском открыли аллею, посвященную авиаконструкторам России

Архитектурный комплекс "Создатели авиации России" открылся в пятницу в Жуковском. Как сообщил на церемонии открытия заместитель главкома ВКС РФ - командующий ВВС России Андрей Юдин, этот комплекс посвящен выдающимся инженерам и авиаконструкторам.

"Авиационная техника, созданная этими великими людьми, признана во всем мире. На ней поставлено множество мировых рекордов. На этой технике наши отцы и деды отстаивали свободу и независимость нашей Родины, да и сейчас она выполняет задачи практически в любой точке мира, в том числе и в Сирийской Арабской Республике", - сказал Юдин.

В Центральном парке города Жуковский на улице Маяковского при поддержке Объединенной авиастроительной корпорации поставлены 16 бюстов ученых и конструкторов, которые внесли

наибольший вклад в развитие авиационной науки и техники. Среди них - Михаил Миль, Александр Яковлев, Павел Сухой и другие.



На празднике прошел авиационный парад. Прямо над городом в торжественном строю пролетели вертолеты Ми-8 и Ми-35, новейший вертолет Ка-52К, Ан-30, Ил-20, истребитель МиГ-29, учебно-боевой Як-130 и пара новейших истребителей пятого поколения Су-57.

[\(ТАСС\)](#)

«Вертолеты России» увековечили память Миля и Камова на аллее славы «Создатели авиации России»

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) стал соинициатором создания памятников Михаилу Милю, Николаю Камову и Марату Тищенко на новой аллее славы "Создатели авиации России" в подмосковном Жуковском. Архитектурный комплекс состоит из 16 бюстов выдающихся советских авиаконструкторов. Его открытие состоялось в день 70-летия города.

После торжественной церемонии состоялся воздушный парад техники, носящей имена великий авиаконструкторов. Над городом пролетели вертолеты ударные вертолеты Ми-28Н, Ми-35М, новые корабельные Ка-52К, транспортные вертолеты Ми-8, а также истребители МиГ-29, Т-50, самолеты наблюдения Ан-30, учебно-боевые самолеты Як-130 и другая авиатехника.

Николай Ильич Камов – Герой Социалистического Труда. Коллективом его КБ созданы вертолеты Ка-8, Ка-10, Ка-15, Ка-25 и другие. Визитной карточкой вертолетов Камова является соосная схема несущих винтов. В КБ Камова также были разработаны аэросани "Север-2" и Ка-30.

Михаил Леонтьевич Миль – Герой Социалистического Труда. Под его руководством были созданы вертолеты Ми-1, Ми-2, Ми-4, Ми-8, Ми-24 и других. На разработанных в КБ Миля машинах было установлено 60 официальных мировых рекордов. Вместе с учениками Михаил Леонтьевич разработал теорию современного вертолётa.

Марат Николаевич Тищенко – Герой Социалистического Труда, академик РАН, советский и российский конструктор вертолетов. Принимая участие в испытаниях вертолета Ми-6, разработал программу расчета на ЭВМ аэродинамических характеристик несущего винта. Руководитель и главный конструктор Опытно-конструкторского бюро имени М.Л.Миля (ныне – Московский вертолетный завод имени М.Л.Миля)

Аллея славы "Создатели авиации России" - проект благотворительного фонда "Легенды авиации". Его цель – увековечить имена людей, стоявших у истоков отечественного самолето- и вертолетостроения. Архитектурный комплекс также включил в себя бюсты Олега Антонова, Артема Микояна, Павла Сухого, Сергея Ильюшина и других.

[\(Вертолеты России\)](#)

«Вертолеты России» передали вертолет Ми-8АМТ представителям авиакомпании «Абакан Эйр»

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) передал представителям авиакомпании "Абакан Эйр" многоцелевой вертолет Ми-8АМТ. Машина поставлена в рамках контракта, заключенного с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). После установки санитарного модуля новое воздушное судно будет использоваться в Хакасии для оказания своевременной экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах республики.



"Ми-8АМТ стал четвертым вертолетом, изготовленным и поставленным заказчику Улан-Удэнским авиационным заводом благодаря сотрудничеству с ГТЛК. Сегодня Ми-8АМТ работают в интересах санитарной авиации в Иркутской и Читинской областях, в Ханты-Мансийске. Практика показывает, что без вертолетов Сибири не обойтись. Этот контракт и контракт следующего года с ГТЛК свидетельствуют о востребованности схем лизинга в этой области. Они расширяют возможности авиакомпаний по приобретению необходимых летательных аппаратов, с одной стороны, и стабилизируют спрос на авиатехнику", - отметил заместитель генерального директора по развитию бизнеса Александр Щербинин.

Поставленный многоцелевой вертолет Ми-8АМТ изготовлен в транспортном варианте и оснащен современным пилотажно-навигационным и радиосвязным оборудованием – на нем установлен метеорадиолокатор 8А-813Ц, система раннего предупреждения близости земли (СРПБЗ), спутниковая навигационная система БМС для командира и второго пилота. Дополнительно на вертолете установлены ВСУ SAFIR 5K/G MI, а также внешняя подвеска, позволяющая перевозить крупногабаритные грузы массой до 4 тонн.

Ожидается, что основным назначением вертолета Ми-8АМТ станут перевозки в интересах медицинской авиации. Кроме того, состав оборудования вертолета позволяет использовать его для выполнения грузовых перевозок, перевозки до 27 служебных пассажиров, а также мониторинга и патрулирования местности и поисково-спасательных операций.

[\(Вертолеты России\)](#)

В авиачасть армейской авиации ВВО в Забайкалье поступил новый вертолет Ми-8АМТШ

Авиационная часть армейской авиации объединения ВВС и ПВО Восточного военного округа, базирующаяся в Забайкальском крае, пополнилась новым Ми-8АМТШ «Терминатор».

Ранее представители округа на предприятии-изготовителе в Республике Бурятия завершили приемку новой винтокрылой машины, после чего она была доставлена на аэродром постоянного базирования.

«Терминатор» оснащен современным навигационным оборудованием, которое позволяет совершать полеты и выполнять задачи в любых погодных условиях.



Новая авиационная техника поступает в соединения и воинские части армии ВВС и ПВО Восточного военного округа с заводов-изготовителей в рамках Государственного заказа 2017 года.

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

«Полярные авиалинии» ищут лизингодателя для поставки вертолета Ми-8 за 565 млн рублей

АО "Авиакомпания "Полярные авиалинии" объявило запрос котировок для отбора лизинговой компании с целью заключения договора финансовой аренды вертолета Ми-8МТВ1, следует из материалов на сайте госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта - 564 млн 820 тыс. 810 рублей (с НДС 18%).

Прием заявок на участие завершится 27 сентября, подведение итогов запланировано на 28 сентября. ([Интерфакс](#))

«Винтокрылая крепость»: ВКС России усиливают штурмовыми вертолетами

Безотказный, как автомат Калашникова, насквозь бронированный и от хвоста до носа увешанный мощным разнокалиберным вооружением - забайкальские летчики получили очередной модернизированный вертолет Ми-8 АМТШ "Терминатор". Созданная на базе многоцелевого Ми-8, всепогодная штурмовая машина получилась настолько удачной, что Минобороны России закупает их десятками и не собирается останавливаться.

О том, чем так интересен "Терминатор" и за какие заслуги он стал основным средним вертолетом в обновленном парке ВКС, - в материале РИА Новости.





Воздушный блокпост

Штурмовая модификация знаменитой милевской "восьмерки" отличается усиленной пассивной защитой экипажа - прочные и легкие керамометаллические бронеплиты прикрывают кабину пилотов и место бортстрелка в грузовом отсеке.

В бою "Терминатору" есть чем постоять за себя. Внушительный арсенал вооружения приближает машину по огневой мощи к ударным вертолетам Ми-35М и Ми-28Н - тут и блоки неуправляемых ракет С-8, и пушечные контейнеры со скорострельными пушками ГШ-23Л, 7,62-миллиметровые пулеметы ПКТ на корме и носу. Для ударов по танкам предусмотрен противотанковый комплекс "Штурм-В" с управляемыми ракетами "Атака".

Массированным огнем с воздуха "Терминаторы" способны громить вражеские танки и БМП, артиллерию, пункты управления, авиацию на аэродромах и радиолокационные посты. Причем делать это они могут как в одиночку, так и в связке со своими "ударными собратьями" - "Ночными охотниками" и "Аллигаторами". Шлемы ночного видения и современная авионика позволяют экипажу комфортно работать в темное время суток. На борту есть метеорадар, спутниковая навигация и инфракрасная аппаратура.

Две двуствольные тульские пушки ГШ-23Л разработки Грязева - Шипунова при нажатии на гашетку выдают три тысячи выстрелов в минуту и потоком свинца сметают все живое на дальности до трех километров, включая легкобронированную технику и вертолеты. Для стрельбы применяются 23-миллиметровые патроны с осколочно-фугасными, бронебойно-разрывными и бронебойно-зажигательными снарядами.

Десантный характер

Выдающийся ударный потенциал "Терминатора" в сочетании с вместительным грузовым отсеком делают его сверхэффективной десантной боевой единицей, способной самостоятельно расчистить плацдарм и провести высадку под шквальным огнем противника. Максимальная скорость - 250 километров в час, дальность полета - 610 километров, способен перевозить до 36 человек.

Шесть шкворневых установок для крепления стрелкового оружия превращают иллюминаторы вертолета в бойницы, а автоматы десантников - в станковые пулеметы. Ощетинившаяся стволами машина может зависнуть на малой высоте, быстро скинуть десант или забрать раненых.

