



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- «Вертолеты России» презентуют нового «Ночного охотника» на «Армии-2018»
- Скоростной вертолет Racer оборудуют двигателями Safran
- Представлена новая модификация вертолета Bell-407
- Фюзеляжи боевых вертолетов AH-64 Apache будут изготавливаться в Индии
- Новую версию сверхлегкого вертолета «Микрон» покажут на HeliRussia 2018

Новости вертолетной индустрии в России

- Санитарной авиации придадут масштаб и ускорение
- Перевозить пассажиров и грузы из отдалённых районов региона в Читу теперь будет Ми-8АМТ
- Вертолетную площадку для санитарной авиации в Улан-Удэ начнут строить в 2018 году
- Андрей Богинский — РБК: «Были проблемы с системой ночного видения»
- Строительство летно-испытательного комплекса вертолетного кластера в Батайске начнется в июне 2018 года
- Модернизация гальванического производства "Роствертола" завершится во II квартале 2018 года
- "Вертолеты России" начали производство второй партии Ми-28УБ для Минобороны РФ
- Минздрав внес изменения в порядок оказания скорой медпомощи
- Юрий Пустовгаров: «Роль женщин в жизни КВЗ невозможно переоценить»

Новости вертолетной индустрии в мире

- Honeywell представила прогноз вертолетного рынка на 2018–2022 годы
- H160 начал американское турне
- H175 пришелся по вкусу мексиканским заказчикам

Новости аэрокосмической промышленности

- России расширят перечень авиационных работ
- Porsche планирует начать выпуск воздушных такси
- Медведев рассказал о необходимости субсидирования авиаперелетов
- Союз транспортников России выступает за отмену НДС на авиаперевозках
- Как энтузиасты строят самолёты для сельского хозяйства
- ОНПП «Технология» обеспечило модернизацию двигателей SaM 146
- Путин назвал импортозамещение в России временным явлением



Новости беспилотной авиации

- Новые возможности беспилотных комплексов Группы «Кронштадт»: определение коронных разрядов ЛЭП и обследование электроэнергетических объектов под пологом леса

Новости из иноязычных источников

- New ultralight Micron helicopter to be on display at HeliRussia 2018

Новости вертолетных программ

«Вертолеты России» презентуют нового «Ночного охотника» на «Армии-2018»

«Вертолеты России» покажут на выставке «Армия-2018» модернизированный вариант «Ночного охотника» и военную версию транспортного Ми-38, заявил РБК глава холдинга Андрей Богинский

Модernизированный «Ночной охотник»

Одна из новинок, которую холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию «Ростех») планирует показать летом этого года на форуме «Армия-2018», — модернизированный Ми-28НМ «Ночной охотник». Об этом РБК рассказал гендиректор холдинга Андрей Богинский во время посещения пермского завода «Редуктор-ПМ». «По согласованию с коллегами из Министерства обороны будем готовы его показать», — сказал Богинский.

Ми-28НМ — модернизированная версия боевого ударного вертолета Ми-28Н «Ночной охотник», который состоит на вооружении российской армии и предназначен для поиска и уничтожения танков, бронированной и небронированной техники, а также пехоты противника на поле боя и малоскоростных воздушных целей. Вертолет способен действовать днем и ночью в простых и сложных метеоусловиях, сказано на сайте холдинга «Вертолеты России».

Экипаж Ми-28Н — два человека. Максимальная скорость — 300 км/ч, динамический потолок — 5,6 км, взлетная масса — почти 11 тыс. кг. Ми-28Н вооружен комплексами управляемого ракетного вооружения «Атака-В» класса «воздух — поверхность» и «Стрелец» класса «воздух — воздух», несъемной подвижной 30-миллиметровой автоматической пушкой, а также блоками неуправляемых авиационных ракет (НАР) Б-8В20А для ракет типа С-8 калибра 80 мм и типа С-13 калибра 130 мм. Стоимость Ми-28Н, по данным портала Aircraftcompare.com, который специализируется на сборе и анализе информации об авиационной технике, колеблется от \$16,8 млн до 18 млн.

Технические характеристики Ми-28НМ пока не раскрываются. При этом замминистра обороны Юрий Борисов отмечал, что облик Ми-28НМ в значительной степени отличается от базовой версии вертолета Ми-28Н. За счет изменения эргономики кабины и установки дублирующей системы управления вертолетом в отсеке летчика-оператора улучшена функциональность боевой машины, пояснял замминистра. Кроме того, у нее модифицированный фюзеляж, модернизированные



двигатели, бортовой комплекс радиоэлектронного оборудования и обзорно-прицельная система, новая вспомогательная силовая установка и аппаратура связи с беспилотными летательными аппаратами, подчеркивал Борисов.

При разработке Ми-28НМ учтен опыт эксплуатации российскими ВКС и иностранными заказчиками Ми-28Н, который применялся в Сирии, а также воевавшего в Ираке вертолета Ми-28НЭ, отметил в разговоре с РБК главный редактор журнала «Экспорт вооружений» Андрей Фролов. Российская армия должна получить этот вертолет в конце 2018 года, напомнил он.

Военный Ми-38

Помимо Ми-28НМ, холдинг «Вертолеты России» планирует показать на «Армии-2018» Ми-38Т, сообщил РБК Богинский. «Мы также заключили контракт с Минобороны на два вертолета Ми-38 в транспортно-десантном варианте, рассматриваем возможность показа на «Армии» опытного образца», — сказал он.

Ми-38Т — это разработанная в интересах Минобороны военная версия вертолета Ми-38. В мае 2016 года руководитель программы Ми-38 Александр Ахромеев в интервью телеканалу «Звезда» отмечал, что «эта машина должна быть транспортной, а не боевой». Говоря о модификации Ми-38 для армии, Ахромеев подчеркивал, что этот вертолет можно будет использовать при перевозке грузов и личного состава в условиях боевых действий, а также при поисково-спасательных операциях или в качестве летающего госпиталя. «Но исключить, что на этот вертолет будут устанавливаться средства вооружения, нельзя, если военными будет поставлено такое задание, мы его выполним», — сказал Ахромеев.

В пресс-службе «Вертолетов России» РБК сообщили, что вертолеты Ми-38Т будут оснащаться агрегатами и комплектующими исключительно отечественного производства.

Средний многоцелевой вертолет Ми-38 занимает нишу между Ми-8 и тяжелым Ми-26. Он 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, сказано на сайте «Вертолетов России». Он может эксплуатироваться в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климаты. Ориентировочная стоимость Ми-38 колеблется от \$15 млн до 17 млн.

Международный военно-технический форум «Армия-2018» пройдет в августе этого года в парке Минобороны «Патриот», говорится в поступившем в распоряжение РБК релизе военного ведомства. По словам министра обороны Сергея Шойгу, в прошлом году форум посетили почти 700 тыс. человек, свои разработки на нем продемонстрировали более 1,2 тыс. предприятий.

[\(РБК\)](#)

Скоростной вертолет Racer оборудуют двигателями Safran

Airbus Helicopters выбрал новые двигатели Aneto производства Safran для установки на скоростной двухдвигательный вертолет-демонстратор Racer (Rapid and Cost-Effective Rotorcraft — "скоростной и экономичный вертолет"), сообщает французский двигателестроитель. Две силовые установки Aneto-1X способны увеличить крейсерскую скорость машины до 400 км/ч, что приблизительно в два раза выше, чем на нынешних вертолетах.



Aneto-1X имеет мощность 2500 л. с. По словам производителя, он на 25% эффективнее двигателей своего класса и может применяться для машин, задействованных в специальных работах (поисково-спасательных и офшорных операциях, пожаротушении и пр.).

Проект Racer, разрабатываемый в рамках программы Clean Sky 2, был представлен в июне 2017 г. на авиасалоне в Ле-Бурже. Машину планируют собрать в 2019 г. и на следующий год отправить на летные испытания.

При работе над Racer применен опыт, полученный при реализации программы скоростного вертолета-демонстратора технологий ХЗ, испытания которого проводились в 2010–2014 гг.

Ранее Aneto был выбран для установки на вертолет AgustaWestland AW189X, но Racer станет первым вертолетом, на котором будет применена технология Safran Power Pack Eco Mode. Она позволяет пилоту "приостановить" один двигатель в крейсерском режиме полета, что экономит около 15% топлива и позволяет осуществлять полеты на более дальние расстояния. При необходимости (например, во время приземления или авторотации) двигатель, работающий на холостом ходу, автоматически возвращается в полноценный режим с использованием инновационного электростартера. Эта технология уже прошла наземные испытания и будет впервые протестирована в полете на Racer.

ATO.ru

Представлена новая модификация вертолета Bell-407

Американский производитель вертолетов Bell Helicopter, с февраля этого года сменивший название на просто Bell, в конце февраля представил новую модификацию легкого однодвигательного вертолета Bell-407. Вертолет Bell-407GX_i, показанный на выставке Heli Expo 2018, получил новый комплекс авионики Garmin G1000H NX_i, а также модернизированную версию двигателя Rolls-Royce M250.



