



Анонсы новостей:

Новости вертолетных программ

- Бой на пределе: каким будет российский скоростной вертолет
- Военный вертолет Ми-38 покажут на международном форуме «Армия-2018»

Новости вертолетной индустрии в России

- Проекты компании «Русские Вертолетные Системы» на HeliRussia 2018
- В 1 квартале 2018 года «Русские Вертолетные Системы» спасли 100 пациентов
- В Сызрани прошел выпуск военных вертолетчиков
- Финишная прямая: до выставки HeliRussia 2018 остается 50 дней
- AviaCareer.com - информационный партнер HeliRussia 2018
- Об участии в выставке HeliRussia 2018 заявили 20 предприятий ОПК
- Uralhelicopters приняла очередной новый вертолет H130
- ОДК организовала вертолетную перевозку промышленного двигателя на удаленный объект
- Торжокские «Беркуты» в День Победы пролетят в парадном строю над Красной площадью
- «Русские Вертолетные Системы» и ГБУЗ «ТЦМК Волгоградской области» подписали контракт на предоставление услуг санавиации
- Правительство поддержит программу санавиации, заявила Голодец
- Первая женщина - пилот санавиации: «Тяжело, когда помочь уже нельзя»
- Сотрудники ААК "Прогресс" получили ведомственные награды Минобороны РФ
- ГТЛК поставит "Полярным авиалиниям" 3 вертолета Ми-8 для санавиации за 1,6 млрд рублей

Новости вертолетной индустрии в мире

- Первый H160 в Латинской Америке

Новости аэрокосмической промышленности

- Арбитраж признал законным запрет Росавиации на взлет из Геленджика в сторону гор
- ПАО «ОАК» представит в Латинской Америке ведущие проекты
- Рособоронэкспорт представит свои предложения в области авиации и космоса на выставке FIDAE в Чили
- В список аффилированных лиц «Тимер Банка» вошли Сергей Чемезов и «Вертолеты России»
- ОДК подведет итоги десятилетия на форуме двигателестроения
- «Вертолеты России» представили самолет для региональной авиации будущим эксплуатантам
- НПО «Наука» и НПП «Аэросила» совместно участвуют в МФД-2018
- ОДК представляет на МФД-2018 в Москве основные достижения российского двигателестроения
- Современная испытательная база для малоразмерных двигателей будет создана в Омске



- Ремоторизировать самолет-амфибию Бе-200 планируется в третьем-четвертом квартале 2020 года - гендиректор ОДК
- Новикомбанк наращивает финансирование отечественного двигателестроения
- «Рособоронэкспорт» пропустит ряд международных выставок в 2018 году
- Объем ГОЗ-2018 для Уральского завода гражданской авиации превысит 18 млрд рублей
- Отставки и назначения: "Волга-Днепр", Avion Express, Brussels Airlines, AerCap

Новости беспилотной авиации

- В Ульяновской области будет создан Центр компетенций по беспилотным авиационным системам
- В Ульяновской области разработали уникальные проекты в сфере беспилотной авиации

Новости из иноязычных источников

- Almost there: HeliRussia 2018 is 50 days away

Новости вертолетных программ

Бой на пределе: каким будет российский скоростной вертолет

Сайт телеканала «Звезда» рассказывает о том, каким будет российский скоростной вертолет и почему решение этой технической задачи является крайне сложным.

Крейсерская скорость полета очень важна. Важно быстро поддержать огнем подразделение или оперативно доставить ему вооружение и запасы. Высокая скорость за счет сокращения времени нахождения в опасной зоне повышает боевую живучесть машины. Но у современного вертолета с увеличением скорости есть большая проблема, и связана она с тем, что классическая аэродинамическая схема подошла к пределу своих возможностей.

Проблема скорости

Наименее сложная проблема – это лобовое сопротивление, которое создают фюзеляж вертолета, шасси и втулка несущего винта. Шасси можно убрать, втулку закрыть обтекателем, а фюзеляжу придать максимально обтекаемую форму.

Основная проблема – несущий винт (НВ), а точнее, то, как его лопасти работают на максимальных скоростях. Лопасть по своей сути является крылом, которое работает в необычных условиях. На висении скорость ее обтекания воздухом меняется пропорционально радиусу – окружная скорость увеличивается по мере приближения к законцовке.

При горизонтальном полете скорость вращения движущейся вперед, «наступающей» лопасти складывается со скоростью полета и вычитается, когда лопасть движется назад, то есть «отступает». Из-за этого подъемная сила по диску несущего винта распределяется неравномерно. Компенсируется это за счет циклических маховых движений лопасти, в результате которых изменяется угол атаки, и подъемная сила выравнивается. Так работает несущий винт в стандартных условиях, а вот на больших скоростях все становится сложнее – возникает «срыв потока».

С эффектом «волнового кризиса», который возникает на законцовке наступающей лопасти, можно бороться, придав ей стреловидную форму. Это отодвигает возникновение проблемы на более высокие скорости. А вот проблема с зоной обратного обтекания на отступающих лопастях требует более серьезных решений. Например, при скорости полета 450–500 километров в час больше половины лопасти будет обтекаться воздушным потоком с обратной стороны, ставя проблему балансировки вертолета в разряд основных.



Конвертоплан

Компания Bell еще в 50-х годах прошлого века сконцентрировалась на концепции конвертоплана – аппарата вертикального взлета и посадки с поворотными винтами. Это нечто среднее – не очень маневренный вертолет и не самый быстрый самолет.