Современная война диктует свои правила, и у десантных вертолетов нет времени на "раскачку" - на земле они максимально уязвимы. "Терминатор" способен за несколько десятков секунд высадить бойцов и уйти. Это стало возможным за счет установки сдвижных дверей, которые открываются с двух бортов, и автоматической рампы сзади.

Кроме десантных и штурмовых операций, машина может использоваться как транспортная или санитарная. Интересна модификация Ми-8 АМТШ-1 с мощным комплексом вооружения и салоном повышенной комфортности - эдакий воздушный броневик для высокого командования.



Фронтальной работы

У машины три сердца - два газотурбинных двигателя ВК-2500-03 и мощная вспомогательная силовая установка (ВСУ) ТА-14, которая позволяет надежно запускать их даже в условиях разреженного высокогорного воздуха на высоте шести тысяч метров над уровнем моря. Авионика и бортовое оборудование - полностью отечественного производства.

"Сегодня мы понимаем всю важность максимальной независимости от иностранных комплектующих и агрегатов для техники, которые поставляются в Вооруженные силы России в рамках гособоронзаказа", - ранее рассказал журналистам гендиректор холдинга "Вертолеты России" Александр Михеев.

Вертолеты Ми-8 АМТШ "Терминатор" поставляются практически во все части ВКС России, вместе с "Ночными охотниками" и "Аллигаторами" успешно несут службу в Крыму.

Один "Терминатор" 24 ноября 2015 года был потерян в Сирии: в ходе операции по поиску экипажа сбитого турецким истребителем бомбардировщика Су-24М его на земле уничтожили террористы из американского противотанкового комплекса BGM-71 TOW.

Летом этого года один из Ми-8 АМТШ армейской авиации Южного военного округа стал первым именованным вертолетом в ВКС: ему присвоили имя Героя России полковника Ряфагата Хабибулина, погибшего в Сирии в 2016-м.

В конце 2016 года морская авиация ВМФ России получила первый Ми-8 АМТШ-ВА, специально разработанный для Арктики. "Северная" версия оснащена системой подогрева агрегатов трансмиссии, благодаря которой есть возможность быстро запустить двигатели при температуре до минус 60 градусов Цельсия, даже если машина стоит на открытой стоянке. Вертолет может работать в условиях полярной ночи и при отсутствии радиосигнала.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

«Вертолеты России» примут участие в выставке China Helicopter Expo – 2017

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) продемонстрирует новинки вертолетной техники гражданского назначения на международной выставке вертолетной индустрии China Helicopter Expo – 2017, которая пройдет с 14 по 17 сентября в Тяньцзине (Китай).

Экспозиция холдинга включает в себя модели вертолетов Ми-171А2 и легкого вертолета Ансат в многоцелевом и бизнес исполнении. Кроме того, китайская компания Baoli Aviation планирует продемонстрировать на своем стенде средний многоцелевой вертолет Ка-32А11ВС, изготовленный на Кумертауском авиационном производственном предприятии.



В этом году представители "Вертолетов России" планируют провести встречи с ведущими эксплуатантами вертолетной техники из Китая и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. На переговорах будут обсуждаться выполнение действующих соглашений и перспективы новых поставок.

"Вертолеты России" зарекомендовали себя надежным партнером, предлагающим современную и надежную технику. Мы видим растущий интерес к продукции холдинга у китайских эксплуатантов и надеемся заключить на выставке ряд новых договоров. Российские вертолеты отличаются высокими летно-техническими характеристиками, безотказностью, возможностью применения в широком диапазоне температур и сложных климатических условиях, поэтому активно используются в КНР для спасения людей и ликвидации пожаров", - заявил заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по маркетингу и развитию бизнеса Александр Щербинин.

Китай – активный эксплуатант техники производства холдинга "Вертолеты России". Наибольшей популярностью пользуются машины типа Ми-8/17, парк которых в стране насчитывает около 400 машин. Также компании из КНР приобретают вертолеты Ка-32А11ВС.

"Вертолеты России" предлагают китайским заказчикам не только современную технику, но и новые форматы сотрудничества, например, продажи через официальных дилеров. Кроме того, холдинг предлагает увеличенную гарантию на вертолетную технику и расширенную поддержку эксплуатанта. ([Вертолеты России](#))

«Вертолеты России» провели переговоры с китайскими партнерами на China Helicopter Expo 2017

Холдинг "Вертолеты России" в рамках международной выставки China Helicopter Expo 2017 провел переговоры с рядом китайских компаний, обсудив реализацию заключенных контрактов и перспективы новых поставок вертолетной техники в КНР.

В частности, на встрече с руководством компании United Helicopters, являющейся официальным дистрибьютором холдинга "Вертолеты России", обсуждалось исполнение контрактов, подписанных в рамках авиасалона МАКС-2017. Кроме того, в ходе переговоров с руководством Пекинского центра экстренного реагирования «Beijing 999» обсуждались перспективы закупки вертолетов Ансат в медицинском оснащении.

Также в рамках деловой программы выставки состоялась встреча с руководством компании Avicopter, посвященная реализации совместного проекта по разработке гражданского тяжелого вертолета Advanced Heavy Lifter (AHL).

На переговорах с Lectern Aviation Supplies Company, в свою очередь, обсуждались перспективы поставок в Китай тяжелых вертолетов Ми-26ТС.

"Рынок гражданской вертолетной техники в КНР чрезвычайно обширен, мы наблюдаем устойчивый спрос на наши машины практически во всех сегментах и ожидаем, что в будущем потребность китайских эксплуатантов в качественных и надежных вертолетах будет только расти. Уже сейчас мы закладываем основы для плодотворного сотрудничества на годы вперед, на China Helicopter Expo мы



провели ряд весьма продуктивных встреч с нашими китайскими партнерами", - подчеркнул генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Одной из главных тем переговоров с China Aviation Service Corp. (CASC) стало продвижение вертолетов Ми-171 на китайском рынке. В частности, обсуждалась возможность сертификации этого вертолета в КНР с новым двигателем ВК-2500-03, создание склада запчастей, а также организация демо-тура вертолета Ми-171 с новой силовой установкой в высокогорных районах Китая.

[\(Вертолеты России\)](#)

Первый гражданский заказчик получил вертолет H135 с системой Helionix

Норвежский оператор санитарной авиации Norsk Luftambulanse AS (NOLAS) – первый гражданский заказчик, получивший вертолет H135, оборудованный системой Helionix. В 2017-2018 годах в компанию будут поставлены еще шесть вертолетов H135.

Все эти вертолеты предназначены для круглосуточной работы и оснащены передовым оборудованием для полётов по приборам с одним пилотом (с системой ночного видения), салоном от компании Aerolite и новейшим медицинским оборудованием. Имея в своём распоряжении вертолёт, специально обученного анестезиолога, одного пилота и сотрудника неотложной медицинской помощи на борту, компания NOLAS выполняет вылеты для оказания медицинской помощи на месте, а также перевозит больных с возможностью проведения передовой интенсивной терапии в воздухе в труднодоступных условиях Норвегии.

Система Helionix сертифицирована Европейским агентством по авиационной безопасности для установки на H135 в ноябре 2016 года. Данная система, разработанная компанией Airbus, подходит для выполнения различных лётных заданий и обеспечивает повышенную безопасность полётов. Авионика Helionix, представляя собой целое семейство оборудования со стандартизированными функциями, уже доступна на вертолетах H175 и H145.

Помимо 4-осевого автопилота система Helionix предусматривает инновационную компоновку приборной панели, повышающую ситуационную осведомлённость пилотов. Данная панель, представленная на вертолёте H135 тремя большими электронными дисплеями, совместима с очками ночного видения и среди прочего включает в себя совмещённый указатель предельных параметров работы двигателя, на котором подсвечивается наиболее важный параметр (с наименьшим запасом).

Вертолет H135 – эталон санитарной авиации во всем мире. Он сочетает в себе широкую, просторную кабину, отличные лётно-технические характеристики, большую дальность полета и высокую полезную нагрузку – наряду с низким уровнем шума на местности. Большие сдвижные боковые двери и задние двери, раскрывающиеся в стороны, позволяют быстро загружать и выгружать пациентов, а закрытый рулевой винт Fenestron повышает безопасность людей при нахождении работающего вертолёта на земле.



Airbus поставил более 1250 вертолетов H135 клиентам по всему миру. К настоящему моменту этот парк вертолетов налетал более 4 миллионов часов.

[\(BizavNews\)](#)

Luxaviation Helicopters приобретает Starspeed

Как стало известно BizavNews, Luxaviation Helicopters (входит в Luxaviation Group) закрыла сделку по приобретению вертолетной компании Starspeed (Великобритания), специализирующийся на менеджменте воздушных судов, чартерных перелетах и обучении. Теперь парк Luxaviation Helicopters увеличится на 23 машины и составит 42 вертолета, что делает компанию крупнейшим оператором в Европе.

В Luxaviation Helicopters не комментируют финансовую сторону сделки, известно лишь, что Starspeed сохранит свой бренд и персонал. Но нынешние контракты Starspeed «будут реализовываться менеджментом Luxaviation Helicopters».

Приобретение Starspeed стало первой крупной сделкой вертолетной «дочки» Luxaviation Group и как отмечают аналитики рынка – не последней. Скорее всего Luxaviation Helicopters пойдет по пути материнской компании, и вскоре мы вновь узнаем о новых вертолетных активах группы.



Что же касается Starspeed, то она входила в пятерку крупнейших британских корпоративных вертолетных операторов с современными воздушными судами: Sikorsky S-92 и S-76; Airbus Helicopters EC155, AS365, EC145, EC135 и AS350; Leonardo AW169 и Bell 429.