Как отмечает главный исполнительный директор Bell Митч Снайдер, установка обновленной авионики Garmin позволит использовать на вертолете беспроводные технологии Bluetooth и Wi-Fi. Это позволит пилотам загружать планы полетов в бортовую систему вертолета непосредственно со своих личных мобильных устройств.

Новый двигатель Rolls-Royce M250-C47E/4 получил двуканальную электронно-цифровую систему управления. По оценкам специалистов Rolls-Royce, характеристики двигателя в условиях высокогорья и высоких температур были улучшены на 8%. Удельный расход топлива по сравнению с модификацией C47B/8, которая устанавливалась на предыдущую модель — 407GXP, стал ниже на 2%.

Вертолет Bell-407GXi уже был сертифицирован Министерством транспорта Канады, в ближайшее время ожидается завершение его сертификации Федеральной авиационной администрацией США (FAA). Стартовым заказчиком вертолета стал оператор Air Methods, который подписал контракт на поставку шести машин. Начало поставок намечено на эту весну.

Базовый вариант Bell-407 поступил в эксплуатацию в 1996 г. В последние годы вертолеты этой модели 407 вновь стали востребованы на рынке благодаря целой череде обновлений, улучшающих как авионику, так и характеристики воздушного судна. В 2011 г. появилась модификация 407GX, чуть позже на рынке была представлена обновленная версия 407GXP.

ATO.ru

Фюзеляжи боевых вертолетов AH-64 Apache будут изготавливаться в Индии



1 марта 2018 года в Хайдарабаде (Индия) состоялась открытие совместного предприятия Tata Boeing Aerospace Limited (TBAL). Данное совместное предприятие американской корпорации Boeing и индийской компании Tata Advanced Systems Ltd. (TASL, оборонный дивизион группы Tata) станет единственным производителем на субподрядной основе фюзеляжей боевых вертолетов семейства Boeing AH-64 Apache. Предприятие TBAL будет поставлять фюзеляжи для всех вертолетов Apache, производимых Boeing на предприятии в Сент-Луисе в США - как для американской армии, так и для иностранных заказчиков, включая Индию. На церемонии открытия предприятия присутствовала министр обороны Индии Нирмала Ситхамаран.

Предприятие TBAL было создано в рамках соглашения Boeing и Tata, заключенного в 2015 году. Строительство завода в Хайдарабаде было начато в 2016 году и завершено по графику. Предприятие занимает площадь в 14 тысяч кв. метров, на нем будет создано 350 квалифицированных рабочих мест. Поставка первого фюзеляжа Apache ожидается в 2018 году. Помимо фюзеляжей, на TBAL будут производиться еще ряд конструктивных элементов вертолетов Apache, включая лонжероны крыла. Рассматривается возможность также организации производства на TBAL элементов планера транспортных вертолетов Boeing CH-47F Chinook и базовых патрульных самолетов Boeing P-8 Poseidon.

Напомним, что в сентябре 2015 года министерство обороны Индии подписало с правительством США и корпорацией Boeing пакет контрактов общей стоимостью 3 млрд долл на закупку для ВВС Индии 22 боевых вертолетов AH-64E Apache Guardian и 15 транспортных вертолетов CH-47F Chinook. Первый вертолет AH-64E должен быть поставлен Индии в 2019 году. Опционы к контрактам включают еще 11

вертолетов АН-64Е и семь СН-47F, кроме того, ведутся переговоры о возможности закупки дополнительных партий вертолетов АН-64Е для индийской армейской авиации.

По условиям контрактов Boeing обязалась 30% стоимости соглашений реинвестировать в Индии в виде оффсетов, одним из которых стало создание совместного предприятия ТВАЛ с группой Tata. Кроме того, индийская компания Dynamics Technologies в Бангалоре будет производить пилоны и кормовые грузовые рампы для вертолетов СН-47F Chinook, и корпорация Boeing ранее вела переговоры с еще несколькими индийскими компаниями об их участии в субподрядном производстве.

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

Новую версию сверхлегкого вертолета «Микрон» покажут на HeliRussia 2018

Среди спектра новинок юбилейной выставки HeliRussia в прошлом году особое внимание посетителей привлек опытный образец сверхлегкого вертолета «Микрон» с соосной схемой несущих винтов. Разработчик модели, компания «РД-ХЕЛИ», в течение прошедшего года активно работала над совершенствованием конструкции своего летательного аппарата и в рамках выставки HeliRussia 2018 представит новую версию «Микрона».



Уже 3-я по счету, эта модификация вертолета «Микрон» получила новый роторный двигатель мощностью 73 л.с., что обеспечивает дополнительный запас мощности на висении и маневрировании.



Новая силовая установка повлекла за собой изменения в конструкции главного редуктора и трансмиссии.

Также новый образец имеет фюзеляж новой компоновки, созданный с учетом оптимизации изготовления и сборки. В новой версии предусмотрена установка обтекателя кабины, а также применена новая приборная панель. Эти усовершенствования призваны сделать пилотирование «Микрона» более удобным.

На базе новой версии «Микрона» создается его амфибийная модификация: вместо штатного колесного шасси устанавливаются поплавки водоизмещением 650 литров, позволяющие вертолету взлетать с водной поверхности и садиться на нее. Также «РД-ХЕЛИ» ведет работы по созданию беспилотной и двухместной модификаций «Микрона».

Важным шагом стала разработка натурального тренажера для начинающих пилотов. Благодаря применению специальной подвижной платформы, тренажер получает все степени свободы и позволяет отрабатывать основные элементы учебной программы.

Увидеть новый опытный образец новой версии вертолета «Микрон», узнать о развитии его программы, а также познакомиться с другими разработками компании «РД-ХЕЛИ» можно будет с 24 по 26 мая на выставке HeliRussia 2018, которая пройдет в павильоне 3 МВЦ «Крокус Экспо».

[\(HeliRussia 2018\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Санитарной авиации придадут масштаб и ускорение

Со следующего года санитарная авиация начнет работать во всех регионах страны, рассчитывает Минздрав. Воздушные суда будут готовы к полету не позже чем через час после вызова в теплое время года и через два - в холода. Сейчас санавиация работает в 34 регионах, а время вылета в отдаленные места до 2017 года доходило до четырех часов. В Минздраве ставят цель в дальнейшем сократить этот показатель до 15 минут.

Крылья спасения

Черлакский район, Омская область. До города - 300 км. Лобовое столкновение легковой машины с грузовиком. К прибытию медиков мама, папа и брат уже скончались, а трехлетний Миша с переломом основания черепа еще дышал. Мальчика было бы не спасти, если бы не санитарный вертолет, доставивший его в Омск на срочную операцию.

- Оставлять мальчика в районе все равно что сразу лишить его жизни, потому что там не было специального оборудования и опытных нейрохирургов, способных провести операцию такого уровня. И если бы в регионе не появились новые вертолеты, то никто бы не повез ребенка, так как был риск, что он не переживет перелет, а врачи не стали бы брать на себя такую ответственность, - объяснил



завотделением анестезиологии-реанимации областной детской клинической больницы Петр Самбрат (именно он перевозил мальчика).

Вертолеты санавиации Ми-8 есть в 34 российских регионах, появились они в прошлом году после старта приоритетного проекта "Развитие санитарной авиации". И только за 2017-й удалось спасти жизни более 8 тыс. человек. Больше 6 тыс. раз вертолеты вылетали к людям, у которых случился инфаркт, инсульт, тяжелые травмы и другие ЧП.

В скоростных вертолетах Ми-8 есть все, что дает медикам возможность оказать помощь пациенту уже в полете: например, реанимационный модуль, кислородный баллон, дефибриллятор, аппарат для вентиляции легких. На борту тепло и работает защита от вибрации.

- Санитарная авиация в 2017 году участвовала в ликвидации последствий ряда чрезвычайных ситуаций, таких как взрывы на промышленных объектах (Тобольск), крупные ДТП, - рассказали "Известиям" в Минздраве.

Из федерального бюджета под этот проект было выделено 3,3 млрд рублей, еще 0,5 млрд рублей вложили субъекты. А на этот год запланировано еще 3,2 млрд рублей.

Сейчас Минздрав готовит предложения в правительство, чтобы с 2019 года распространить приоритетный проект на всю страну.

Не опоздать

Благодаря появлению санавиации в Крыму у 50-летнего Владимира из Керчи до сих пор есть кисти рук. Он пострадал от взрыва снаряда времен Великой Отечественной войны. Директор Крымского республиканского центра медицины катастроф и скорой медицинской помощи Сергей Астанкин рассказал, что для Керчи такая ситуация не редкость: во время войны город был ареной жестоких сражений.

- Очень часто местные жители находят то в земле, то в канаве какие-то боевые снаряды. В этот раз человеку оторвало кисти рук. Если бы его вовремя не смогли доставить в севастопольский главный госпиталь Черноморского флота и провести необходимую операцию, то он навсегда бы остался калекой. В таких случаях счет времени идет на минуты, - рассказал Сергей Астанкин.