Но отдадим должное инженерам из Bell – вместе с Boeing они достигли хороших результатов. Герой многих боевиков Bell V-22 Osprey способен лететь со скоростью 500 километров в час. Конвертоплан с 2005 года стоит на вооружении ВВС и Корпуса морской пехоты США.



У конвертоплана есть два существенных недостатка: техническая сложность и стоимость. Например, Osprey опережает Chinook не только по скорости, но и по цене – 116 миллионов долларов против 29 миллионов долларов. Согласитесь, заставляет задуматься.

Американец Х2

Компания Sikorsky еще в 70-х годах прошлого века сформулировала «концепцию наступающей лопасти» – ABC (Advancing Blade Concept). Идея состоит в том, что проблемная, «отступающая» часть несущего винта, на которой возникает зона обратного обтекания, не участвует в создании подъемной силы, а для борьбы с «волновым кризисом» на наступающей части снижается скорость вращения несущего винта.

Фактически подъемную силу на вертолете создают противоположные половинки двух соосных несущих винтов. Полноценно это решение было реализовано на концепте Sikorsky-X2. Он оборудован двумя жесткими соосными винтами и дополнительным толкающим винтом для создания пропульсивной силы.

Инновационным решением было отказаться от классического автомата перекоса – на X2 угол атаки лопастей выставляет компьютер с помощью специальных рулевых механизмов в зависимости от полетной ситуации. На мой взгляд, это одна из важнейших инноваций в сфере управления вертолетом в настоящее время. В 2010 году X2 развил скорость 460 километров в час.

Через год программа X2 была завершена, и разработчики перешли к новой машине – S-97 Raider, первый полет которой состоялся три года назад. Американец показал следующие характеристики: максимальная скорость 444 километра в час, крейсерская – 407 километров в час, на борту шесть бойцов и вооружение. Кстати, вертолет может быть переоборудован под беспилотник. Стоит концептуальная военная вертушка от 15 миллионов долларов.

Европеец Х3

Экспериментальная программа Eurocopter X³ (X-cube demonstrator) вполне серьезна и успешна, хотя бы из-за показанных скоростных результатов. Концептуально европеец, собранный на базе серийного Eurocopter AS365 Dauphin, построен по одновинтовой схеме с двумя тянущими винтами. За счет разницы в тяге они компенсируют реактивный момент, возникающий на вертолетах одновинтовой схемы, и обеспечивают путевое управление. При скорости более 400 километров в час крыло, на котором установлены тянущие винты, принимает на себя до 80% подъемной силы, несущий винт разгружается, и скорость его вращения можно уменьшить. В 2013 году машина побила рекорд американского Sikorsky-X2, разогнавшись до 472 километров в час в горизонте. Возобновление европейской программы планируется не ранее 2020 года.

ПСВ – перспективный скоростной вертолет

У нас уже много лет ведутся работы в этом направлении, есть серьезные наработки и множество решений. Еще в 2007 году камовцы показали свое видение скоростного вертолета – Ка-92. Несколько



позднее МВЗ им. М. Л. Миля предложило проект Ми-Х1. Наш демонстратор программы ПСВ создан на базе скоростного Ми-24. Убрали кабину летчика-оператора, заузили носовую часть фюзеляжа, «поигрались» с крылом и, конечно, снимали все ненужное. Машина оснащена новыми лопастями несущего винта. Вот их как раз и тестировали.

Вертолет совершил первый полет 29 декабря 2015 года. Машина испытывалась как с крыльями, так и без них. Осенью 2016 года ПСВ достиг скорости 405 километров в час.

Конечно, это совсем не мировой рекорд. Но ведь машина изначально создавалась не для рекордов, а для проведения отработки технологий несущей системы. Новые лопасти НВ имеют особую «аэродинамическую крутку» и будут применяться на существующих и новых вертолетах. Например, на Ми-28 можно увеличить максимальную скорость на 10%, а крейсерскую – на 13%.

В 2017 году была запущена программа СБВ (скоростной боевой вертолет). Контракт между Минобороны и корпорацией «Вертолеты России» на создание технического облика вертолета следующего поколения истекает в этом году. Получается, что скоро станет понятен облик будущего боевого российского вертолета.

«Дизайн вертолета будет совершенно другим. В моем сознании это дизайн скоростной машины: зализанный контур, размещение средств поражения внутри корпуса – исключительно аэродинамически совершенная машина, которая необходима и для другого качества – меньшей заметности», – отметил Сергей Михеев, генеральный конструктор АО «Камов».

Прорабатываемые сейчас технические решения, как в компании «Камов», должны обеспечить прирост скорости полета с нынешних 300 километров в час до границы в 500 километров в час. МВЗ им. М. Л. Миля, возможно, дотянет до 450–470 километров в час. Каждая из конкурирующих схем имеет свою изюминку и свой потенциал.

Ка-92

Компоновочная и аэродинамическая схема Ка-92 создана в классической для КБ соосной компоновке. Камовцы, как и фирма Sikorsky, реализуют «концепцию наступающей лопасти», принцип которой был описан выше. На мой взгляд, в будущем такой подход более перспективен, хотя есть множество технических сложностей.

Впереди разработка новых типов несущих винтов, новых компоновочных решений вертолета и новых принципов управления. Необходимо научиться управлять оборотами несущего винта, перейти к более сложным законам управления лопастями несущего винта. Привычный автомат перекоса должны заменить специальные «рулевые механизмы», которые вместе с бортовым компьютером дадут более сложные алгоритмы поведения лопастей. Это позволит им в нужный момент времени занимать наиболее выгодное положение по углу атаки.