Саймон Митчелл, глава Starspeed считает, что на рынке есть четкие индикаторы, которые свидетельствуют о том, что топ клиенты ищут более тесную интеграцию в предоставлении услуг по управлению воздушными судами, и возможность размещения активов под контролем одной управляющей организации.

«Это соглашение однозначно позволяет нашим клиентам извлечь выгоду от присоединения к Luxaviation Group, и выведет Starspeed на новый уровень в сегменте менеджмента вертолетов. Кроме этого, Starspeed получит доступ к глобальному портфолио партнеров и клиентов Luxaviation Group, 25 FBO мирового класса, 15 центрам технического обслуживания и глобальному парку Группы, состоящему из более чем 250 самолетов», - комментирует Саймон Митчелл.

Напомним, что Luxaviation Group в феврале текущего года официально сообщила о запуске собственного вертолетного подразделения – Luxaviation Helicopters, которое будет специализироваться на управлении вертолетами и предоставлении услуг владельцам, включая ТОиР, подготовку экипажей, выполнение чартерных рейсов и услуги по консалтингу (купля, продажа и т.д.). Компания начала свою работу глобально – сразу во всех регионах, где Группа имеет свои филиалы – в Африке, Азиатско-Тихоокеанском регионе, странах Карибского бассейна, Европе, Северной и Южной Америке и на Ближнем Востоке. Услуги Luxaviation Helicopters доступны как частным, так и корпоративным клиентам, эксплуатирующим вертолеты в VIP-конфигурации.

Сейчас Luxaviation Group эксплуатирует на правах управления 19 вертолетов, которые внесены в различные сертификаты эксплуатанта.

С весны 2017 года, Luxaviation Helicopters стала одним из первых операторов VIP вертолетов в Европе, получившим одобрение EASA, которое позволяет компании выполнять чартерные рейсы на морские яхты и круизные лайнеры.

[\(BizavNews\)](#)

USHST разрабатывает методики улучшения безопасности полетов вертолетов

Группа по вертолетной безопасности США (U.S. Helicopter Safety Team - USHST) завершила анализ основных причин авиационных происшествий со смертельным исходом и разработала 22 возможности улучшения безопасности. Они сгруппированы в четыре категории: условия полетов по приборам (IMC) и видимость, потеря контроля, управление безопасностью и компетентность.

В рамках темы IMC и видимости USHST будет работать над внедрением улучшений безопасности в четырех сегментах отрасли: персональная/частная авиация, санитарная авиация, коммерческая и авиационные работы. Эти улучшения включают в себя обнаружение и управление динамикой рисков, обучение по управлению угрозами и ошибками, усовершенствованные системы зрения для вертолетов и распознавание пространственной дезориентации и восстановление контроля.

Что касается обнаружения и управления динамикой уровня риска, USHST будет разрабатывать и продвигать рекомендуемые практики для пилотов и членов кабинного экипажа по обнаружению повышенных уровней риска в ходе полета, эффективно сообщать об уровне риска друг другу и принимать решение о снижении этого уровня. Что касается обучения навыкам управления угрозами и ошибками, USHST обязалась разрабатывать передовые методы и содействовать обучению управлению угрозами и ошибками в рамках начальной и периодической подготовки пилотов.

USHST будет исследовать, развивать и поощрять использование усовершенствованных систем зрения для вертолетов (EHVS), таких как очки ночного видения, усовершенствованные системы зрения и комбинированные системы зрения для того, чтобы помочь в распознавании и предотвращении полета в незапланированных условиях ухудшения видимости и повышение безопасности во время запланированных полетов ночью. Будет разработана программа подготовки для распознавания пространственной дезориентации и восстановление контролируемого полета с использованием всех доступных ресурсов и автоматизации воздушных судов, таких как более широкое использование функций автопилота.

USHST также сообщила, что в ближайшее время объявит о следующих шагах по улучшению безопасности полетов. Организация по-прежнему намерена добиться сокращения смертельных случаев в сегменте гражданских вертолетов до уровня 0,61 несчастных случаев со смертельным исходом на 100 тысяч летных часов к 2019 году и 0,69 на 100 тысяч часов полета в этом году.

[\(BizavNews\)](#)

В Европе сертифицировали полнопилотажный тренажер для H145

В Европе сертифицировали полнопилотажный тренажер (Level D) для легкого двухдвигательного вертолета H145. Получение одобрения позволит засчитывать часы обучения на тренажере как фактические часы полета, сообщил производитель винтокрылой машины Airbus Helicopters.



Единственный полнопилотажный тренажер H145 подходит как для первоначальной подготовки пилотов, так и для повышения квалификации. Он установлен в учебном центре Airbus Helicopters Training Academy в Донауверте (Германия; в этом городе находится и завод по сборке H145). С помощью тренажера можно в том числе отрабатывать порядок действий в экстренных ситуациях, а также тренироваться по правилам полетов по приборам (IFR) и в очках ночного видения.

Для достижения максимальной реалистичности интерьер тренажера полностью повторяет интерьер настоящей кабины и оборудован полным пакетом опций, включая оригинальное программное обеспечение. Кроме того, доступны и другие функции, такие как комплекс авионики Helionix (создан

Airbus Helicopters). В перспективе тренажер дооснастят всеми новейшими опциями, которые еще находятся в разработке.

Производителем тренажера выступает испанская компания Indra Systemas. На устройстве можно менять конфигурацию, что позволит адаптировать ее к любым вариантам вертолета.



В Airbus Helicopters Training Academy ежегодно обучаются более 400 пилотов из разных стран. В рамках подготовки курсанты налетывают около 1500 ч.

Airbus Helicopters постоянно работает над улучшениями H145. Так, компания увеличила максимальную взлетную массу вертолета до 3,7 т, что позволило машине брать на борт на 50 кг больше груза, допустила повышенную нагрузку при перевозке людей на внешней подвеске и повысила полезную нагрузку ВС на 100 кг. По данным на конец 2016 г., в России эксплуатировался по меньшей мере один H145, на который был установлен комплекс Helionix.

ATO.ru

Китай и Airbus Helicopters укрепляют сотрудничество

Компании усиливают присутствие на рынке гражданских вертолетов и расширяют деятельность в области предоставления публичных услуг в Китае. CMIG Leasing (ранее известная как CMIFL) и Airbus



Helicopters укрепляют партнерство через заключение соглашения во время выставки China Helicopter Exposition 2017, которое подписали глава CMIG Leasing Танг Мин, а также Мари-Агнес Вев, генеральный директор Airbus Helicopters China.

Силой данного соглашения стороны усиливают сотрудничество в области операций вертолетов, связанных с гражданской авиацией, в том числе в предоставлении навигационных услуг и авиационного туризма. Кроме того, стороны обязались расширить взаимодействие в сфере публичных услуг, в том числе полицейской авиации, противопожарной охраны лесов. Чтобы достигнуть этой цели, CMIG Leasing подписала также протокол о намерениях по вопросу о покупке двух бывших в употреблении вертолетов H225, предназначенных для борьбы с пожарами, что дополнительно подтверждает универсальность и идеальные характеристики этого варианта вертолета из семейства Super Puma.

Компания CMIG Leasing выполнила условия по обязательствам рамочного соглашения, объявленного во время проведения выставки China Helicopter Exposition в 2015 году, которое охватывало покупку 100 вертолетов семейства Ecureuil. На сегодняшний день в рамках этого соглашения поставлено 20 вертолетов этого типа.

«Мы удовлетворены дальнейшим укреплением нашего стратегического партнерства и расширением сотрудничества с компанией CMIG Leasing в рамках развития вертолетной промышленности в Китае», - заявила Мари-Агнес Вев, генеральный директор Airbus Helicopters China. «Airbus Helicopters присутствует в Китае более 50 лет. Первый вертолет Alouette III был поставлен в эту страну в 1967 г. Мы берем на себя обязательства по дальнейшему развитию вертолетной отрасли в Китае, а благодаря сотрудничеству с такими партнерами мы сможем вместе достигнуть еще больших успехов», - добавила она.

Компания CMIG Leasing является одним из влиятельных предприятий предоставляющих в лизинг вертолеты на территории Китая, а также стратегическим партнером Airbus Helicopters. Во время последней авиационной выставки China Airshow в 2016 году CMIG Leasing подписала протокол о намерениях по закупке двухдвигательных вертолетов нового поколения H160, благодаря чему стала первым клиентом в Китае и усилила участие в авиационной промышленности в этой стране.

Airbus Helicopters является ведущим производителем вертолетов в мире. В Китае этот концерн стал абсолютным лидером гражданского сектора, занимая 40 процентов рынка. На сегодняшний день в Поднебесной летает более 260 вертолетов Airbus.

AircargoNews.ru

ОДК намерена модернизировать силовые установки российских вертолетов в КНР

Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК, входит в "Ростех") предложила партнерам модернизировать силовые установки российских вертолетов в Китае, сообщили РИА Новости в пресс-службе компании на открывшейся во вторник в Пекине авиационной выставке Aviation Expo China.



"Объединенная двигателестроительная корпорация в рамках проходящей в Пекине авиационной выставки Aviation Expo China представила китайским эксплуатантам российской гражданской вертолетной техники программу модернизации силовых установок вертолетов. ... Модернизация может стать одним из ключевых элементов комплексной поддержки гражданской вертолетной авиации в КНР", — рассказал представитель компании.