Министр здравоохранения Крыма Александр Голенко отметил, что новый медицинский вертолет способен добраться до любой точки Крыма меньше чем за час, забрать и перевезти одного тяжелобольного на носилках и до четырех больных с травмами средней и легкой тяжести в сидячем положении.

Время прибытия вертолета может быть решающим, отмечают в Минздраве России. В ведомстве подготовили поправки в "Порядок оказания скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи". Они регламентируют время вылета борта санитарной авиации: до часа в



летний период и до двух часов - в зимний. Предполагается, что документ вступит в силу в октябре 2018 года.

Как рассказали в Минздраве, раньше время вылета санитарного вертолета в некоторых регионах, например в Якутии, доходило до четырех часов. За 2017 год в ряде регионов удалось сократить этот срок до 30 минут. Это позволяют сделать круглосуточные дежурства медиков и воздушных судов. Речь идет о поддержании непрерывного состояния готовности к транспортировке из любой точки региона. Но это увеличивает стоимость летного часа. К примеру, в Красноярском крае она по итогам прошлого года составила 172,9 тыс. рублей, в Оренбуржье - на 30 тыс. дороже.

- Лучшее время вылета в пилотных регионах было зафиксировано в Татарстане - 15 минут. Санитарная авиация только возрождается, в некоторых субъектах она не функционировала почти 25 лет. Чтобы вертолет мог вылететь, нужно его подготовить - заправить, проверить техническое состояние, получить план полета, в зимнее время провести еще ряд мероприятий, например прогрев двигателя, заправку незамерзайки и так далее. Поэтому время вылета в летнее и зимнее время разное, - пояснили в ведомстве.

Руководитель Лиги защитников прав пациентов Александр Саверский отметил, что если подготовка воздушного судна и перелет будут занимать несколько часов, это может быть критично для пациента.

- Лучше увеличить количество ФАПов (фельдшерско-акушерские пункты), чтобы в 200 км от каждого труднодоступного места находились автомобили скорой помощи. Это как минимум дешевле. Потому что обслуживание вертолета, в том числе один часовой перелет, может стоить как одна зарплата фельдшера, - отметил он.

Руководитель Московского авиационного центра Кирилл Святенко рассказал, что в столице в постоянной готовности к вылету находятся три вертолета санавиации. Бригада вылетает на место происшествия в течение 8-12 минут.

В Минздраве отметили, что будут стремиться к московским и татарстанским показателям по всей стране. Спасенному благодаря санитарной авиации Мише из Омской области в этом году исполнится четыре года. И врачи уже готовят ему в подарок игрушечный вертолет.

[\(Известия\)](#)

Перевозить пассажиров и грузы из отдалённых районов региона в Читу теперь будет Ми-8АМТ

Перевозить пассажиров и грузы из отдалённых районов региона в Читу теперь будет Ми-8. Подробнее о небесном трудыге, — а именно так вертолёт называют пилоты, — расскажет Александр Носиков.

Это не пыль в глаза, а снег в объектив. На посадку вертолётной площадки «Гавань» в Чите заходит новенький Ми-8АМТ. В сравнении с предыдущими моделями мощность несущего винта усилена, и вихревые потоки при посадке больше. Но это, пожалуй, единственный минус такой машины. Главный плюс: мобильность. Точка посадки — любая поляна в лесу площадью от 20 квадратных метров. Для сравнения, для Ан-2 нужна посадочная полоса гораздо большей протяжённости.



Евгений Эрдынеев, командир вертолёта: «Ми-8 машина неприхотливая, способная работать как в жару, так и в мороз. Что касается Забайкальского края с его сложным рельефом местности, то этот вертолёт для него очень подходит, легко обеспечивая перевозку грузов и пассажиров».

Первый Ми-8АМТ край приобрёл ещё летом прошлого года. Задействован он на санитарных перевозках. Оснащён медицинским модулем на двух человек и почти тремя десятками посадочных мест для обычных пассажиров. Эта машина ничем от предшественника не отличается. Даже стоимостью: порядка 500 миллионов рублей.

Александр Кулаков, первый заместитель председателя правительства Забайкальского края: «Край на покупку вертолётов не потратил ни одного рубля. Существует государственная программа софинансирования санитарных перевозок и их развития. Вот по этой программе 80% лётных часов и сама техника оплачивается федеральным бюджетом. Мы на это деньги не тратили».

Только за шесть месяцев прошлого года вертолёт санавиации перевёз из отдалённых районов края в Читу около 700 человек. Многим из них была спасена жизнь. За это они благодарили не только врачей, но и экипаж небесного трудаги.

[\(ГТРК Чита\)](#)

Вертолетную площадку для санитарной авиации в Улан-Удэ начнут строить в 2018 году

Строительство взлетно- посадочной площадки для санавиации в Улан-Удэ начнется в 2018 году после разработки проектно-сметной документации (ПСД). Об этом сообщил ТАСС в понедельник министр здравоохранения Бурятии Дамбинима Самбуев.

Бурятия с 2017 года участвует в приоритетном проекте Минздрава России "Развитие санитарной авиации", регион получил федеральную субсидию в 237 млн рублей и, согласно условиям ее предоставления, должен построить вертолетную площадку, расположенную в 15 минутах езды до ближайших главных медучреждений. Пока вертолет Ми-8АМТ с медицинским модулем базируется на аэродроме Улан-Удэнского авиационного завода (У-УАЗ), в 20 минутах езды до основных больниц столицы Бурятии.

"Есть компания, которая выиграла тендер на составление ПСД. Думаю, в этом году мы завершим составление ПСД и начнем строительство площадки", - сказал министр, добавив, что средства на возведение объекта, стоимость которого пока неизвестна, будут выделены из республиканского бюджета.

Ранее сообщалось, что взлетно-посадочная площадка для санавиации в столице Бурятии должна появиться до 2020 года, в целом на реализацию проекта (ПСД и строительство) должно уйти около 4,5 млн рублей. Расположится объект в микрорайоне Верхняя Березовка - расстояние от него до ведущих республиканских больниц будет примерно в два раза меньше, чем от используемой сейчас площадки около У-УАЗ.

До 2017 года для перевозки больных из районов республики в Улан-Удэ использовались старые самолеты Ан-2. В них, по словам медиков, не были созданы современные условия для транспортировки больных. "Федеральный проект позволил нам спасти очень большое количество людей: в 2017 году по сравнению с 2016 годом количество вылетов увеличилось практически в 3,2 раза, а количество пациентов, доставленных вертолетом, - в 4,6", - рассказал министр.

По данным Минздрава Бурятии, доля пациентов, госпитализированных из районов республики по экстренным показаниям в течение первых суток увеличилась с 69% до 80% (при плане 79%). Всего в 2017 году за счет средств федеральной субсидии было выполнено свыше 270 вылетов, медпомощь оказана более чем 470 пациентам, 112 из них - дети в возрасте до 17 лет. В прошлом году федерация выделила республике на реализацию программы по санавиации более 200 млн рублей. "В этом году - 80 млн рублей, но количество вылетов мы сохраним за счет уменьшения тарифа", - сказал Самбуев. ([ТАСС](#))

Андрей Богинский — РБК: «Были проблемы с системой ночного видения»

Гендиректор "Вертолетов России" Андрей Богинский рассказал РБК о том, как были модернизированы российские боевые машины с учетом опыта их применения в Сирии, о роли арабских инвесторов холдинга и перспективах слияния с ОАК.



"В кратчайшие сроки провели доработку действующего парка Ми-28Н"

- В ноябре 2017 года бывший главком ВКС Виктор Бондарев заявил, что сирийская кампания выявила недостатки электроники вертолета Ми-28. О каких недостатках идет речь? Устранены ли они?



- Да, на первом этапе действительно были проблемы с системой ночного видения. Мы общались с Виктором Николаевичем [Бондаревым] и в предыдущем его статусе главкома ВКС, и в нынешнем - главы оборонного комитета Совфеда. Думаю, он имел в виду проблемы с очками ночного видения, возникшие еще в самом начале сирийской кампании. В кратчайшие сроки мы провели доработку действующего парка Ми-28Н, и за последние полтора года у нас никаких замечаний к работе этого вертолета нет. Кроме того, важный вопрос - обучение персонала по использованию такого рода оборудования. Должны быть навыки эксплуатации техники с очками ночного видения, так как тут есть серьезные особенности.

- *Других проблем с Ми-28 в Сирии не возникало?*

- Речь (шла) не о проблемах. Вся производимая техника создается по требованиям нашего заказчика. Если он технику принял на вооружение и она поставляется - значит, соответствует этим требованиям. Просто в процессе эксплуатации нашей техники в Сирии коллеги-заказчики начали высказывать пожелания по доработкам, в том числе по причине другого климата, потому что некоторые модели создавались по техническим заданиям под другие климатические зоны. Плюс когда начинаешь применять технику в боевых условиях, то неизбежно возникают пожелания что-то где-то улучшить, где-то поправить эргономику, где-то поменять те или иные агрегаты, системы. Поэтому мы, как разработчик и производитель, достаточно оперативно на это реагируем. Мы прямо на месте сделали план работ, который быстро выполнили. Еще есть план среднесрочных и долгосрочных мероприятий, который направлен на модернизацию существующего парка вертолетов Минобороны, и те перспективные разработки, которые мы сейчас ведем.