Ми-Х1



Перспективный Ми-Х1 представляет собой классическую одновинтовую схему с автоматом перекоса несущего винта и толкающим винтом, расположенным на конце длинной хвостовой балки. Компенсация реактивного момента будет осуществляться за счет поворота управляющих поверхностей, расположенных в спутной струе толкающего винта.

Срыв потока, который возникает на отступающей лопасти, планируется снижать с помощью системы локального подавления срыва на отступающей лопасти SLES (Stall Local Elimination System). В теории это должно улучшить балансировку несущего винта на больших скоростях.

Представленный милевцами проект очень напоминает конструктивную схему VTDP (Vectored Thrust Ducted Propeller), показанную компанией Piasecki Aircraft. Смонтированный в трубе толкающий винт с управляемым вектором тяги в комбинации с несущими крыльями. Экспериментальная модель X-49 Speed Hawk в 2007 году достигла скорости 268 километров в час. Американцы от этой схемы отказались – говорят, маневренность машины на режимах висения оставляла желать лучшего.

Движение вперед

Двигаться в направлении скорости надо, и деньги вкладывать. С умом вкладывать.

И не надо кричать, что у нас сплошные технологические проблемы, надо их решать. Мир однозначно не стоит на месте, и через десять лет вопрос высокотехнологичного, скоростного боевого вертолета нового поколения встанет ребром. Справимся? Сделаем ли действительно инновационную машину или повторим то, что уже есть у них?

Я уверен, наши конструкторы и наша промышленность справятся, и не такие проблемы мы решали быстрее и за меньшие деньги. Для этого надо меньше говорить и больше делать.

Москва, август 2017 года:

«Министерство обороны на протяжении длительного времени требует от "Вертолетов России" создать новую концепцию платформы боевого вертолета, отличающуюся повышенной крейсерской скоростью, примерно на уровне 400 километров в час», – заявил заместитель министра обороны России Юрий Борисов.

Дубай, 12 ноября 2017 года:

«Две концепции скоростного вертолета для Минобороны РФ будут представлены в следующем году. Заказчик выберет предпочтительные решения», – сообщил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Москва, 22 февраля 2018 года:

«Опытный образец российского перспективного скоростного боевого вертолета, разрабатываемого "Вертолетами России" в интересах Минобороны РФ, совершит первый полет в 2019 году», – сказал глава «Ростеха» Сергей Чемезов.

[\(Звезда\)](#)

Военный вертолет Ми-38 покажут на международном форуме «Армия-2018»

Военную модификацию транспортного вертолета Ми-38, который производят на Казанском вертолетном заводе (КВЗ), покажут на Международном военно-техническом форуме «Армия-2018», который пройдет в августе в городе Кубинка Московской области. Об этом говорится на сайте холдинга «Вертолеты России», куда входит КВЗ.



Напомним, военную версию Ми-38 начали собирать в Казани в августе прошлого года.

[\(Коммерсантъ - Казань\)](#)

Новости вертолетной индустрии в России

Проекты компании «Русские Вертолетные Системы» на HeliRussia 2018

Компания «Русские Вертолетные Системы» примет активное участие в 11-й Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2018 и представит все основные направления собственной деятельности на обширной экспозиции из двух стендов, где посетители выставки смогут пройти тестирование своих возможностей в управлении вертолетом и поучаствовать в мастер-классе по оказанию первой помощи.

«Русские Вертолетные Системы» – одна из немногих в отечественной вертолетной индустрии компаний «полного цикла»: она является одним из ведущих российских операторов вертолетной техники; совместно с разработчиками и производителями занимается ее обслуживанием и дальнейшей модернизацией; осуществляет поставку и техническое обслуживание вертолетов; успешно проектирует, строит и эксплуатирует объекты наземной инфраструктуры; проводит подготовку и переподготовку летного и технического персонала на базе собственного авиационного учебного центра (АУЦ).



На главном стенде компании будет демонстрироваться вертолет «Ансат», оборудованный медицинским модулем. «Русские Вертолетные Системы» являются самым крупным гражданским оператором вертолетов этого типа и активно применяет их в рамках федеральной программы развития санитарной авиации. В марте компания получила уже 5-й медицинский «Ансат». Ожидается, что к концу 2018 года в парке компании будет 11 таких вертолетов.

Также будут представлены проекты по разработке, строительству и эксплуатации вертолетных площадок. Компания имеет уникальный опыт в этой сфере и является единственным коммерческим оператором вертолетных площадок в черте города Москвы, создает и эксплуатирует вертолетные площадки по программе развития санитарной авиации.

Только за 2017 год компания оборудовала 70 площадок для обеспечения нужд системы здравоохранения в Курганской, Псковской и Волгоградской областях, создала в Волгоградской и Псковской областях 2 центра постоянного базирования, оснащенных современным оборудованием,



позволяющим осуществлять ночные взлеты и посадки, а также проводить оперативное техническое обслуживание медицинских вертолетов. В феврале 2018 года в Кургане компания открыла «Вертолетный центр оперативной медицины», который в дальнейшем станет базой для создания «Уральского хаба санитарной авиации».