В пресс-службе отметили, что большая часть сертифицированной вертолетной техники российского производства в КНР оснащена двигателями семейства ТВЗ-117 разработки НПО им. В.Я. Климova (АО "ОДК-Климов"), однако к настоящему времени предприятием разработаны и сертифицированы более современные двигатели, к примеру ВК-2500.

Новые технологии, по заявлению компании, позволили обеспечить более высокие эксплуатационные характеристики: увеличить мощности на чрезвычайном режиме, обеспечить поддержание режимов в более широком диапазоне температур наружного воздуха, повысить ресурсы и показатели топливной экономичности.

Среди ключевых российских продуктов, которые ОДК представила на проходящей выставке в Пекине, — вертолетный двигатель ВК-2500ПС, представляющий собой модификацию ВК-2500 с улучшенными эксплуатационными характеристиками.

"Решающее значение для эксплуатантов будет иметь, безусловно, возможность управлять ресурсом двигателя в зависимости от конкретных условий эксплуатации вместо существовавшего ранее усредненного подхода к оценке ресурса", — рассказали в компании, говоря о двигателе ВК-2500ПС.

[\(РИА Новости\)](#)

«Вертолеты России» поставили на экспорт первые Ми-28НЭ с БКО

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) осуществил экспортную поставку первых ударных вертолетов Ми-28НЭ "Ночной охотник", оснащенных бортовым комплексом обороны. Новейший комплекс установлен для повышения боевой живучести и предназначен для защиты машины от поражения управляемыми зенитными ракетами с инфракрасными головками самонаведения.

Кроме того, на вертолете установлен модернизированный комплекс средств связи, обеспечивающий радиосвязь экипажа с другими летательными аппаратами и наземными пунктами управления, а также внутреннюю телефонную связь между двумя летчиками.

"Поставка экспортной партии "Ночных Охотников" — значимое событие для холдинга, поскольку эти машины задают новые стандарты на мировом рынке ударных вертолетов. Уверен, Ми-28НЭ проявит себя с лучшей стороны при выполнении реальных боевых задач, что, несомненно, повысит интерес потенциальных заказчиков к вертолету", — отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Ударный вертолет Ми-28Н (экспортная версия этого вертолета получила название Ми-28НЭ) в российской армии прозвали "Ночным охотником" за способность выполнять боевые задачи в любое

время суток. Он предназначен для огневой поддержки передовых частей сухопутных войск, мотострелковых и танковых подразделений. "Ночной охотник" обладает усиленной бронезащитой, отличается повышенной боевой живучестью, оснащен современным высокоточным комплексом управляемого и неуправляемого вооружения.



Огневая мощь – одно из наиболее ценных преимуществ Ми-28Н. Вооружение вертолета включает управляемое и неуправляемое ракетное вооружение, а также подвижную пушечную установку, которая оснащена пушкой калибра 30 мм. На балочных держателях предусмотрена подвеска противотанковых управляемых ракет "Атака" класса "воздух-земля" и "Игла" класса "воздух-воздух" с тепловой головкой самонаведения, а также блоков Б8В20-А и Б13Л1 с неуправляемыми авиационными ракетами типа С-8 и С-13.

Все жизненно важные системы и агрегаты вертолета, а также кабина экипажа надежно бронированы, что обеспечивает защиту от бронебойных пуль и снарядов калибра до 20 мм. Экипаж вертолета Ми-28Н размещен в отдельных, тандемно расположенных кабинах, благодаря чему достигается хороший обзор и надежная защита летчиков. Эргономика кабин доведена конструкторами "Ночного охотника" до совершенства.

В числе преимуществ вертолета - устойчивость к боевым повреждениям, что достигается за счет применения новейших материалов и конструктивных решений. Лопасты несущего винта Ми-28Н сделаны из композиционных материалов, что позволяет безопасно завершить полет при попадании



в них снарядов калибра 20-30 мм. Конструкция топливной системы исключает взрыв или возгорание топлива. Ми-28Н стал одним из первых российских боевых вертолетов, оборудованных современным цифровым комплексом бортового радиоэлектронного оборудования.

В 2016 году на "Роствертоле" запущена в серию модификация "Ночного охотника" Ми-28УБ с двойной системой управления. Наряду с основной ударной функцией он может выполнять задачи по подготовке и обучению летного состава. Создание вертолета с двойным управлением является логическим продолжением развития концепции армейского ударного вертолета. В 2017 году начнутся поставки нового вертолета в подразделения Воздушно-космических сил России.

[\(Вертолеты России\)](#)

США продали Южной Корее безнадежно изношенные вертолеты

Для вооруженных сил Южной Кореи закуплены непригодные к эксплуатации американские вертолеты CH-47D «Чинук», сообщают южнокорейские СМИ.

По информации UPI и южнокорейской сети JTBC, администрация бывшего президента Республики Корея Пак Кын Хе, ушедшая в отставку в марте 2017 года после импичмента, купила для южнокорейских военных 14 американских вертолетов CH-47D «Чинук», эксплуатация которых оказалась невозможна.

Вертолеты были закуплены после того, как в 2014 году военный контингент США в Корее снял их с вооружения. Указанные вертолеты относятся к безнадежно устаревшим модификациям и использовались американскими военными почти 45 лет. Технический уровень этих машин даже не позволяет провести их модернизацию и установить системы GPS-навигации и предупреждения о ракетной атаке.

Сообщается, что в августе 2017 года Объединенный комитет начальников штабов ВС Республики Корея отказался не только от их модернизации, но и не стал гарантировать надежность этих вертолетов.

Закупленные вертолеты не оснащены системой GPS и не могут применяться в сложных метеоусловиях или на море. Военное командование США в Южной Корее обещало передать системы GPS после покупки вертолетов, но до сих пор этого не сделало.

Бронирование пола этих транспортных машин полностью отсутствует, автоматизации большинства операций тоже нет.

По мнению депутата от правящей Демократической партии Южной Кореи Ли Чул-хи, переданные американцами вертолеты полностью исчерпали свой ресурс и могут использоваться лишь в качестве наземных экспонатов.

Как сообщало ИА REGNUM, 10 марта 2017 года конституционный суд Южной Кореи утвердил импичмент ушедшей в отставку президента страны Пак Кын Хе, которая обвинялась в коррупционном сговоре.

[\(ИА REGNUM\)](#)

В МИД сообщили о готовности рассмотреть поставки вертолетов Ми-35 в Кабул

Москва готова рассмотреть вопрос поставок Кабулу боевых вертолетов Ми-35, но только на коммерческой основе, заявил спецпредставитель президента РФ по Афганистану, глава второго департамента Азии МИД РФ Замир Кабулов.

"Мы предложили афганцам (поставить вертолеты Ми-35 - ред.). Они просили, мы предложили, на коммерческой основе, за деньги. Мы готовы", - сказал Кабулов.

Ранее он провел встречу с исполняющей обязанности спецпредставителя США по Афганистану Элис Уэллс.

[\(РИА Новости\)](#)

Начинается поставка девяти Bell 505 в Чили

Как стало известно BizavNews, Bell Helicopter (входит в Textron Inc) начинает поставку девяти Bell 505 Jet Ranger X в Чили. Первые две машины переданы в Eagle Copters South America и будут базироваться в Сантьяго. Вертолеты будут задействованы для корпоративных перевозок.



Ранее Bell Helicopter поставил сразу три новых вертолета Bell 505 Jet Ranger X клиентам из Канады. Вертолеты сконфигурированы для корпоративных миссий и авиационных работ. В ближайшие дни



начинаются поставки американским заказчикам. В начале июня Bell Helicopter сообщил о сертификации авиационными властями США (FAA) нового легкого однодвигательного вертолета Bell 505 Jet Ranger X. В конце прошлого года аналогичный сертификат типа был выдан Министерством транспорта Канады (ТССА).

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

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

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

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

Новости аэрокосмической промышленности

Авиакатастрофы: МАК уже не нужен

Россия в ближайшее время может создать с партнерами из ЕАЭС Комиссию по расследованию авиапроисшествий и выйти из соглашения о Межгосударственном авиационном комитете. Минтранс уже подготовил проект соглашения и рассчитывает в октябре приступить к согласованию документа. МАК полагает, что проблема в «узковедомственных интересах», а эксперты опасаются, что качество работы новой структуры на первых порах будет далеко от идеала.

Минтранс России передал Евразийской экономической комиссии (регулирующий орган Евразийского экономического союза России, Казахстана, Белоруссии, Армении и Кыргызстана) проект соглашения о создании Комиссии по расследованию авиационных происшествий. Речь идет о формировании аналога Межгосударственного авиационного комитета (МАК).

Как пояснили «Газете.Ru» в пресс-службе Минтранса, следующий шаг - рассмотрение и проработка проекта документа, которое будет проходить в рамках специально создаваемой рабочей группы из числа экспертов стран-участниц.



«К согласованию текста документа планируется приступить к концу октября текущего года», - уточнили в Минтрансе.

В настоящее время расследованием авиакатастроф на территории 11 стран бывшего СССР, включая Россию, Киргизию, Армению, Казахстан и Белоруссию, занимается созданный в 1991 году Межгосударственный авиационный комитет. Формально он неподотчетен правительствам и имеет независимый статус.

«Сегодня мы считаем, что наш Евразийский союз созрел до такого формата, уровня, когда ему требуется свой инструмент для реализации политики, в том числе в этом вопросе.

И поэтому подготовили межправительственное соглашение», - заявил ранее министр транспорта РФ Максим Соколов в интервью РИА «Новости».

Отношения российских авиационных властей с МАК резко испортились еще в 2015 году, когда МАК отозвал сертификат типа у самолетов Boeing 737 (Classic и NG), эксплуатируемых российскими авиаперевозчиками.