- *Как именно доработали Ми-28 с учетом пожелания военных?*

- Доработок было достаточно много. Это и вспомогательно-силовая установка, и система ночного видения, и бортовой комплекс электроники. Над ними работала большая кооперация предприятий "Ростеха". Но если [в начале] в Сирии применялись вертолеты Ми-28Н, то сейчас мы уже поставляем Минобороны и Ми-28УБ с двойной системой управления и доработанным комплексом бортовой электроники.

Кроме того, у нас ведутся опытно-конструкторские работы по Ми-28НМ, мы изготовили первую партию из двух штук. Серьезной модернизации подверглась кабина экипажа, она надежно бронирована, летчики защищены от бронебойных пуль и снарядов калибра до 20 мм. Более того, теперь командир и летчик-оператор получают информацию об окружающей обстановке и работе всех систем в большем объеме и более доступной форме. Эти улучшения позволят повысить быстроту принятия решений, что особенно важно в сложной боевой обстановке.

На Ми-28НМ также установлен новый прицельно-пилотажно-навигационный комплекс с повышенной вычислительной производительностью. Улучшенные системы ночного видения позволяют выполнять боевые вылеты круглосуточно и распознавать цели на больших дистанциях, придавая вертолету дополнительные преимущества в бою.



"Возможно, последствия ощутим чуть позже"

- В прошлом году США включили "Вертолеты России" в санкционный список. Вы изменили принципы работы в связи с этим?

- Ни для кого не секрет, что наш холдинг традиционно производит военную продукцию. Вопросы, касающиеся военно-технического сотрудничества, находятся в области коллег из "Рособоронэкспорта". Вместе с тем у нас всегда была и гражданская продукция, и в последние годы ее составляющая постоянно растет. Поэтому наказывать наших партнеров за то, что они покупают гражданскую продукцию - это в моем понимании недобросовестная конкуренция. Мы ничем не отличаемся от других производителей гражданской авиационной техники.

- Есть ли примеры, когда потенциальные заказчики из опасений попасть под санкции США отказывались от покупки российских вертолетов?

- Если говорить про гражданские вертолеты, мы таких ограничений не ощущаем, и партнеры с нами достаточно активно взаимодействуют. Возможно, последствия мы ощутим чуть позже. С одной стороны, прозвучала информация о санкциях, с другой стороны, мы ведем активную деятельность с нашими коммерческими эксплуатантами как в России, так и за рубежом.

- Будете ли вы теперь раскрывать своих покупателей?

- Эксплуатанты нашей гражданской техники находятся фактически по всему миру. Редкая страна не эксплуатирует советскую или российскую технику, поэтому покупатели все известны.

Карьера Андрея Богинского

Назначен гендиректором "Вертолетов России" в январе 2017 года. Родился в Брянске в 1974 году. В 1996 году окончил факультет финансового менеджмента Нового гуманитарного университета. В 1995-1999 годы работал в серпуховском филиале "СБС-Агро" на должностях консультанта по кредитам, эксперта, главного бухгалтера, управляющего отделением и директора. В 2000 году окончил Дипломатическую академию МИДа по специальности "мировая экономика". В 2004-2006 годы - зампредела правления Русского банка развития. С 2006 по 2009-й - вице-президент АвтоВАЗа по финансам. С 2010 по 2012 год - заместитель гендиректора по экономике и финансам в Центральном аэрогидродинамическом институте имени профессора Н.Е. Жуковского. С мая 2012 года по февраль 2015 года был директором департамента авиационной промышленности Минпромторга, затем занимал должность заместителя министра промышленности и торговли.

"Наш инвестор - это в первую очередь деньги"

- В прошлом году "Ростех" за \$300 млн продал 12% акций "Вертолетов России" консорциуму ближневосточных инвесторов. Чем объясняется заинтересованность в сотрудничестве с инвесторами из этого региона?



- Особой важностью этого региона для холдинга и "Ростеха" в целом. По нашим оценкам, сегодня в регионе эксплуатируется более 3000 гражданских и военных вертолетов, и доля продукции "Вертолетов России" составляет 22%. Мы делаем упор на рост продаж гражданской техники и намерены этого добиваться за счет наших новинок в этом сегменте.

- Как приход арабских инвесторов повлиял на деятельность холдинга?

- На рынке Ближнего Востока мы видим возможность развития нашей гражданской компетенции в первую очередь. В прошлом году мы встречались с представителями арабских инвесторов, говорили о продвижении гражданской вертолетной техники на ближневосточный рынок. Один из вопросов, которые мы затронули и который уже реализуется, - это возможность признания в странах Ближнего Востока российских сертификатов, выпущенных МАК или Росавиацией. Это процесс, который всегда предшествует продажам гражданской авиационной техники, вопрос сегодня достаточно активно прорабатывается авиационными властями России.

- Появились ли какие-нибудь совместные арабо-российские проекты?

- Наш инвестор - это в первую очередь деньги, а не технологии и продукты. Вторая составляющая - это продвижение нашей техники за рубежом. Говорить о совместных производственных проектах мы не можем: это не технологический партнер.

- Объединенная авиастроительная корпорация входит в состав "Ростеха". Обсуждаются ли планы ее слияния с холдингом "Вертолеты России"?

- После того как ОАК окажется в составе госкорпорации "Ростех", все будет зависеть от решения акционера. Но если убрать политику и посмотреть на это с точки зрения логики, то найти синергетический эффект просто и возможно.

Хороший пример показали зарубежные аналоги - Airbus Helicopters, Boeing Helicopters. Это аналоги, где производство вертолетов является частью больших самолетостроительных корпораций. Зачем это нужно? Есть много общего в стандартах и требованиях к производству и проектированию самолетов и вертолетов: и каналы продаж примерно одни и те же, и научно-исследовательские разработки движутся примерно в одном направлении.

Поэтому, если после вхождения ОАК в "Ростех" акционер примет такое решение, будем его выполнять. А точек соприкосновения действительно много. Достаточно посмотреть по регионам. Байкал: с одной стороны, "Иркут" в Иркутске, с другой - наш завод в Улан-Удэ. Казань - Казанский вертолетный завод и КАПО; Московская область - МИГ и Завод имени Миля.

"Занимаемся организацией тура по странам Юго-Восточной Азии"

- Что нового "Вертолеты России" планируют показать на форуме "Армия-2018"?



- Одна из новинок - вертолет Ми-28НМ. По согласованию с коллегами из Министерства обороны будем готовы его показать. Мы также заключили контракт с Минобороны на два вертолета Ми-38 в транспортно-десантном варианте, рассматриваем возможность показа на "армии" опытного образца.

- А что планируете для китайской международной авиационно-аэрокосмической выставки Airshow China-2018, которая пройдет осенью в Чжухае?

- Во-первых, планируем участие в летной программе с нашими "Ансат" и Ми-171А2. Помимо этого сейчас мы занимаемся организацией демотура по странам Юго-Восточной Азии. Маршрут сейчас составляется, мы предполагаем, что его завершение будет как раз в Чжухае, и мы продемонстрируем и на статике, и в летной программе вертолеты, принявшие участие в демотуре.

- Когда полетит первый серийный вертолет Ми-171А2?

- Первый серийный вертолет Ми-171А2 находится в высокой степени готовности. Мы ожидаем, что во второй половине марта - первой половине апреля он осуществит первый полет в рамках заводских испытаний. Мы не торопимся. Несмотря на то что схема вертолета классическая, в нем достаточно много нового, более 80 изменений. Наша задача - передать этот вертолет в опытную эксплуатацию.

Что такое "Вертолеты России"

Образованный в 2007 году холдинг "Вертолеты России" - единственный разработчик и производитель вертолетов в России. Является одним из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли, входит в структуру госкорпорации "Ростех".

"Вертолеты России" занимают 90% российского рынка вертолетов, в мировых продажах на долю холдинга приходится 10%. В 2016 году выручка холдинга составила 214,3 млрд руб., EBITDA - 40,9 млрд руб., прибыль - 16,2 млрд руб.

[\(РБК\)](#)

Строительство летно-испытательного комплекса вертолетного кластера в Батайске начнется в июне 2018 года

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в июне 2018 года приступит к строительству летно-испытательного комплекса предприятия "Роствертол" в вертолетном кластере в Батайске. Новый комплекс позволит сократить испытательные полеты над городской застройкой Ростова-на-Дону и обеспечить выполнение ночных полетов в соответствии с программой испытаний за пределами города.

К настоящему времени по летно-испытательному комплексу разработана проектно-сметная документация, получено положительное заключение, основные технико-экономические показатели утверждены Минпромторгом России. Строительство объекта планируется завершить к концу 2021 года.