На отдельном стенде в рамках выставки HeliRussia 2018 будет представлен АУЦ компании «Русские Вертолетные Системы». На нем разместится уникальный комплексный тренажер вертолета RobinsonR44 – эта модель является одной из самых популярных в отечественной авиации общего назначения. Кроме того, АУЦ компании является единственным гражданским учебным центром в России, который готовит летно-технический состав для вертолетов типа «Ансат». Всего за свою историю АУЦ подготовил более 2000 специалистов гражданской авиации.

Специально для посетителей выставки HeliRussia 2018 на стенде АУЦ компании «Русские Вертолетные Системы» будет организовано компьютерное тестирование, которое позволит оценить способности человека к управлению вертолетом. Для всех желающих будет представлена информация об учебных программах и о процессе допуска к управлению вертолетом. Помимо этого, на главном стенде компании будет проведен семейный мастер-класс по оказанию первой помощи и правильным действиям в чрезвычайных ситуациях.

HeliRussia 2018 будет проходить с 24 по 26 мая в павильоне №3 МВЦ «Крокус Экспо». Компания «Русские Вертолетные Системы» является постоянным участником выставки.

[\(HeliRussia 2018\)](#)

В 1 квартале 2018 года «Русские Вертолетные Системы» спасли 100 пациентов

По итогам 1 квартала 2018 года, АО «Русские Вертолетные Системы» транспортировали 100 пациентов в Волгоградской, Псковской и Курганской областях. Суммарный налет вертолетов Компании в этих регионах за это время составил 260 часов.

АО «Русские Вертолетные Системы» предоставляет услуги санавиации в Волгоградской, Курганской и Псковской областях в рамках реализации Приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации».

Основу парка санитарной авиации Компании составляют новейшие отечественные вертолеты «Ансат», разработанные «Казанским Вертолетным Заводом». Вертолеты данного типа развивают максимальную скорость до 275 км/ч и способны совершать перелеты на расстояния свыше 500 км.

«Ансат» оборудован ползковым шасси и обладает самой просторной в своем классе кабиной, оснащенной современным медицинским модулем, позволяющем проводить не только мониторинг состояния пациентов, но и, при необходимости, комплекс реанимационных мероприятий. Удобная погрузка пациентов в кабину вертолета обеспечивается двумя сдвижными дверями, расположенными по обоим бортам вертолет.



По словам заместителя Генерального директора по организации летной работы – начальника летной службы, пилота-инструктора Сергея Фадеева, «Ансат» - уникальная для отечественного рынка машина, сочетающая самый современный международный опыт и такие традиционные сильные качества отечественных машин как простоту и экономичность, изначально высокую степень подготовки к эксплуатации в самых сложных условиях и неприхотливость». По мнению специалистов, вертолет позволит существенно расширить возможности санитарной авиации России.

14 марта на территории Казанского вертолетного завода состоялась передача шестого вертолета «Ансат» крупнейшему гражданскому эксплуатанту воздушных судов данного типа — АО «Русские Вертолетные Системы». Борт 33072 стал первым поставленным вертолетом в рамках подписанного в декабре прошлого года контракта между АО «РВС» и «ГТЛК» на поставку в 2018 году еще 6 вертолетов «Ансат» с медицинским модулем.

[\(РВС\)](#)

В Сызрани прошел выпуск военных вертолетчиков

В минувшую субботу, 31 марта, сызранское вертолетное училище (СВВАУЛ) провело 48-ой выпуск курсантов. В этом году училище закончили 290 человек, которые будут служить в Вооруженных силах РФ и в других ведомствах.

Среди выпускников этого года больше 10% окончили военный вуз с отличием, а двое с золотой медалью, - пишет "Маленькая Сызрань".

После вручения дипломов, выпускники простились со знаменем училища. Затем курсанты, преподаватели СВВАУЛ и лейтенанты прошли парадом по центральной площади города.

[\(Территория Самара\)](#)

Финишная прямая: до выставки HeliRussia 2018 остается 50 дней

До открытия 11-й Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2018 остается 50 дней – она начнет работу уже 24 мая в Москве. К этому моменту собрана практически полная экспозиция, но отраслевые компании могут присоединиться к выставке и получить шанс выступить на одной из самых крупных и авторитетных отраслевых площадок мирового уровня.

HeliRussia 2018 разместится в двух залах нового для выставки, 3-го павильона МВЦ «Крокус Экспо». Компании-участники представляют: Белоруссию, Бельгию, Великобританию, Германию, Иран, Италию, Китай, Ливию, Литву, Мальту, Польшу, Россию, США, Финляндию, Францию, Чехию и ЮАР. Среди экспонентов – все основные мировые производители вертолетной техники, отмечается рост в сегментах компаний из области вертолетного двигателестроения, поставщиков бортового оборудования и используемых в авиации высокотехнологичных материалов. Заявки от новых участников принимаются до 13 апреля.

Программа выставки обещает стать емкой и интересной. Среди экспонатов будет демонстрироваться продукция как гражданского, так и военного назначения. Особенно насыщен сегмент легких вертолетов – на HeliRussia 2018 ожидается премьера сразу нескольких новинок в этой категории.



В деловой программе также состоятся премьеры – новые конференции будут проведены по темам авиационного двигателестроения, сельскохозяйственной авиации и жизненному циклу военно-технического сотрудничества. Пройдут традиционные мероприятия по рынку вертолетов, санитарной авиации и авиационному бортовому оборудованию.