Решение комитета вызвало огромный резонанс на авиарынке. Глава Росавиации Александр Нерадько вынужден был специально заявить, что решение МАК касалось процедур расследования катастрофы Boeing 737, которая произошла в ноябре 2013 года в Казани, и пока оснований для прекращения эксплуатации данного типа самолетов нет.

Один из источников в отрасли говорил «Газете.Ru», что решение, принятое в МАК, отчасти является ангажированным и связано с лишением сертификата эксплуатанта «Трансаэро».

Председатель МАК Татьяна Анодина - свекровь бывшего гендиректора авиакомпании «Трансаэро» Ольги Плешаковой и мать бывшего исполнительного директора авиаперевозчика Александра Плешакова. Анодина также являлась миноритарным акционером «Трансаэро» (около 3%) и до лета 2015 года входила в состав совета директоров авиакомпании.

Менее чем через месяц после заявлений МАК правительство подготовило документ о перераспределении большинства функций МАК между Минтрансом, Минпромторгом и Росавиацией.

Полномочия по сертификации авиационной техники и ее производителей были переданы Росавиации. Подготовка и утверждение требований к производителям авиатехники перешли в ведение Минпромторга. Правила, касающиеся требований к летной годности гражданских самолетов, теперь утверждаются Минтрансом по согласованию с Минпромторгом.

Таким образом, новой структуре ЕАЭС будет передана только одна оставшаяся у МАКа функция - расследование авиапроисшествий.

В МАК называют позицию российских авиационных властей «узковолевыми интересами».



«Тиражируемая в СМИ информация о существующих разногласиях между МАК и Росавиацией в действительности является конфликтом между объективным, профессиональным подходом к установлению причин авиационных происшествий и узковедомственными интересами», - подчеркивается в официальном заявлении МАК.

«Деятельность МАК полностью поддерживается государствами - участниками соглашения, которые контролируют МАК через своих полномочных представителей в Совете по авиации и использованию воздушного пространства», - отмечают в МАКе.

Но процесс создания параллельной структуры уже не остановить. Глава Минтранса считает, новая структура по расследованию авиапроисшествий может появиться уже в 2018 году.

После этого, по словам министра, Россия примет решение о своем дальнейшем участии в соглашении о МАКе.

«Мы примем эти решения и объявим о них после формирования своего евразийского агентства», - пообещал он, добавив, что соглашение будет открытым, и к нему смогут присоединиться, как государства, состоящие в МАК, так и не входящие в него.

ЕЭК и МАК не смогли предоставить оперативный комментарий.

Один из представителей отрасли полагает, что причина создания МАК-2 не в неудовлетворенности компетенциями комитета в части расследования происшествий, а в политических и личных разногласиях.

По словам еще одного собеседника «Газеты.Ru», «другие злые языки говорят, что в отрасли качество расследований МАК иной раз вызывало вопросы».

В тоже время, ведущий эксперт Высшей школы экономики Андрей Крамаренко считает, что «в любом случае, как и с сертификационными функциями, есть риск, что «эрзац-МАК» будет хуже оригинала, по крайней мере, в первые годы».

Создание новой структуры потребует привлечения высококвалифицированных кадров и создания необходимой лабораторно-исследовательской базы - вовсе не факт, что сотрудники комитета по расследованию авиапроисшествий МАК все как один встанут и перейдут в новую структуру, отмечает исполнительный директор отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Кроме того, чем меньше участников будет входить в новое соглашение, тем больший объем средств потребуется от каждого государства для того, чтобы финансировать деятельность организации.

Решение партнеров по ЕАЭС относительно создания новой структуры сейчас сложно предугадать. «Никому не хочется менять вполне работоспособный механизм на нечто новое, тем более в такой чувствительной сфере, как безопасность полетов. Однако у России есть определенные меры влияния: сегодня наша страна является крупнейшим плательщиком в бюджет МАК. Если перекрыть этот поток



и перенаправить его на новую структуру, остальным государствам будет сложно в полном объеме финансировать деятельность Межгосударственного авиационного комитета», - считает эксперт.

[\(Газета.Ru\)](#)

Сертификация вопреки правилам и здравому смыслу

Отсутствие в Российской Федерации новой нормативной базы по обязательной сертификации гражданской авиационной техники, разработчиков и изготовителей этой техники вызывает многочисленные запросы о применении и толковании ранее разработанных и применяемых Авиарегистром МАК Авиационных правил, Часть 21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей» (АП-21).

В связи с использованием Федеральным агентством воздушного транспорта (ФАВТ) авиационных правил АП-21 при выдаче организации ФГУП ГосНИИ ГА «Сертификата разработчика Дополнительного сертификата типа авиационной техники» № ФАВТ-Р-1 и выпуском информационного письма по данному вопросу от 25.08.2017 № 19386/03 Авиарегистр МАК вынужден заявить, что издание указанных документов свидетельствует о некомпетентности должностных лиц ФАВТ в сфере сертификации гражданской авиационной техники и организаций разработчиков этой техники.

Применение термина «разработчик Дополнительного сертификата типа» демонстрирует незнание или непонимание положений Авиационных правил (АП-21). Согласно АП-21 юридическое лицо, намеревающееся вносить изменения в сертифицированную типовую конструкцию авиационной техники, но не являющееся Держателем сертификата типа, должно получить Дополнительный сертификат типа и Сертификат разработчика модификации. В данном случае, выданный сертификат № ФАВТ-Р-1 не является ни Дополнительным сертификатом типа, ни Сертификатом разработчика модификации, предусмотренными АП-21. Из наименования выданного сертификата следует, что ФГУП ГосНИИ ГА признан разработчиком документа «Дополнительный сертификат типа», но не разработчиком авиационной техники или её модификаций.

Следует также отметить, что в приложении к сертификату № ФАВТ-Р-1 не конкретизирована область действия в части указания изменений типовой конструкции авиационной техники, для которых ФГУП ГосНИИ ГА одобрен в качестве их разработчика.

Кроме того, АП-21 не предусматривают выдачу Дополнительных сертификатов типа на авиационную технику, не имеющую сертификата типа (самолёты Ан-24, Ан-26; двигатель АИ-24).

В связи с изложенным утверждение ФАВТ о соответствии ФГУП ГосНИИ ГА требованиям АП-21, Раздел J, не имеет достаточных оснований.

Предоставление ФАВТ права ФГУП ГосНИИ ГА действовать от имени уполномоченного органа по сопровождению отработки установленных ресурсов не имеет отношения к процедурам сертификации модификаций и разработчика модификаций, установленным АП-21.

[\(МАК\)](#)

Что не так с Як-130?

На Борисоглебской авиационной базе продолжалась активная отработка практических навыков лётного состава по эксплуатации учебно-боевых самолётов (УБС) Як-130 и во время расследования причин аварийной посадки самолёта в июне текущего года. В борисоглебское небо поднимались самолёты, пилотируемые в том числе и курсантами, проходящими обучение в филиале Военного учебно-научного центра (ВУНЦ) ВВС «Военно-воздушная академия им. профессора Н.Е.Жуковского и Ю.А.Гагарина». Як-130, создаваемые ОАО «Корпорация «Иркут», как известно, позволяют осуществлять полёт под контролем лётчика-инструктора, и позиционируются в качестве первых абсолютно новых самолётов, созданных и построенных после распада СССР в современной России.

Несмотря на то, что постановка на вооружение ВКС РФ Як-130 состоялась давно, череда аварийных ситуаций с этими самолётами даёт повод экспертам (и непосредственно военным лётчикам) говорить о том, что самолёт «сырой». Мало того, отмечается относительная сложность его пилотирования. Сложность в сравнении с возможностями пилотирования тех учебных моделей (для подготовки курсантов), которые использовались ранее.



Напомним, что в июне 2017 в Борисоглебске экипажу самолёта Як-130 удалось выполнить посадку самолёта без носовой стойки шасси. Яком тогда управляли курсант Краснодарского филиала ВУНЦ ВВС



«ВВА» Кирилл Клевцов и лётчик-инструктор Михаил Марченко. Мастерство экипажа позволило не вступать в дело экстренным службам, которые в тот момент находились на аэродроме. Самолёт сел без передней стойки - сама машина получила незначительные повреждения. Экипаж не пострадал. 16 сентября этого года другой Як-130 Борисоглебского учебного авиационного центра потерпел крушение, упав в поле подсолнечника в нескольких километрах от аэродрома - на границе Воронежской и Волгоградской областей. Самолётом, по данным информационных агентств, управляли курсант старшего курса филиала Военно-воздушной академии ВВС РФ Иван Клименко и опытный инструктор – майор Сергей Заволока. Майор Заволока не просто опытный лётчик, он является одним из представителей пилотажной группы «Крылья Тавриды», которая выполняет полёты именно на Як-130. Официально Минобороны РФ на данный момент не подтверждает информации о том, что именно эти военнослужащие находились в кабине УБС.

Оба катапультировавшихся лётчика были отправлены в госпиталь в состоянии шока. Серьёзных физических повреждений курсант и офицер ВКС РФ не получили.

В данный момент Як-130, виртуозно посаженный на аэродроме Борисоглебска с невышедшим шасси в июне текущего года, проходит через ремонтные процедуры. Самолёт, упавший 16 сентября, восстановлению не подлежит. После падения на землю возник пожар, и то, что осталось от самолёта ещё и сильно обгорело.

Военные техники и представители предприятия-производителя оценивают технические детали, которые стали причинами сбоя в работе носовой стойки при посадке самолёта. Специалисты нижегородской компании «Гидромаш», которая и занимается производством авиационных стоек для Як-130, проводят свои технологические исследования по установлению причин инцидента.