В рамках проекта создания вертолетного кластера в Батайск также планируется перенести агрегатно-сборочное производство "Роствертола", цех окончательной сборки и производственно-логистический комплекс. До конца года будет завершена разработка соответствующей проектной документации. Кроме того, в Батайске будут развернуты центр поддержки и эксплуатации вертолетной техники и авиационный учебный центр.

"На сегодняшний день на аэродроме "Батайск" развернута временная инфраструктура, которая позволила с начала года выполнить порядка 250 полетов в рамках обучения иностранных специалистов. Строительство полноценного летно-испытательного комплекса позволит сократить количество полетов в Ростове-на-Дону, а перенос части производственных мощностей "Роствертола" будет способствовать освоению перспективных образцов вертолетной техники. Полностью реализовать проект вертолетного кластера мы планируем к 2024 году", – отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Первым этапом формирования вертолетного кластера стал ремонт взлетно-посадочной полосы аэродрома "Батайск" на участке 48 тысяч квадратных метров, что позволяет выполнять полеты вертолетов типа Ми-28, Ми-35 и Ми-26 в рамках обучения инозаказчика по заключенным контрактам на поставку вертолетной техники.

[\(Вертолеты России\)](#)

Модернизация гальванического производства "Роствертола" завершится во II квартале 2018 года

Модернизация гальванического производства предприятия "Роствертол" холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) завершится во втором квартале 2018 года с введением в эксплуатацию трех новых гальванических линий.

Модернизация гальванического производства осуществляется в ПАО "Роствертол" поэтапно. В рамках первого этапа технического перевооружения в 2013 году введены в эксплуатацию 9 автоматизированных гальванических линий различного назначения.

В ходе второго этапа модернизации гальваники в ПАО "Роствертол", который был начат в 2016 году, на заводе будут развернуты линии нанесения электрофоретического покрытия и серебрения, а также ручная линия гидрофобизирования и промасливания. Общая стоимость модернизации гальванического производства (первый и второй этапы) составляет 797,6 млн.рублей.

В соответствии с договорными обязательствами выполнено изготовление, поставка и монтаж необходимого оборудования, в данный момент ведутся работы по установке программного обеспечения, пуско-наладка контрольной и исполнительной аппаратуры.

"Новое оборудование позволит существенно улучшить условия труда и повысить его производительность. Кроме того, мы исключим влияние человеческого фактора и возможные отклонения от заданных параметров технологических процессов. В конечном счете, введение новых гальванических линий в эксплуатацию повысит качество и экологичность выпускаемой продукции, что особенно важно для "Роствертола" в свете большой загрузки по государственному оборонному заказу



и экспортным контрактам", – заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

[\(Вертолеты России\)](#)

"Вертолеты России" начали производство второй партии Ми-28УБ для Минобороны РФ

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) начал производство второй партии учебно-боевых вертолетов Ми-28УБ в интересах Министерства обороны РФ. Сборка ведется на предприятии "Роствертол", машины из этой партии будут переданы заказчику до конца года.

Первая партия Ми-28УБ была передана Минобороны РФ в конце 2017 года. В настоящее время "Роствертол" также ведет производство первой партии модернизированных "Ночных охотников" – Ми-28НМ.

"В этом году перед "Роствертолом" стоит ряд важнейших задач в рамках Гособоронзаказа. Сейчас завод работает над новыми проектами – второй партией Ми-28УБ и первыми серийными Ми-28НМ, которые будут переданы Минобороны РФ до конца года. При этом предприятие продолжит поставки Ми-28Н, Ми-35М и Ми-26 российскому военному ведомству, а также выполнит ряд экспортных контрактов", – отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Главное отличие Ми-28УБ – двойная система управления, которая позволяет пилотировать вертолет как из кабины летчика-командира экипажа, так и из кабины летчика-оператора. За счет этого достигается возможность обучения военных летчиков, которым необходима практика налета на "Ночных охотниках". Кроме того, в боевых условиях, в случае возникновения нештатной ситуации, управление машиной может взять на себя второй член экипажа.

На вертолете также установлен пульт имитации отказов, который позволяет смоделировать для обучаемого летчика отказ оборудования в полете и улучшить натренированность обучаемого в кризисной ситуации.

Ми-28УБ также оснащен модернизированным интегрированным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования. Применение данного комплекса позволяет эффективно осуществлять поиск, обнаружение, распознавание и поражение наземных и воздушных целей. Для обеспечения необходимых эргономических параметров рабочих мест экипажа была изменена конструкция фюзеляжа вертолета. На Ми-28УБ расширена кабина, увеличена площадь бронированного остекления и улучшен обзор с рабочего места летчика-оператора. Для повышения боевой живучести на Ми-28УБ установлен новейший бортовой комплекс обороны.

[\(Вертолеты России\)](#)

Минздрав внес изменения в порядок оказания скорой медпомощи

На федеральном портале проектов нормативных правовых актов завершилось общественное обсуждение проекта приказа Минздрава России «О внесении изменений в приказ Министерства



здравоохранения Российской Федерации от 20.06.2013 № 388н «Об утверждении Порядка оказания скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи».

Изменения уточняют порядок оказания скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи, утвержденный приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 20 июня 2013 г. № 388н. Главная новация: бригада скорой помощи теперь обязана доставлять пациентов не просто в ближайшую медицинскую организацию, а «оказывающую медицинскую помощь в соответствии с порядками оказания медицинской помощи по отдельным ее видам, профилям, заболеваниям или состояниям (группам заболеваний или состояний)». В случае необходимости – задействовав ресурсы санитарной авиации.

«Скорая» должна доставить больного туда, где ему окажут исчерпывающую медпомощь. Если это травма, то в травматологический центр, если ожог – в ожоговый, если отравление – в токсикологический, при инсульте – в сосудистый и так далее. Изменения в приказе закладывают нормативную базу, чтобы это велось в режиме повседневной деятельности, чтобы пострадавший и больной оказался в специализированном учреждении в течение ближайших суток», – прокомментировал Medvestnik.ru суть документа главный внештатный специалист по скорой медицинской помощи Минздрава России, ректор Первого Санкт-Петербургского государственного медицинского университета Сергей Багненко.

Приказ расширяет функции врача скорой медицинской помощи отделения санитарно-авиационной эвакуации центра медицины катастроф. В их список входят – организация и проведение дистанционных консилиумов с врачами других медицинских организаций по вопросам диагностики, лечения, тактики ведения пациентов; привлечение по согласованию с руководителем к оказанию скорой специализированной медицинской помощи и медицинской эвакуации врачей других специальностей и взаимодействие с оператором, предоставляющим транспортные услуги санавиации.

Документ утверждает рекомендуемые штатные нормативы отделения санитарно-авиационной эвакуации центра медицины катастроф (станции скорой медицинской помощи): по 5,5 должностей старшего врача отделения и врача-анестезиолога-реаниматолога, по 5,25 должностей врача скорой медицинской помощи и врача-травматолога-ортопеда, врача-хирурга, врача-нейрохирурга, врача акушера-гинеколога, врача-кардиолога и врача-невролога, токсиколога, неонатолога и гематолога. Настоящий приказ вступает в силу с 1 октября 2018 г.

Medvestnik.ru

Юрий Пустовгаров: «Роль женщин в жизни КВЗ невозможно переоценить»

Руководство Казанского вертолетного завода поздравило сотрудниц предприятия с 8 Марта. Накануне Международного женского дня в ДК «Машиностроитель» состоялся традиционный концерт для женщин завода.



В этом году, помимо выступлений творческих коллективов Дома культуры, состоялся конкурс «Настоящий мужчина», победителем которого стал инженер-конструктор серийно-конструкторского отдела КВЗ Максим Барсуков.

«В нашем почти 6-тысячном коллективе работают 2728 женщин. В разной степени они имеют отношение к созданию вертолетной техники. Занимаются разработкой конструкторской и технологической документации, участвуют в изготовлении деталей, отдельных узлов и агрегатов, в сборке вертолетов.

Некоторые из них имеют такие редкие для женщин профессии, как жестянщик, сверловщик, фрезеровщик и сборщик-клепальщик. Роль прекрасной половины человечества в жизни предприятия невозможно переоценить», — отметил генеральный директор ПАО «Казанский вертолетный завод» Юрий Пустовгаров.

В 2017 году сотрудницы КВЗ стали лауреатами республиканских и федеральных профессиональных конкурсов. В республиканском конкурсе профмастерства первое место в номинации «Специалист по работе с молодежью» заняла Гульнар Бадяева, сотрудник отдела обучения и развития персонала. Электромонтер Татьяна Воскресенская стала победителем конкурса «Женщина года» в номинации «Моя судьба — моя профессия».

Начальник отдела стандартизации Людмила Шишкина удостоилась знака отличия «За безупречную службу Казани».

В составе команды КВЗ на IV Национальном чемпионате WorldSkills Hi-Tech 2017, которая принесла сборной Госкорпорации «Ростех» три золотых медали, также были женщины.