HeliRussia пользуется вниманием высокопоставленных представителей федеральных, региональных и отраслевых органов власти, посещающих как выставочную, так и деловую программу. В 2017 году число посетителей выставки достигло 12,000 человек, среди которых традиционно велика доля отраслевых специалистов, заказчиков услуг и оборудования, руководителей предприятий среднего и высшего звена.

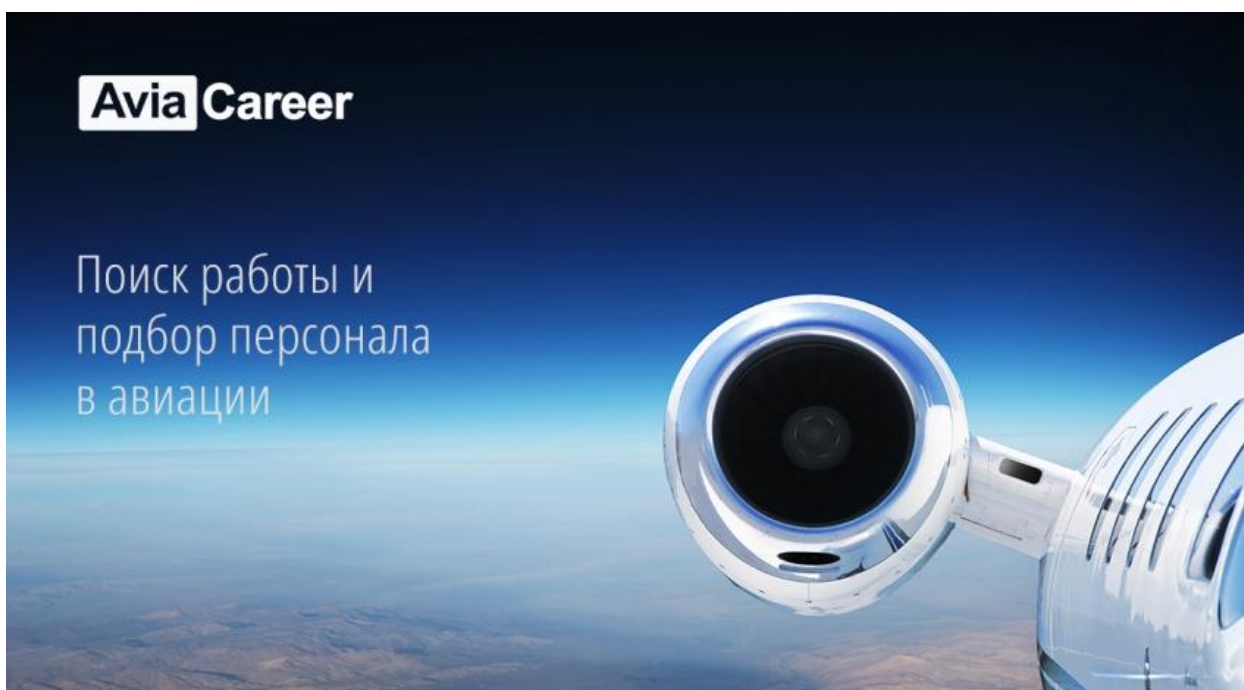
Сегодня на сайте HeliRussia.ru открылась аккредитация СМИ и регистрация посетителей. Гостям выставки следует заполнить анкету в разделе «Онлайн-регистрация посетителя» в меню сайта «Для посетителей» и проследовать дальнейшим инструкциям. Стоимость билета на выставку остается неизменной и составляет 500 р. Регистрация также будет доступна непосредственно на месте в даты проведения выставки.

HeliRussia 2018 продлится с 24 по 26 мая в МВЦ «Крокус Экспо». Мероприятие проводится Минпромторгом согласно распоряжению Правительства России по инициативе и при поддержке Ассоциации Вертолетной Индустрии.

[\(HeliRussia 2018\)](#)

AviaCareer.com - информационный партнер HeliRussia 2018

С 24 по 26 мая в МВЦ «Крокус Экспо» пройдет крупнейшая в Европе и Северной Азии XI выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2018. Ожидается, что в этом году HeliRussia – одно из главных событий для российских и зарубежных отраслевых компаний – превзойдет показатели предыдущего юбилейного года. Участники готовят насыщенную выставочную программу, а руководители компаний, специалисты, эксперты и представители государственных органов власти получат возможность провести диалог на все актуальные темы в индустрии.



Активность в любой деловой сфере не обходится без поиска подходящих кадров для успешного решения всех стоящих перед бизнесом задач. Портал AviaCareer.com является крупнейшим и наиболее эффективным инструментом для поиска и подбора персонала в авиационной отрасли.

AviaCareer.com давно зарекомендовал себя как удобный и эффективный ресурс, которому доверяют сотни ведущих авиационных предприятий и тысячи квалифицированных специалистов. Сайт предоставляет современные технологичные сервисы, позволяющие работодателям быстро и эффективно подбирать нужных кандидатов, а соискателям - находить интересную высокооплачиваемую работу.



Портал активно развивается, специалисты компании следят за всеми новыми тенденциями в сфере онлайн-рекрутмента. Участие в выставке HeliRussia - отличная возможность обсудить насущные проблемы с главными игроками рынка, а также поделиться своим опытом, накопленным за годы работы.