Нужно отметить, что в проведении качественного и прозрачного расследования руководство «Гидромаша» заинтересовано не меньше, чем командование ВКС РФ. Дело в том, что именно «Гидромаш» занимается производством основных опор шасси, например, для новейшего российского пассажирского авиалайнера МС-21, к которому приковано повышенное внимание со стороны не только российской общественности, но и со стороны общественности зарубежной. Ведь МС-21 вполне может (и должен) выходить на международный рынок. И о контрактах на его приобретение говорят уже сейчас. Компания не может себе позволить понести репутационный ущерб, учитывая то, что продемонстрировала свои разработки на салоне Ле Бурже во Франции с презентационными заявлениями о высокой надёжности систем.

По некоторым данным, невыход передней стойки Як-130 мог быть связан с попаданием влаги в гидравлические системы. На вопрос, откуда в гидравлике оказалась "лишняя" влага, эксперты высказывают предположение о том, что вода попадает во время "хранения" самолёта. Аргумент такой: проблемы, возможно, не было бы, если бы самолёты такой конструкции хранились в специальных влагозащитных ангарах.

Но ведь далеко не только в стойках шасси дело. Официальных результатов расследования причин падения Як-130 под Борисоглебском пока нет. При этом в многочисленных новостных сводках со ссылками на представителей лётного сообщества (из числа тех, кто сидел за штурвалом Як-130)



сообщается, что у этих машин проблем пока, к сожалению хватает и без стоек. И хватает их даже на фоне постоянного мониторинга технического состояния производителями.

На 2017 год в России произведено 133 учебно-боевых самолёта Як-130, из «семейства» которых в своё время была сформирована и упомянутая пилотажная группа «Крылья Тавриды».

На Борисоглебской авиабазе самолёты позволяют проводить ежегодную подготовку десятков курсантов старших курсов Военно-воздушной академии. И теперь, после двух инцидентов за три месяца, эта подготовка поставлена под вопрос. И отвечать на этот вопрос нужно, не пытаясь упрятать проблему под сукно.

Фактически Як-130 призван заменить чехословацкие «Эльки» - так ласково лётчики называют учебно-боевые самолёты Л-29 и Л-39, которые в течение десятилетий являлись основными УБС стран Организации Варшавского договора. Як-130 превосходит самые последние версии «Элек» как по радиоэлектронной «начинке», так и по маневренности в воздухе. Это и понятно - самолёт современный, и в нём воплощены последние достижения оборонки. Вот только пока проблема с тем, как эти последние достижения воплощались, и насколько они вообще способны осваиваться курсантским составом с учётом требований к безопасности.

От Л-29 и Л-39, которые сами лётчики нередко называют "летающими партами" ("летающими классами") из-за лёгкости управления и высокой надёжности, Як-130 отличается пока не в лучшую сторону именно в плане указанных параметров. Производителям явно придётся приложить усилия, чтобы проблемы с надёжностью Як-130 были решены и чтобы к техническим параметрам самолёта у лётного состава и потенциальных заказчиков не возникало вопросов.

А ведь вопросы возникают отнюдь не только у молодой курсантской поросли, но и у опытных лётчиков. Если была проблема с одним из двигателями (такая рабочая версия рассматривается), то почему "не сдюжил" второй двигатель? Если проблема никак не связана с двигателями, то с чем тогда? И если снова винить во всём влагу, попадающую "не туда, куда следует", то в таком случае возникает вопрос об общей надёжности авиационной техники под маркой Як-130 - неужели самолёт на самом деле настолько "нежен", что без содержания в специальных ангарах может давать непрогнозируемые сбои в различных блоках и узлах?

[\(Военное обозрение\)](#)

Создание единого воздушного пространства ЕАЭС отодвинули на 2025 год

Создание единого воздушного пространства Евразийского экономического союза (ЕАЭС; объединяет Россию, Казахстан, Белоруссию, Армению и Киргизию) отодвигается на 2025 г., следует из позиции Минтранса РФ. Еще в августе этого года сообщалось, что его формирование завершится в 2020 г.

По словам замминистра транспорта Валерия Окулова, новый срок содержится в соответствующей дорожной карте. Он также предположил, что переговоры с Казахстаном и Киргизией продлятся дольше, чем с Арменией и Белоруссией.



Формирование единого воздушного пространства подразумевает снятие ограничений на число назначенных авиакомпаний и частотность рейсов. Предполагается, что наибольшую выгоду от нового режима получат российские перевозчики.

ATO.Ru

ЦАГИ получит грант на разработку технологии аэроакустических испытаний для авиатранспорта

Центральный Аэрогидродинамический институт имени профессора Н. Е. Жуковского (ЦАГИ) получит грант правительства Подмосковья на разработку технологии аэроакустических испытаний для авиатранспорта, сообщает пресс-служба Министерства инвестиций и инноваций Московской области.

«Федеральному государственному унитарному предприятию «Центральный Аэрогидродинамический институт имени профессора Н. Е. Жуковского», победителю конкурсного отбора грантополучателей в 2017 году, будет выделен грант правительства Московской области в сферах науки, технологий, техники и инноваций в размере 2,5 миллиона рублей на реализацию проекта по разработке концепции акустической камеры в промышленной аэродинамической трубе Т-104 ЦАГИ в обеспечение экспериментальных исследований по снижению шума перспективной гражданской авиации», – говорится в сообщении.

Необходимость создания специализированной экспериментальной базы для аэроакустических исследований возникла в связи с ужесточением международных требований ИКАО к гражданской авиации по снижению уровня шума на местности и в окрестностях аэропортов, а также внутри салонов транспортных систем, поясняется в материале.

«В России не существует аэроакустических труб, способных обеспечить акустические испытания самолетов, вертолетов, беспилотных летательных аппаратов, а также авиационных двигателей. Отечественные разработчики летательной техники вынуждены заказывать проведение аэроакустических испытаний объектов за рубежом. Отсутствие акустической экспериментальной базы в стране резко снижает конкурентоспособность отечественной авиации и ее безопасность. Создание на базе аэродинамической трубы Т-104 ЦАГИ аэроакустической установки позволит проводить экспериментальные исследования для обеспечения снижения шума на местности вблизи аэропортов и снижения шума в салоне самолетов», – рассказал заместитель председателя правительства Московской области – министр инвестиций и инноваций региона Денис Буцаев, которого цитирует пресс-служба.

Технология создания аэроакустических установок может быть использована и распространена в Московской области для решения прикладных задач снижения шума на местности и в салонах автомобильного и железнодорожного транспорта, а также в части защиты населенных пунктов от шума вблизи транспортных узлов и коммуникаций, уточняется в материале.

В нем добавляется, что создание аэроакустической установки в России создаст возможности для развития исследований отечественной аэроакустики; для импортозамещения технологий создания малозумной авиационной техники; для импортозамещения услуг по проведению акустических

испытаний; для ликвидации разрыва качества отечественной авиационной техники в сравнении с зарубежными аналогами.

[\(Правительство Московской области\)](#)

«Аэрофлоту» передали второй самолет SSJ 100 из новой партии

Компания "ВЭБ-лизинг" передала "Аэрофлоту" второй из 20 заказанных им региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100), сообщает материнская компания лизингодателя — ВЭБ. В банке также подтвердили представленный ранее "Аэрофлотом" график, согласно которому до конца года перевозчик получит еще 10 машин этого типа. Поставка всей партии должна завершиться в июле 2018 г.



Презентация первого SSJ 100, полученного от "ВЭБ-лизинг", состоялась в конце августа 2017 г. Судя по данным сервиса Flightradar24, воздушное судно (регистрационный номер RA-89097) еще не ввели в коммерческую эксплуатацию. Второй самолет, полученный от "ВЭБ-лизинг", пока тоже не приступал к коммерческим полетам.

Контракт на поставку 20 SSJ 100 "Аэрофлот", "ВЭБ-лизинг" и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) подписали на авиасалоне МАКС-2017. Все заказанные самолеты получат ту же компоновку, что и остальные ВС этого типа в парке перевозчика — 12 кресел в бизнес-классе и 75 в экономклассе (всего 87 кресел).



Ожидается, что по итогам поставки группа "Аэрофлот" в составе одноименной авиакомпании, а также перевозчиков "Победа", "Россия" и "Аврора" будет располагать 50 самолетами SSJ 100. Впрочем, ясности с текущей численностью этих машин в парке "Аэрофлота" пока нет. В то время как сам перевозчик настаивает, что в его распоряжении находится 30 SSJ 100, в реестре Росавиации говорится, что у "Аэрофлота" есть только 25 машин.

ATO.ru

АОН США готовится к полетам по-новому

Более 40000 самолетов авиации общего назначения, эксплуатируемых в США, уже имеют установленное оборудование ADS-B Out (автоматическое зависимое наблюдение-вещание), сообщила ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA). По оценкам FAA, до 1 января 2020 года еще необходимо будет оснастить системой ADS-B Out от 100 до 160 тысяч самолетов АОН.

«Мы находимся в чуть более двух годах от крайнего срока вступления в силу новых правил FAA», - сказал президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс. «Когда мы продвигаемся вперед, зная, что эта дата не изменится, важно, чтобы те операторы, которые еще не сделали переоснащение, составили план работ, чтобы избежать невозможности полетов на их самолете и потери его остаточной стоимости».

После того как FAA объявила о новых правилах, производители самолетов АОН работали над проектированием, разработкой, сертификацией и предоставлением доступных систем ADS-B. Некоторые решения для легких самолетов стоят всего лишь \$1200, хотя для большинства деловых самолетов стоимость этой системы начинаются с \$25 тысяч, а для более старых типов с устаревшей авионикой цена может достигать до сотен тысяч долларов.