[\(Реальное время\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Honeywell представила прогноз вертолетного рынка на 2018–2022 годы

Американская компания Honeywell — крупный производитель вертолетной авионики и силовых установок прогнозирует поставки 4000–4200 гражданских вертолетов в период с 2018 по 2022 г. Это в целом соответствует предыдущим результатам прогноза компании на 2017–2021 г. Однако прогноз на 2016–2020 гг. был выше: тогда предсказывалось, что клиентам по всему миру будет поставлено от 4300 до 4800 машин.

Президент американского подразделения Honeywell Aerospace Бен Бриггс отмечает, что спросу на новые вертолеты будет способствовать в том числе улучшение экономической ситуации в мире и стабилизация рынков нефти и газа. При этом среди факторов, которые будут влиять на выбор клиентов, называются опыт бренда на рынке и производительность ВС. В то же время покупатели станут меньше обращать внимание на размер кабины и дальность полета (в отличие от прогноза 2017 г.).

Что касается европейского региона, то около 22% респондентов отметили, что они обновят или расширят свой парк в ближайшие пять лет. Эта цифра оказалась примерно на уровне опроса 2017 г. При этом в Honeywell отметили, что российская доля респондентов остается небольшой, что вносит неопределенность в общеевропейские результаты.



В США обновить или расширить флот планирует 13% опрошенных, что соответствует показателям 2017 г. В Латинской же Америке число компаний, выразивших желание обновить парк, увеличилось на 12% по сравнению с результатами опроса 2017 г. и составило 35%. В Азии этот показатель вырос на 1%, до 18%.

На Ближнем Востоке и Африке, напротив, число респондентов, готовых обновить или расширить парк, сократилось. Только 10% опрошенных выразили готовность на новую замену или добавление вертолета. Это на 12% ниже результатов опроса 2017 г.

Самыми популярными моделями стали легкие однодвигательные вертолеты. Более 50% респондентов в Северной и Латинской Америке и 75% на Ближнем Востоке и в Африке предпочитают этот тип ВС. Далее в рейтинге следуют средние двухдвигательные вертолеты. Данные по тяжелым двухдвигательным вертолетам приводятся только в Европейском рейтинге — 12% респондентов намерены приобрести этот тип ВС, что на 10% больше прогноза предшествующего года. В Европе легкие и средние вертолеты хотят купить 35% опрошенных.

В связи с ростом спроса на вертолеты Honeywell собирается предложить новые технологии для винтокрылых машин, включая модернизированную бортовую систему контроля и диагностики ВС и

улучшенную авионику. Согласно прогнозу на следующие 12 месяцев эксплуатация парка вертолетов вырастет в Северной Америке, а также незначительно — в Европе и Латинской Америке.

Согласно итогам работы производителей воздушных судов за 2017 г., опубликованным американской Ассоциацией производителей воздушных судов авиации общего назначения (GAMA), вертолетный сегмент показал положительную динамику. В общей сложности клиентам передано 926 ВС — это на 7,5% больше результатов 2016 г.

ATO.ru

H160 начал американское турне

Airbus начал трехмесячный предпродажный тур на втором прототипе вертолета H160, который участвовал в выставке Heli-Expo 2018. Программа разработки среднего двухдвигательного вертолета приближается к первой поставке в начале следующего года. Турне с демонстрационными полетами H160 начинается через три года после запуска программы и через семь лет после того, как была обнародована первоначальная концепция Х4.

По словам компании, данный тур показывает, что программа переходит в новую фазу, с акцентом на перевод писем о намерениях в заказы и наращивание объема продаж.

На прошедшей выставке Heli-Expo 2018 производитель сообщил о том, что энергетический конгломерат Babcock станет глобальным заказчиком нового H160, который планирует в течение пяти лет внедрить во всемирный флот компании. Babcock заинтересовался неназванным количеством H160, которые предназначены для EMS и других миссий критически важных служб. Развертывание начнется с Европы, а затем вертолеты будут постепенно размещаться на базах компании по всему миру.





Авиационный бизнес оператора обеспечивает критически важные услуги в 14 странах, начиная от вертолетных медицинских услуг, тушении пожаров, поисково-спасательных операций, операций наблюдения и транспортировки в нефтегазовой отрасли. «H160 был естественным выбором, поскольку его большая кабина, низкий уровень вибраций и технологичность делают его безопасным и комфортным для критически важных сервисов», - сказал исполнительный директор Babcock International Group по авиации Роджер Харди.

Airbus H160 оснащен комплектом авионики Helionix, полностью композитным фюзеляжем, салоном с плоским полом, большими окнами и багажным отсеком, вмещающим 300 кг. Его салон может быть сконфигурирован для размещения четырех или восьми пассажиров в VIP-версии или 12 мест в других конфигурациях.

H160 также включает в себя множество новых технологий, в том числе активные лопасти Blue Edge в пятилопастном несущем винте, которые уменьшают шум и способствует более плавному полету, а также на 10-15% улучшают экономичность, по сравнению с семейством H155.

[\(BizavNews\)](#)

H175 пришелся по вкусу мексиканским заказчикам

Как стало известно BizavNews, мексиканская компания Transportes Aéreos Pegaso, специализирующаяся на перевозках в интересах энергетических компаний, работающих в Мексиканском заливе, оформила контракт на поставку еще одного вертолета H175, производства Airbus. Таким образом, всего оператор будет эксплуатировать четыре машины данного типа. Первый борт был получен в августе 2016 года.

Для Transportes Aéreos Pegaso это не первый опыт работы с европейским вертолетостроителем. В настоящее время парк оператора состоит из более чем тридцати вертолетов H145, H135, H130 и H155. Весной 2016 года мексиканский оператор подписал рамочное соглашение на десять H145 (поставки уже начались), что сделает его крупнейшим эксплуатантом этой модели в регионе.

7-тонный H175, ранее известный как EC175, был разработан компанией Airbus Helicopters в качестве вертолета среднего класса нового поколения, сертифицированного в соответствии с самыми строгими требованиями отрасли. В ходе работы над моделью был повышен уровень безопасности и комфорта пассажиров, расширен спектр применения, упрощена процедура технического обслуживания и увеличена экономичность машины для соответствия ожиданиям клиентов, сообщается в релизе производителя.

Пассажиры H175 оценят комфорт кабины с системой кондиционирования и лучший показатель пространства на одного человека в своем классе. В одном ряду могут расположиться максимум четыре пассажира. Даже на высокой крейсерской скорости уровень вибрации и шума остается низким.

Оснащенный новейшей разработкой Pratt & Whitney Canada, двигателем PT6C67E, H175 обладает выдающимися летными качествами и высокой мощностью, что обеспечивает экономичность и безопасность во время взлета и посадки, захода на платформу, висения и подъема груза.



Еще одним фактором конкурентоспособности вертолета является гарантированная крейсерская скорость в 150 узлов и максимальная крейсерская скорость в 160 узлов; висение вне зоны влияния земли с максимальной взлетной массой в 7,5 тонн возможно на высоте 1767,84 метров (5800 футов) в условиях температуры +20°C по Международной стандартной атмосфере; а также впечатляющий запас мощности и взлет-посадка на вертолетную площадку при условии +20°C по Международной стандартной атмосфере.

Как ранее писал BizavNews, Airbus планирует существенно увеличить производство вертолетов H175 в ближайшие два года, рассказал BizavNews директор программы H175 Марк Аллонг. Уже в 2018 году производитель рассчитывает передать заказчикам до 15 машин, а в 2019 году – тридцать. В настоящее время на вертолет размещено более ста заказов. Первый вертолет H175 был поставлен в 2014 году и был введен в эксплуатацию в течение недели. В настоящее время в мире эксплуатируются 19 вертолетов, которые суммарно преодолели планку в 20000 летных часов. Сейчас производитель имеет твердый заказ на три вертолета в VIP-конфигурации, такое же количество воздушных судов с VIP-салонами уже поставлено. Примечательно, что первая представительская машина эксплуатируется в интересах российского владельца. Впрочем, в Airbus не раскрывают клиента, ссылаясь на конфиденциальность. Также в компании сообщили, что в настоящее время в финальной стадии находится подписание контракта с еще одним российским заказчиком (речь идет о VIP-версии, прим. ред.) и возможно, что до конца года сделка будет закрыта.



Между тем, первый H175 в VIP-конфигурации был поставлен в июле прошлого года частному клиенту, который эксплуатирует его в Европе для полетов на яхту. H175 имеет полностью персонализированный VVIP-салон, разработанный дизайнерской студией Pegasus Design, и вмещает семь пассажиров.

[\(BizavNews\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

России расширят перечень авиационных работ

В Госдуму внесен законопроект, расширяющий перечень авиационных работ. Документ имеется в распоряжении "Парламентской газеты".