Команда AviaCareer.com будет рада видеть всех желающих на нашем стенде в Crocus Expo!
(AviaCareer.com)

Об участии в выставке HeliRussia 2018 заявили 20 предприятий ОПК

На данный момент 20 компаний, подтвердивших участие в HeliRussia 2018, покажут на выставке свои разработки в военной сфере. Об этом Mil.Press Военное сообщили в компании "Русские Выставочные Системы" (PBC), организующей мероприятие.

В частности, свои экспозиции на выставке собираются представить НПП "Аэросила", НПП "Полет", "Раменский приборостроительный завод", "Авиаавтоматика" им. В.В. Тарасова, "Уральский оптико-механический завод", ЭОКБ "Сигнал", "Государственный Рязанский приборный завод" и другие.

В компании PBC добавили, что, помимо предприятий оборонки и других отраслей науки и промышленности, участниками HeliRussia 2018 станут представители министерства обороны России, иностранные делегации, включающие военных специалистов и военных атташе.

Традиционно в выставке участвует компания "Рособоронэкспорт", представляя новую информацию по экспорту российских военных вертолетов, а также по модернизации и поддержке летной годности ранее поставленных машин.

Титульный спонсор HeliRussia – холдинг "Вертолеты России" – объединяет в себе все конструкторские бюро и заводы, проектирующие и поставляющие военные вертолеты типа "Ми" и "Ка".

Помимо российских компаний заявки на участие в выставке подали представители 17 стран.

Как отметили в PBC, работа по привлечению новых участников HeliRussia из сферы оборонно-промышленного комплекса велась, в частности, в рамках выставок "Гидроавиасалон", МАКС-2017 и "Армия-2017", где HeliRussia 2018 представляли на самостоятельном стенде.

На выставке планируется демонстрация военно-транспортного вертолета типа Ми-8/17 в современной модификации. Участники представят оптические, навигационные и радиокоммуникационные комплексы. Среди экспонатов выставки – лазерная система наведения ЛСН-296, наשלменная система целеуказания и индикации (НСЦИ-В), бортовая радиолокационная станция Н-025Э, прицельная круглосуточная система ГОЭС-451, обзорно-поисковая станция ГОЭС-321МК и др.

XI Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2018 пройдет с 24 по 26 мая в Москве на площадке МВЦ "Крокус Экспо" (залы №14 и 15 павильона №3). В рамках деловой программы

состоится конференции "Авиационное оборудование", "Рынок вертолетов: реалии и перспективы", "Санитарная авиация и медицинская эвакуация". Также на выставке планируется обсудить актуальные вопросы двигателестроения.

Военное.рф

Uralhelicom приняла очередной новый вертолет H130

Уральская вертолетная компания Uralhelicom приняла новый однодвигательный вертолет H130 (прежнее название — EC130 T2). Приемка состоялась на заводе-производителе Airbus Helicopters в Мариньяне (Франция), сообщает Uralhelicom.



Воздушное судно дополнительно оснащено системой аварийного приводнения. За счет специальной отделки Stylence повышена шумоизоляция салона. На ВС также будет проведены доработки для повышения уровня безопасности.

Вертолет H130, рассчитанный на одного пилота и шесть пассажиров, оборудован двигателем Arriel 2D. По сравнению со своим предшественником EC130 B4 у машины в том числе улучшена система контроля за вибрацией, установлен ударопрочный топливный бак, внедрен новый интерфейс систем.

В 2018 г. уральская компания уже поставила российским клиентам два вертолета американского производителя Robinson Helicopter — поршневого R44 Raven I и газотурбинный R66 Turbine.

По итогам всего 2017 г. Uralhelicom передала заказчикам 13 машин, включая Airbus Helicopters H125/EC145, Leonardo Helicopters AW119 и Robinson R44.

ATO.Ru

ОДК организовала вертолетную перевозку промышленного двигателя на удаленный объект

Объединенная двигателестроительная корпорация впервые обеспечила воздушную транспортировку промышленного газотурбинного двигателя (ПГТД) ПС-90ГП-2 на удаленный объект газотранспортной системы. Общая масса двигателя и контейнера составила 8,5 т. Индустриальный двигатель ПС-90ГП-2 разработки и производства ОДК был успешно доставлен тяжелым вертолетом Ми-26Т на компрессорную станцию (КС) «Байдарацкая» в Ямало-Ненецком автономном округе для ООО «Газпром трансгаз Ухта».



Компрессорная станция «Байдарацкая» находится в труднодоступном районе, доставка грузов на этот участок существенно затруднена в связи с полным отсутствием железнодорожного сообщения и автомобильных дорог, включая «зимники» и паромные переправы. Для доставки ПГТД из Перми, где расположен его производитель - АО «ОДК-Пермские моторы», на компрессорную станцию была организована сложная мультимодальная перевозка с использованием нескольких видов транспорта, включая специализированный автотранспорт, железнодорожную и авиационную перевозку на внешней подвеске. Кроме того, силами АО «ОДК-Авиадвигатель» и АО «ОДК-Пермские моторы» была



осуществлена специальная доработка контейнера ПГТД с целью приведения его в соответствие требованиям, предъявляемым к грузам для перевозки на внешней подвеске вертолета.

После выполнения всех необходимых приготовлений двигатель был успешно доставлен на КС на внешней подвеске тяжелого транспортного вертолета Ми-26Т. Транспортировка прошла без проблем и в согласованные с заказчиком сроки. Двигатель успешно введен в эксплуатацию с помощью инженеров АО «ОДК-Пермские моторы» из службы поддержки заказчиков.