«Принимая решение по оборудованию ADS-B Out сейчас, операторы инвестируют в свою безопасность и обеспечивают соответствие к 2020 году, так как при приближении этого срока время, затрачиваемое на переоборудование, будет расти», - сказал Банс. «Мы очень довольны постоянным ростом числе переоборудований, и производители продолжают работу с FAA и операторами, чтобы облегчить такие работы, поскольку приближается крайний срок».

Bizavnews

О подписании Третьего Дополнения к Соглашению между МАК и ИАТА

Президент Межгосударственного совета по авиации и использованию воздушного пространства, Председатель Межгосударственного Авиационного Комитета (МАК) Татьяна Анодина подписала с Генеральным директором Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) Александром де Жюньяком Третье Дополнение к Соглашению между МАК и ИАТА от 5 декабря 1994 года.

Данный документ расширяет сферы тесного сотрудничества двух международных организаций, в частности в таких вопросах, как:



- содействие в вопросах внедрения многосистемных GNSS, а также PBN, включая полеты на необорудованные аэродромы;
- поддержка Программы ИКАО по безопасности полетов на ВПП (Приложения 6, 11, 14, 19 ИКАО), включая проведение специальных семинаров по этой тематике и практических занятий (но не ограничиваясь ими). Участие в работе местных Групп по безопасности полетов на ВПП и выездных экспертных групп ИКАО по безопасности полетов на ВПП;
- учитывая климатические особенности государств-участников межгосударственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (далее – Соглашение) ежегодно обновлять Методические рекомендации «Защита самолетов от наземного обледенения» перед осенне-зимней навигацией и распространять их авиакомпаниям государств – участников Соглашения для практического применения;
- организация совместных семинаров по человеческому фактору и влиянию квалификации авиационных специалистов на все аспекты безопасности полетов с приоритетом на подготовку специалистов нового поколения, используя опыт производителей авиационной техники, ИАТА, ФАУ США, EASA и т.д.;
- сотрудничество во внедрении постоянного мониторинга за уровнем безопасности полетов в регионе с учетом лучшей мировой практики и рекомендаций ИКАО;
- помощь авиакомпаниям в подготовке и переподготовке авиационных специалистов за счет их участия в семинарах, конференциях и практикумах, проводимых в МАК, в том числе, в рамках Проекта ИКАО – МАК, программы ИКАО TRAINAIR Plus и программы Межгоссовета по авиации и использованию воздушного пространства и МАК на базе межгосударственного центра с привлечением специалистов ИАТА;
- расширение сотрудничества в целях внедрения в государствах – участниках межгосударственного Соглашения стандартов ИАТА – IOSA;
- разработка совместных мер по участию государств – участников межгосударственного Соглашения в системе CORSIA;
- проведение семинаров для авиационных специалистов авиакомпаний региона по обслуживанию самолетов 4 – го и перспективного 5 – го поколений (МС -21, А-320 neo, А – 350, Боинг – 787 и т.д.), до тех пор пока они находятся в эксплуатации;

•
Полный текст Дополнения на английском и русском языках размещен [на официальном сайте МАК](#).
(МАК)

«Росэлектроника» получила премию «Авиастроитель года-2017»

Холдинг «Росэлектроника» (входит в Госкорпорацию Ростех) награжден премией «Авиастроитель года» в номинации «За успехи в развитии диверсификации производства в условиях импортозамещения» за разработку доплеровского измерителя скорости и сноса, совмещенного с высотомером (ДИСС-ВГ). Торжественная церемония награждения состоялась 21 сентября в Москве. Малогабаритный вертолетный ДИСС-ВГ создан специалистами рыбинского КБ «Луч» в рамках импортозамещения критических элементов БРЭО. Прибор предназначен для измерения скорости, высоты и наклонной дальности летательного аппарата в полете и при зависании вертолета над местностью.



«На сегодняшний день рынок гражданских ДИССов и многих других элементов бортового радиоэлектронного оборудования практически полностью занят зарубежными производителями. Такое положение дел нас не устраивает. Мы ведем активную работу по созданию новейшей отечественной аппаратуры, которая позволит значительно снизить зависимость производителей и потребителей вертолетной техники от иностранных комплектующих и сервисов, - комментирует временный генеральный директор АО «Росэлектроника» Алексей Белинский. – Премия подтверждает эффективность мер Росэлектроники в сфере координации конструкторской деятельности в интересах потребителя».

ДИСС-ВГ может быть установлен на любой тип гражданских вертолетов. Он обладает значительно уменьшенными массогабаритными характеристиками, при этом дополнительно выполняет функции высотомера. Такое сочетание позволило уменьшить количество аппаратуры на борту и оптимизировать внутреннее пространство вертолета. Аппаратура входит в состав автономных систем навигации, с помощью которых вертолет может автоматически держать курс, ориентироваться в условиях радиоэлектронных помех, при отсутствии спутниковой связи и сигналов традиционных навигационных систем Глонасс/GPS. Он автоматически определяет наклонную дальность до подстилающей поверхности и ее тип – вода, земля, лес, что позволило полностью исключить в ряде ситуаций «человеческий фактор» и вероятность некоторых ошибок пилотирования.

Премия «Авиастроитель года» учреждена «Союзом авиапроизводителей», «Объединенной двигателестроительной корпорацией», «Объединенной авиастроительной корпорацией», АКБ «НОВИКОМБАНК» и холдингом «Вертолеты России». Цель проекта - развитие системы общественного стимулирования коллективов предприятий авиационной промышленности, добившихся выдающихся результатов в области авиастроения и внесших весомый вклад в развитие отрасли. В церемонии награждения приняли участие представители федеральных органов законодательной и исполнительной власти, руководители награждаемых предприятий и представители более 100 организаций авиационной промышленности.

[\(Росэлектроника\)](#)

В ОАК решено создать гражданский дивизион на базе разработанных авиалайнеров корпорации «Иркут» и компании ГСС

1 сентября 2017 г. состоялось заседание Советов директоров ПАО «ОАК», ПАО «Корпорация «Иркут»» и АО «ГСС», на котором был принят ряд важных решений о реформе в корпорации.

Принято решение, что будет создан Корпоративный центр (КЦ), в котором будут объединены корпорация «Иркут» и компания «Гражданские самолеты Сухого (ГСС)». По замыслу разработчиков проекта, Корпоративному центру, формируемому на базе корпорации «Иркут», будет придана функция гражданского дивизиона в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). В официальном заявлении сказано, что предпринимается шаг в рамках формирования единой компании и перехода на единую акцию в соответствии с решением, принятым Советом директоров ПАО «ОАК» в декабре 2016 г.



В соответствии с принятыми на заседании решениями, президент ОАК Юрий Слюсарь назначен с сохранением должности также президентом корпорации «Иркут» на период формирования нового Корпоративного центра ОАК. Некоторое время он будет занимать две должности.

Нынешний президент корпорации «Иркут» Олег Демченко в ближайшей перспективе займет пост первого вице-президента — генерального конструктора корпорации «Иркут». На базе компании ГСС планируется сформировать Центр маркетинга, продаж и послепродажного обслуживания (ЦМППО) гражданских самолетов, выпускаемых ОАК, т.е. компания ГСС частично меняет свою специализацию. Для реализации этого плана на должность президента компании ГСС, а затем ЦМППО назначен Александр Рубцов, ранее руководивший лизинговой компанией «Ильюшин Финанс». Владислав Масалов с 1 сентября 2017 г. перестает выполнять функции президента ГСС и переходит на другую работу.

В пресс-релизе ОАК сказано, что «целевая модель предусматривает переход компании от управляющего холдинга с большим количеством разнообразных по размеру, задачам, специализации и системе управления дочерних обществ к единой компании с переходом на единую акцию. Ресурс Корпоративного центра ОАК, эффективность корпорации «Иркут» и опыт глобальных продаж гражданской техники компании ГСС дадут необходимый синергетический эффект».

По утверждению руководства ОАК, проводимые преобразования нацелены на обеспечение реализации стратегической задачи корпорации — повышение доли гражданской продукции до 45% к 2035 г., увеличение выпуска новых гражданских самолетов до уровня 100-120 машин в год.

Президент ОАК и президент корпорации «Иркут» Юрий Слюсарь считает, что предпринимаемая «трансформация позволит сконцентрировать ресурсы разработки, производства, продвижения и продаж российской авиационной техники, обеспечить преемственность и упростить реализацию функции сертификации и лицензирования производства самолетов».

Объединение под «крышей» ОАК корпорации «Иркут» и компании ГСС должно завершиться до конца 2019 г. Об этом заявил руководитель Минпромторговли РФ Денис Мантуров на недавно прошедшем Восточном экономическом форуме.

Примечательный факт. Выступая в первой декаде августа нынешнего года по ТВ, вице-премьер Дмитрий Рогозин заявил, что в 2025 г. в России будет выпускаться 110 самолетов гражданского назначения. Руководство же ОАК 1 сентября заявило, что планирует увеличение выпуска новых гражданских самолетов до уровня 100-120 машин в год к 2035 г. Налицо расхождение во взглядах на возможности отечественной авиапромышленности между вице-премьером Д.Рогозиным и президентом ОАК Ю.Слюсарем.

[\(Жуковские вести\)](#)

UTair признан лучшим авиаперевозчиком регионов России

Авиакомпания UTair удостоена Евразийской премии в области региональных авиаперевозок - 2017 в группе А (объем перевозок свыше 5 млн. пасс. в год).