В настоящее время к авиационным работам относятся работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Территориальные органы Федерального агентства воздушного транспорта выдают разрешения на выполнение видов авиационных работ, которые предусмотрены Правилами. Важными являются такие виды авиационных работ, как транспортировка персонала заказчика авиационной работы; транспортировка груза заказчика авиационной работы; обследование пастбищ, птиц и животных, обездвижение и отстрел животных; ледовые наблюдения на водном объекте и контроль за ледовой обстановкой, а также другие виды авиационных работ.

Законопроектом предлагается расширить перечень видов авиационных работ в соответствии с национальным стандартом Российской Федерации. Это позволит привлечь к выполнению авиационных работ организации независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, индивидуальных предпринимателей и физических лиц, то есть снизить себестоимость указанных работ, повысить конкуренцию на рынке выполнения авиационных работ, достигнуть экономического эффекта путем снижения расходов заказчиков авиационных работ (в том числе государственных заказчиков, осуществляющих закупки авиационных работ за счет средств бюджетов всех уровней).

Ранее сообщалось, что правительственная комиссия по законопроектной деятельности рассмотрит 5 марта законопроект, увеличивающий штраф для авиадебоширов в 10 раз.

В частности, размер штрафа может достигнуть 2-40 тысяч рублей. Изменения предлагается внести в Кодекс об административных правонарушениях. Ответственность с максимальной выплатой грозит пассажирам за невыполнение законных распоряжений командира самолета.



Также предлагается увеличить штрафы за нарушение правил фото- и видеосъемки в салоне лайнера и пользования телефонами со 100 до 1000 рублей. Наказание за мелкое хулиганство на транспорте может составлять от 30 до 50 тысяч рублей.

[\(Парламентская газета\)](#)

Porsche планирует начать выпуск воздушных такси

Немецкий автомобилестроительный концерн Porsche рассматривает возможность производства беспилотных летательных аппаратов для воздушной перевозки людей, заявил директор компании по продажам Детлев фон Платен в интервью немецкому отраслевому журналу Automobilwoche.

По словам топ-менеджера, использование дронов позволило бы сократить время в пути из Цуффенхаузена - района Штутгарта, где расположена штаб-квартира концерна - до аэропорта Штутгарта до 3,5 минуты по сравнению с текущими 30 минутами на автомобиле.

«Нас занимает тема третьего измерения. Я могу себе представить, что Porsche может пойти по этому пути», - заявил Д.фон Платен. Уже в ближайшее время автоконцерн может представить эскизы нового транспортного средства, сообщает Deutsche Welle.

Речь может идти о дронах, которыми пассажиры смогут управлять самостоятельно. «Автомобилем Porsche вы управляете сами. То же самое может быть и в случае с дроном, но без необходимости получать лицензию пилота, поскольку устройство может многое делать самостоятельно», - отметил Д.фон Платен.

Он также не исключил, что такие воздушные такси можно будет использовать в том числе в густонаселенных районах.

Porsche активно осваивает новые сегменты автомобилестроения: в феврале глава Porsche Оливер Блуме объявил об увеличении планируемых инвестиций в производство электромобилей на период до 2020 года с 3 млрд до 6 млрд евро. Средства пойдут как на перевод на электродвигатели уже существующих моделей Porsche, так и на создание новых электромобилей.

[\(BizavNews\)](#)

Медведев рассказал о необходимости субсидирования авиаперелетов

Премьер-министр России Дмитрий Медведев заявил, что были утверждены новые правила предоставления субсидий авиакомпаниям из бюджета. Об этом сообщает РИА «Новости».

«Хотел бы обратить внимание на утверждение новых правил предоставления субсидий авиакомпаний из федерального бюджета, чтобы, в целом, это их основная задача, полеты для жителей нашей страны были более доступными, мы этим занимаемся, в последние годы был принят целый ряд организационных и экономических решений для достижения лучшей доступности полетов, выделены были приоритетные регионы, с точки зрения развития воздушных перевозок, это и Дальний Восток, и Калининград, в силу особого статуса этого региона, и Крым», — сказал Медведев.



Он подчеркнул, что по каждому из указанных направлений ранее действовали свои программы субсидирования.

«По понятным причинам, необходимость в субсидировании подобных перелетов будет оставаться еще очень долгое время, поскольку масштабы страны таковы, что перелеты на такие расстояния — они в любом случае стоят дороже, нежели перелеты в границах европейских государств, или каких-то иных, и соответственно, это далеко не всегда под силу нашим гражданам», — пояснил Медведев.

Ранее президент России Владимир Путин сообщил, что он ждет предложений от авиакомпаний по развитию авиарынка.

[\(Газета.Ru\)](#)

Союз транспортников России выступает за обнуление НДС на авиаперевозках

Союз транспортников России выступает за установление нулевой ставки НДС для российских авиакомпаний, заявил на съезде транспортников России Президент Союза Виталий Ефимов.

"Будем просить [правительство] установить нулевую ставку НДС", - отметил он.

В. Ефимов подчеркнул, что состоявшееся ранее снижение ставки НДС до 10% позволило повысить эффективность работы отрасли. Кроме того, констатировал президент Союза транспортников России, потеря доходов бюджета была компенсирована за счет увеличения объёмов транспортной работы.

[\(АвиаПорт\)](#)

Как энтузиасты строят самолёты для сельского хозяйства

Группа авиастроителей из Пермского края несколько лет занимается разработкой и строительством экспериментального сельскохозяйственного самолета.

Пермские кулибины не раз удивляли страну. То терминатора на принтере напечатают, то промоботов для всемирноизвестных предприятий соберут.

А небольшая группа любителей авиации в Березниках сконструировала новый самолет для нужд сельского хозяйства. В чем его отличие от уже существующих и может ли самолет стоить дешевле автомобиля, читайте в материале "АиФ-Прикамье".

Для борьбы с вредителем

Идейный вдохновитель проекта Сергей Ляпин закончил Березниковский филиал Пермского государственного технического университета по специальности химическая технология неорганических веществ, но по специальности никогда не работал.



"Мой отец - пилот гражданской авиации, я на аэродроме нахожусь с 3-х лет. Практически с авиацией себя связал в 1999 году, вступив в клуб любителей авиации на базе Березниковской станции юных техников, где в составе команды мы начали строить самолеты, и с тех пор строим", - рассказывает Сергей.

Всего в команде энтузиастов 6 человек, среди них авиационные инженеры, пилоты, маркетологи, слесари. Сергей и его команда уверены, что в России и в странах ближнего зарубежья небольшой сельскохозяйственный самолет необходим. Аналогичные летательные аппараты используются в Америке и других странах. В России, утверждает Сергей, таких самолетов нет.

"Выяснили потребность в сельскохозяйственном самолете, имеющем характеристики, которых планируем добиться в процессе разработки. Самолет будет иметь короткий взлет и посадку, бак под химические реактивы, объемом 300 литров. Кроме того он должен быть прост в эксплуатации. Его цена будет приемлемой, а конструкция простой. Хотим достигнуть цены в 3 млн рублей при серийном производстве. При разработке отталкивались от потребности сельского хозяйства в таком летательном аппарате. На сегодняшний день есть самолет АН-2, но он очень большой, ему требуется много топлива, сам по себе очень дорого стоит. Есть еще малая авиация, химические баки в ней 100-120 литров. Лично мой интерес в том, что я умею строить самолеты и рассчитываю, что это сможет меня прокормить. То есть мой интерес - заниматься любимым делом, которое у меня получается, и, конечно, зарабатывать этим деньги, как без этого", - говорит Сергей Ляпин.

"Колос" экономит топливо

Название самолета "Колос" было выбрано потому, что именно зерновые культуры, по словам Сергея, являются важнейшими в агропромышленном комплексе нашей страны. Он поясняет, что один такой летательный аппарат заменяет при сельскохозяйственных работах до 10 тракторов, экономит время и топливо. Кроме того, благодаря отсутствию прямого контакта техники с почвой, на 6-8% снижается механическое воздействие на посевную площадь.

Березниковский "Колос" имеет высоко расположенное крыло, оно будто лежит на фюзеляже. Такая конструкция называется "высокоплан" и чаще всего используется для непассажирских летательных аппаратов. Кроме того, у "Колоса" неубирающиеся шасси, что позволяет ему гораздо эффективнее выполнять посевные работы и обработку полей от насекомых. Для этого самолету не нужно подниматься высоко над землей, а, следовательно, и убирать шасси. Вся конструкция шасси устроена таким образом, что летательный аппарат без труда поднимается и приземляется на неподготовленные для авиации площадки.

Самолет имеет двухместную кабину. Он сделан из стальных труб, часть конструкции выполнена из дюралевого листа. Длина летательного аппарата чуть более семи метров, высота около двух. Размах крыла 1,9 м.

Группа энтузиастов составила конструкторскую документацию, наладила линию сборки рамы фюзеляжа и крыла. Уже установлены связи с поставщиками и закуплено необходимое технологическое оборудование для работы.



Опытная команда

Сергей Ляпин рассказывает, что "Колос" - далеко не первый опыт березниковских энтузиастов по сборке самолета. Ранее его команда принимала участие в сборке первого самолета производства Республики Судан, названного Safat 01. Всего группа инженеров собрала полностью уже 10 различных самолетов, которые находятся в эксплуатации у заказчиков.