«Одной из задач ОДК является расширение рынка продаж нового и услуг по капитальному ремонту находящегося в эксплуатации газотурбинного оборудования наземной тематики производства предприятий холдинга», – пояснил заместитель генерального директора – руководитель дивизиона «Энергетические и промышленные программы» ОДК Сергей Михайлов.

Двигатель ПС-90ГП-2 мощностью 16 МВт разработан на базе семейства высокоэффективных авиационных двигателей ПС-90А и используется для механического привода в составе газоперекачивающих агрегатов и привода электрогенераторов в составе газотурбинных электростанций. Вес одного двигателя ПС-90ГП-2, упакованного в контейнер брутто/нетто, – 8,5 т.

«В настоящее время ПАО «Газпром» и другие компании ТЭК строят свои объекты в труднодоступных местах, – отметил Сергей Михайлов. – Транспортировка двигателя на внешней подвеске вертолета характеризует ОДК как надежного партнера, способного решать любые сложные задачи, и повышает конкурентоспособность нашей продукции».

Вертолет Ми-26Т, выполнивший задачу по транспортировке двигателя, является самым грузоподъемным серийно выпускаемым вертолетом в мире. Его грузоподъемность достигает 20 т. Он может выполнять не только транспортные, но также противопожарные и спасательные задачи. Вертолет выпускается на предприятии «Роствертол», входящем в холдинг «Вертолеты России».

[\(Ростех\)](#)

Торжокские «Беркуты» в День Победы пролетят в парадном строю над Красной площадью

Легендарная пилотажная группа начала подготовку на аэродроме в Кубинке.

9 мая в Москве пройдет большой Парад Победы. По Красной площади пройдут войска и техника, а в небо поднимется авиация.

В параде примут участие вертолетчики Торжокского авиацентра. В парадном строю проследует единственная в России вертолетная пилотажная группа «Беркуты» на вертолетах Ми-28Н «Ночной охотник». Вся авиация пройдет над Красной площадью на высоте 200 метров.

В понедельник, 3 апреля, вертолетчики из Торжка прибыли на аэродром для начала подготовки к параду. Об этом сообщается на официальной странице «Беркутов» в соцсети. В ближайшее время они отработают сбор в парадный строй, проход и роспуск по завершению пролёта.



Напомним, также в параде принимают участие летчики из Мигалово на тяжелых военно-транспортных самолетах Ил-76. Пилоты тренируются над областной столицей уже с марта, отрабатывая групповой пролёт.

Tverigrad.ru

«Русские Вертолетные Системы» и ГБУЗ «ТЦМК Волгоградской области» подписали контракт на предоставление услуг санавиации

АО «Русские Вертолетные Системы» и ГБУЗ «ТЦМК Волгоградской области» 1 апреля подписали контракт на выполнение услуг санавиации в рамках Приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации».

Контракт подписали Генеральный директор АО «Русские Вертолетные Системы» Алексей Зайцев и Директор ГБУЗ «ТЦМК Волгоградской области» Владимир Ярмолич.

Согласно Контракту, полеты будут выполняться в течение двух лет.

В регионе с 1 июня 2017 года работает специализированная медицинская авиационная служба Компании. Полеты выполняются на новейшем отечественном вертолете «Ансат». Машина оснащена специализированным медицинским модулем и обладает самой просторной кабиной в своем классе.

В 2017 году санавиация «Русских Вертолетных Системы» осуществляла вылеты в 24 района Волгоградской области. Всего в 2017 году в регионе вертолетами «РВС» было эвакуировано 196 человек.

Конкурс на предоставление услуг санитарной авиации был объявлен 19 февраля 2018. Подведение итогов конкурса состоялось 21 марта 2018.

[РВС](#)

Правительство поддержит программу санавиации, заявила Голодец

Правительство России будет поддерживать и развивать программу санитарной авиации, сообщила вице-премьер РФ Ольга Голодец.

«Программу санавиации мы будем развивать и всячески поддерживать», — сказала Голодец на коллегии Минздрава в пятницу.

Она отметила, что во время поездок по регионам сама видела, как благодаря таким воздушным судам спасаются человеческие жизни.

Как отметила министр здравоохранения Вероника Скворцова, в 2017 году благодаря санавиации удалось спасти более 29 тысяч человек.

[РИА Новости](#)

Первая женщина - пилот санавиации: «Тяжело, когда помочь уже нельзя»

Первая в Москве и, возможно, единственная в России женщина — пилот санитарной авиации Екатерина Орешникова работает в Московском авиационном центре, чьи экипажи каждый день поднимаются в воздух, чтобы доставить медиков в отдаленные районы столицы и спасти чью-то жизнь. Корреспондент РИА Новости побывал в МАЦ и побеседовал с пилотом-спасателем о ее профессии.



Если бы не «Ночные ведьмы»

Пока мы готовимся к интервью, коллеги Екатерины Орешниковой предупреждают, что ее экипаж сейчас находится на дежурстве и если поступит вызов, то мы мгновенно сворачиваемся. Советуют отнестись к этому серьезно, потому что будет дорога каждая секунда, а Екатерина строже многих мужчин в МАЦ.

Ее экипаж — второй на очереди, одновременно в Москве дежурят три санитарных вертолета.

Вообще-то она должна была стать учителем истории. В школе ей легче всего давались гуманитарные предметы — и вопрос был почти решенным.