Торжественная церемония награждения прошла 21 сентября в рамках VII международной конференции "Региональная авиация России и СНГ - 2017". Жюри оценило развитую маршрутную сеть полетов авиакомпании внутри страны, которая состоит из 150 направлений и охватывает территории от Калининграда до Чукотки, от Карского до Черного моря.

"Развитие транспортной доступности регионов страны - одна из стратегических задач UTair. Мы помогаем открывать Россию, включая ее самые отдаленные и труднодоступные территории. Именно поэтому наши рейсы соединяют не только главные областные центры с Москвой, но и десятки городов внутри и между регионами, что выделяет UTair среди лидеров авиаотрасли. Флот авиакомпании состоит из нескольких типов самолетов от больших дальнемагистральных лайнеров, которые летают, например, из Москвы на Чукотку, до небольших самолетов ATR 72, которые соединяют города на Юге России, Урале и в Сибири. Мы благодарим жюри премии за высокую оценку нашей работы и продолжим делать российские города ближе и доступнее друг к другу", - прокомментировал президент "UTair - Пассажирские авиалинии" Алексей Будник.

[\(UTair\)](#)

Новости беспилотной авиации

Оружие будущего: Китай представил беспилотный ударный вертолет AV500W

В китайском Тяньцзине продолжается IV Международная вертолетная выставка, посетители которой могут познакомиться с десятками единиц авиационной техники из 22 стран и регионов. Главной премьерой мероприятия стала презентация новейшего ударного беспилотного вертолета AV500W.





Производитель вертолета — китайская корпорация Aviation Industry Corp of China — сообщил, что AV500W уже прошел обязательные заводские испытания и в ближайшее время будет передан ВВС НОАК, пишет «Жэньминь жибао».

Подробные тактико-технические характеристики боевой машины пока держатся в секрете. Журналистам сообщили, что вертолет AV500W, длина которого составляет 7,2 метра, способен развивать скорость 170 км/ч и подниматься на высоту до 4 тыс. метров.

Максимальная взлетная масса составляет 450 кг, 120 кг из которых приходится на вооружение и прочее оборудование. Ударная модификация AV500W способна провести в воздухе более четырех часов, разведывательная версия вертолета может находиться в воздухе без дозаправки до восьми часов.

Первый беспилотный вертолет Китая способен нести четыре ракеты класса «воздух-земля», вес каждой ракеты составляет около 8 кг, дальность полета — до пяти километров. Кроме того, AV500W вооружен авиабомбами и крупнокалиберным пулеметом.

По словам главного конструктора вертолета Цзян Тайю, боевая машина предназначена для поражения легкобронированной техники и живой силы потенциального противника. Первые испытания AV500W состоялись в начале августа. Массовое производство AV500W будет налажено уже в 2018 году.

Как сообщало ИА REGNUM ранее, Китай получил лицензию на экспорт беспилотных летательных аппаратов. Беспилотник CH-5, выполняющий задачи по обнаружению и уничтожению противника на Земле, был представлен публике на международном авиасалоне Airshow China-2016.

[\(REGNUM\)](#)

Американцы разработали водородный почтовый дрон

Американский стартап FlightWave Aerospace Systems разработал беспилотный летательный аппарат Jupiter-H2, предназначенный для доставки почты и покупок. Как пишет Aviation Week, новый дрон оснащен водородным топливным элементом, благодаря которому может находиться в воздухе до двух часов против 30 минут, обычных для мультикоптеров сопоставимого размера.

Сегодня торговые компании и некоторые почтовые службы активно осваивают доставку товаров беспилотниками. Считается, что такой способ позволяет точнее планировать время и быстрее доставлять покупки и посылки. Однако доставка с помощью дронов имеет существенный недостаток — относительно малую дальность полета мультикоптеров.

Разные компании пытаются решить проблему малой дальности мультикоптеров по-разному. Использование водородных топливных элементов — одно из таких решений. В новом дроне Jupiter-H2 используется топливный элемент мощностью 650 ватт, к которому подключен бак для водорода объемом три литра. Бак размещен в верхней части рамы мультикоптера над системой подвески груза.

Аппарат выполнен по схеме квадрокоптера и имеет восемь воздушных винтов, размещенных попарно соосно в обтекателях. Ширина рамы Jupiter-H2 составляет 70 сантиметров. Беспилотник способен перевозить грузы массой до 1,3 килограмма. Начать продажу новых аппаратов планируется в 2018 году.



В начале сентября американский стартап Advanced Aircraft Co. представил малый гибридный летательный аппарат Hercules, который может эксплуатироваться в США в соответствии с правилами Федерального управления гражданской авиации. Беспилотник благодаря бензиновым двигателям с генераторами имеет существенно бóльшую продолжительность полета, чем другие сопоставимые по размерам мультикоптеры.

Дрон выполнен по самолетной схеме «утка» с поворотными крылом и передним горизонтальным оперением, на которых установлены шесть электромоторов с воздушными винтами. Беспилотник способен на вертикальные взлет и посадку. Он имеет массу 16,3 килограмма. Аппарат оснащен бензиновым поршневым двигателем, приводящим генератор и двумя топливными баками, вмещающими 2,8 килограмма топлива.

Аппарат способен перевозить грузы массой до 3,2 килограмма и находиться в воздухе до 3,5 часа. Новый беспилотник не придется сертифицировать для осуществления его полетов. В настоящее время Advanced Aircraft Co. завершает летные испытания дрона, а с декабря текущего года планирует начать его продажи.

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



Американцы показали лазерную систему защиты от дронов

Американская компания Lockheed Martin опубликовала видео испытаний перспективной лазерной системы защиты объектов от беспилотных летательных аппаратов. Сами испытания прототипа системы состоялись в августе текущего года на полигоне "Уайт-Сэндз" в Нью-Мексико. В ходе проверок боевой лазер сбил пять беспилотников самолетного типа.

Американские военные полагают, что лазерное оружие позволит эффективно бороться с некоторыми типами целей, в первую очередь с беспилотниками, минометными минами и снарядами, а также легкими самолетами и вертолетами противника. Кроме того, боевые лазеры помогут военным быстрее уничтожать обнаруженные мины и самодельные взрывные устройства.

Лазерное оружие стало особенно актуальным, если учесть, что боевики в Ираке и Сирии стали чаще использовать коммерческие дроны. В настоящее время эффективных систем защиты от небольших беспилотников не существует: использовать зенитные комплексы против них экономически не обоснованно, а сбивать с помощью стрелкового оружия - не эффективно.

Новая боевая лазерная система получила название ATHENA (Advanced Test High Energy Asset, высокоэнергетическая система для расширенных испытаний). В ее составе используется волоконный лазер мощностью 30 киловатт. Система также оснащена набором электронно-оптических датчиков для отслеживания воздушных целей.

Основной задачей ATHENA при перехвате беспилотника является пережигание его аэродинамических поверхностей, с помощью которых аппарат и маневрирует в воздухе. Во время испытаний система перерезала лазером киль с Т-образным оперением беспилотников Outlaw, выпускаемых компанией Griffon Aerospace. После потери хвостового оперения беспилотники падали.

В марте текущего года американская компания Lockheed Martin испытала новый боевой лазер, мощность которого по проекту составляет 60 киловатт. Во время испытаний измеренная мощность лазерного луча новой установки составила 58 киловатт. Состоявшиеся испытания были признаны завершающими в проекте разработки лазерного оружия, создаваемого по контракту Армии США.

Новая установка работает по принципу спектрального совмещения волоконных лазеров. В таком оружии установлены несколько лазерных излучателей, лучи от которых передаются по оптическому волокну в специальное устройство совмещения. В итоге получается, что несколько маломощных излучателей позволяют получить на выходе луч высокой мощности.

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

Беспилотник «Сова» полетел в стратосферу

В нынешнем году под эгидой Фонда перспективных исследований (ФПИ) начались летные испытания высотного БЛА на солнечных батареях.



Беспилотный летательный аппарат (БЛА) «Сова» также называют атмосферным спутником. Высотный беспилотник предназначен для длительных полетов (продолжительностью несколько месяцев) на высотах 15-20 км. Цель создания БЛА типа «Сова» — это отработка новых технологий и подтверждение технического облика БЛА нового поколения, который с большой высоты сможет производить мониторинг пограничных территорий и морских районов, оперативно развертывать тактические системы связи над заданными районами и др.

Полет атмосферного спутника проходит автоматически, он управляется с помощью автопилота, но оператор всегда имеет возможность вмешаться в полет БЛА. Связь с «Совой» осуществляется по спутниковым и защищенным радио-каналам. Система энергообеспечения БЛА построена на базе контроллеров отечественной разработки. В системе электропитания используются солнечные и литий-ионные аккумуляторные батареи. Электродвигатели питаются от аккумуляторов, которые перезаряжаются от солнечных батарей.

БЛА «Сова» имеет размах крыла 28 м и способен поднимать полезную нагрузку массой до 5 кг. Беспилотник изготовлен из композиционных материалов с применением углеродных волокон. На «Сове» установлено так называемое гибкое крыло, управляемое по всей его длине, что позволило сэкономить в весе конструкции БЛА около 30%.

В 2016 г. были проведены летные испытания прототипа атмосферного спутника «Сова», который имел размах крыльев 9 м и массу около 12 кг. Продолжительность самого длительного экспериментального полета прототипа составила 50 часов на высоте до 9 км.

На сегодняшний день только четыре страны в мире обладают и совершенствуют технологии по созданию высотных БЛА, способных совершать длительные полеты в стратосфере. Это США (они лидеры), Россия, Великобритания и КНР.

[\(Жуковские вести\)](#)