Несколько лет назад команда собрала экспериментальную сельскохозяйственную модель самолета, который в течение двух сезонов помогал бороться с нашествием саранчи в Дагестане. С задачей самолет справился очень эффективно, рассказывают его создатели.

Сейчас в производстве четыре самолета "Колос", у всех разная степень готовности от 30% до 60%. На их сборку группа потратила собственные средства. Для продолжения работы они ищут дополнительное финансирование.

[\(АиФ - Пермь\)](#)

ОНПП «Технология» обеспечило модернизацию двигателей SaM 146

ОНПП «Технология» им. А. Г. Ромашина (входит в Холдинг «РТ-Химкомпозит», Госкорпорация Ростех) произвело 350 комплектов улучшенных звукопоглощающих конструкций для авиационных двигателей SaM 146, которыми оснащены отечественные самолеты SSJ-100. Масштабный ретрофит, в рамках которого предприятием было выпущено 2180 акустических панелей, обеспечил соответствие всего действующего парка этих авиалайнеров новым требованиям Европейского агентства по безопасности в авиации (EASA) по надежности и безопасности.

В ходе эксплуатации российского регионально-магистрального самолета «Сухой СуперДжет-100» была выявлена необходимость усовершенствования конструктива применяемых в авиадвигателе акустических панелей. В кратчайшие сроки во взаимодействии с ПАО «ОДК-Сатурн» на ОНПП «Технология» были проведены опытно-конструкторские работы, проведены испытания панелей новой конфигурации и организовано серийное производство улучшенных звукопоглощающих конструкций резонансного типа. Достигнутые результаты получили высокую оценку Европейского агентства по безопасности полетов и руководства «ОДК-Сатурн».

«Организованный в рамках реализации проекта производственный участок способен обеспечить существующие и перспективные потребности производителей SaM 146. Полученные в ходе работ конструктивно-технологические решения найдут применение и в других авиационных проектах», — отметил генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин.

[\(ОНПП «Технология»\)](#)

Путин назвал импортозамещение в России временным явлением

Импортозамещение в России - временное явление, временный инструмент для настройки текущей ситуации, заявил президент РФ Владимир Путин.



"Сама по себе идея импортозамещения не является универсальной и не является тем, к чему мы должны стремиться в конечном итоге, ведь импортозамещение не должно подрывать конкуренцию. Это чрезвычайно важная вещь, - сказал Путин на встрече с женщинами-предпринимателями. - Мы все должны понять, что все это импортозамещение - это временное явление". "Я хочу, чтобы вы все это поняли <...> Это такой временный инструмент настройки текущей ситуации", - подчеркнул он.

"Мы должны нацеливаться на то, чтобы производить такую продукцию, такого качества и такую доступную по цене, чтобы она была конкурентоспособной не на нашем, а на мировом рынке. А если мы постоянно будем что-то "чикать" там, то мы никогда этого результата конечного не добьемся", - добавил президент.

По его словам, импортозамещение прежде всего связано с обеспечением безопасности страны, к примеру, в сфере оборонной промышленности. Путин привел в пример то, что РФ стала производить морские двигатели, двигатели для вертолетов, и это делается вынужденно.

"Мы делаем, потому что это вынужденно. В некоторых случаях мы это делали, и делаем, и продолжаем для того, чтобы поддержать отечественного производителя в сложных экономических условиях, особенно [условиях] нарушения и искажения конкуренции со стороны наших партнеров, когда они вводят различные санкции, политически якобы мотивированные, но в основе которых лежит стремление получить преимущество", - добавил он.

Путин также считает неверным ограничивать российские предприятия в покупках на внешних рынках, но они не должны забывать об обязательствах по импортозамещению.

"Думаю, что было бы неверно, если бы мы начали ограничивать наши предприятия, компании с выходом на внешние рынки", - сказал Путин на встрече с женщинами-предпринимателями.

"Если они [предприятия] что-то приобретают за границей, какие-то предприятия, какие-то исследовательские центры, такое тоже бывает, то в общем и целом это неплохо, это даже хорошо, но при условии, что потом часть компетенций оттуда переносится на территорию Российской Федерации, - отметил президент. - В принципе, когда они это делают, они нам говорят о том, что в конечном итоге они хотят перенести производство, технологии". "Но если это делается как инструмент ухода от обязательств перед государством заниматься импортозамещением, то это неправильно", - добавил глава государства.

[\(ТАСС\)](#)



Новости беспилотной авиации

Новые возможности беспилотных комплексов Группы «Кронштадт»: определение коронных разрядов ЛЭП и обследование электроэнергетических объектов под пологом леса

Группа "Кронштадт" на проходящем сегодня Едином Корпоративном презентационном дне ПАО "Межрегиональная распределительная сетевая компания Северо-Запада" (входит в ПАО "Россети") представила новейшие беспилотные разработки для электросетевого комплекса.

Экспертное мнение компании-разработчика сервисов и комплексных беспилотных решений для энергетиков представлял технический директор ООО "Кронштадт Аэро" и директор его петербургского филиала Олег Рыбаков. В своем выступлении эксперт сделал акцент на преимуществах применения беспилотников смешанного типа для мониторинга линий электропередач (ЛЭП), а также рассказал о новейших разработках компании.

В частности, применение БЛА для мониторинга ЛЭП в мировой, а теперь и российской практике, стало удобным, безопасным и оперативным видом обследования, который заметно быстрее, чем при использовании полевых методов, позволяет следить за ситуацией на линии, определять необходимые параметры опор, выявлять наличие нарушений и т.д. При помощи беспилотников специалисты могут определить геодезические координаты опор, их высоты и габариты элементов воздушной ЛЭП, угрожающие падением деревья, незаконные строения, свалки в охранной зоне воздушных ЛЭП, а также выявить наличие перегревов изоляции и другие важные характеристики.

Большое внимание в обзоре применяемых на сегодняшний день целевых нагрузок БЛА было уделено целевым нагрузкам, которые разработала Группа "Кронштадт": это не имеющий аналогов ультрафиолетовый корона-пеленгатор, который представляет собой инновационную оптико-электронную систему обнаружения различных источников УФ-излучения с определением координат УФ-разрядов с помощью беспилотного летательного аппарата. Вторая активно применяемая разработка компании - лидар, преимуществом которого является возможность сбора данных под плотным пологом леса, где фотограмметрическим методом не достигается достаточная точность мониторинга поверхности из-за густой растительности. Лидар использует активный световой сенсор и может собирать данные в темное время суток.

Особенностью выполнения мониторинга ЛЭП с применением БЛА является оперативность внесения изменений в уже существующее полетное задание и быстрота развертывания самого комплекса (15-20 минут).

Отдельного внимания специалистов заслужила комплексная система обработки данных, которая была представлена в рамках мероприятия. Она включает в себя регистрацию и хранение исходных данных аэрофотосъемки, создание геопривязанного ортофотоплана, построение плотного облака точек и его классификацию, векторизацию данных, настраиваемую систему автоматизированной генерации отчетов - все это предполагает возможность интеграции с существующей базой заказчика. По результатам обработки операторы комплекса БЛА получают необходимую информацию: классификация опасной растительности, где определены деревья, угрожающие падением на



воздушную линию электропередач. В настоящий момент наиболее перспективной разработкой является определение поврежденных изоляторов на опоре ЛЭП, полученное посредством машинного обучения, определение габаритов проводов, трехмерное построение опор ЛЭП, построение мультиракурсного ортофотоплана.

[\(Кронштадт\)](#)

Новости из иноязычных источников

New ultralight Micron helicopter to be on display at HeliRussia 2018

Among the range of various new products at the anniversary HeliRussia expo last year, one model raised special interest from visitors: a prototype of an ultralight helicopter Micron with coaxial rotor system. Its developer, the RD-HELI company, actively worked in the past year on this aircraft design and will showcase a new version of Micron at HeliRussia 2018.

The new 3rd Micron prototype has a new 73 hp. rotary engine, which provides additional lift while idling and maneuvering in the air. The new power plant led to changes in gearbox and transmission design.

The new model is distinguished by an improved fuselage layout with a mass production in mind. It allows to install a cowling of the cabin and has a new instrument panel. These improvements are to make Micron piloting more convenient.

Based on the new version of Micron, the amphibian modification is being developed. Instead of the standard wheeled chassis it has 650 liters floats, that allows the helicopter to take off from water surface and land on it. RD-HELI is also developing an unmanned and two-seated model of Micron.

An important step in the Micron program is the introduction of a full-scale training simulator. Thanks to the use of a special mobile platform the simulator has all degrees of freedom and allows to simulate all the basic elements of pilot training.

The new Micron prototype as well other RD-HELI developments will be presented from May 24 to 26 at the HeliRussia 2018 expo held in Pavilion 3 Crocus Expo IEC, Moscow, Russia.

[\(HeliRussia 2018\)](#)