"Родители одобрили мой выбор. Хотя мой папа, авиационный инженер, готовил вертолеты к полетам, он очень редко брал меня на аэродром — лишь в самом раннем детстве. Наверное, потому, что знал, как тяжело девчонкам на вертолетах. Он мне таких трудностей не желал. И все сделал, чтобы отгородить меня от этого", — говорит она.

Но однажды Екатерина посмотрела фильм "В небе ночные ведьмы".

"Это про женщин-летчиц, летавших в войну на самолетах У-2. Они побороли свой страх и совершили нечто невозможное, это меня поразило", — продолжает она. С тех пор Екатерина знала, что точно окажется в небе, но сразу решила для себя: только в гражданской авиации.

От аэроклуба ДОСААФ до санитарной авиации

Однако добиться задуманного было не так просто. Для девушек небо тогда, перед самым развалом СССР, было практически закрыто: в профильное училище брали только тех, кто уже налетал первые часы в аэроклубах. Причем это еще ничего не гарантировало — отбор был жесточайший.

"В то время девчонки могли летать лишь в аэроклубах, как спортсмены, — объясняет Екатерина. — Лучшим давали направление от аэроклуба в Запорожское летное училище ДОСААФ, единственное официально принимавшее девочек на обучение в качестве пилотов-профессионалов. Учились мы на вертолете Ми-2". При поступлении, вспоминает она, девушкам, в отличие от молодых людей, надо было сдавать технику пилотирования.



Получив диплом, Орешникова переучилась на Ми-8. Летала на пассажирских линиях. "Но когда образовалась авиация МЧС, я поняла, что мне туда", — говорит летчица.

В МЧС Екатерина проработала с 1999 по 2015 год, вылетала на чрезвычайные ситуации в разных регионах России и за рубежом. Потом перешла в санитарную авиацию Московского авиационного



центра (МАЦ), который относится к столичному департаменту по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности. Сейчас у нее уже более 3,5 тысячи часов налета. Управляет Екатерина медицинской версией вертолета BK117C 2 (Eurocopter).

Тысячи вылетов и ни одной потери

За время существования МАЦ авиамедицинские бригады санитарных вертолетов оказали помощь более чем пяти тысячам пациентов и не потеряли в воздухе ни одного человека.

"У нас максимально отлаженная система вылета на задание и медицинской помощи, — объясняет Орешникова. — Машины готовит опытный инженерно-технический состав. С нами летают отличные врачи. Они занимаются пациентом и на земле, и внутри вертолета".

В этот момент приходит вызов. Взлетает первый вертолет. Нам объясняют, что в ТиНАО потребовалась срочная помощь пациенту с коронарной сердечной недостаточностью. Туда, в Новую Москву, летают часто. После присоединения новых территорий к столице на экипажах санитарной авиации особая ответственность за округ, где нет больниц, принимающих сердечников. Также вертолеты часто вызывают на ДТП, особенно если пострадали дети.

Настроение Екатерины немного меняется, заметно некоторое напряжение, ведь следующий вызов — ее. В прошлое дежурство, говорит она, вылетали дважды, но оба раза на месте выяснялось, что состояние пациента улучшилось и срочная госпитализация не требуется. "Это был хороший день. Лучше бывает, только если вообще нет вылетов. Тогда мы говорим: сегодня все живы и здоровы!" — рассказывает Екатерина.

"Самое тяжелое — ты прилетаешь, а помочь уже нельзя, — признается летчица. — И дети, конечно. Постоянно приходится быть свидетелем того, как жизнь человека вдруг резко меняется".

Порой бывает страшно. "Я не знаю ни одного летающего или просто ходящего по земле человека, которому бы не бывало страшно хотя бы раз в жизни. Это нормальное человеческое чувство. Другой вопрос — как человек борется со страхом и какие решения принимает", — рассуждает Орешникова.

"Каждый вылет — определенный риск, — продолжает она. — Москва — многомиллионный мегаполис, здесь много проводов, узкие улицы, зеваки. Люди часто стараются подойти поближе к вертолету с мобильными телефонами. Это опасно".

Работа не для случайных людей

Почему девушки не идут в профессиональные летчики? Екатерина предполагает, что это связано со сложностями, которые страна переживала в 1990-е годы.

"После того как я выпустилась, возник очень большой перерыв вообще с наборами в летные училища, были проблемы государственного масштаба. Девушек-спортсменок много, но чтобы дойти до профессионального пилота, нужно преодолеть очень сложный путь", — говорит она.



Поэтому в санитарной авиации, как и в авиации вообще, не бывает случайных людей. "Остаются те, кто отдает всю свою жизнь этому делу", — уверена летчица.

Дочка ее по стопам матери не пошла, хотя Екатерина не возражала бы против этого.

"Она — гуманитарий, будет учителем русского языка и литературы. Если бы она стала пилотом, я бы тоже была очень рада. Но главное, чтобы ей нравилось то, чем она занимается, чтобы она нашла свое место в жизни. Я поддерживаю любое ее достойное решение", — подчеркивает Екатерина.

И тут нас прерывают. Вызов: на Подольском шоссе — ДТП. По предварительной информации, пострадал ребенок, поэтому начинаются сборы, и через несколько минут вертолет под командованием Орешниковой уже в воздухе. На борту машины — два аппарата искусственной вентиляции легких, два инфузомата для точной дозировки препаратов, дефибриллятор, которым можно пользоваться даже на лету, баллоны с кислородом и многое другое. За полчаса санитарный вертолет достигнет любой, даже самой труднодоступной точки Москвы.

[\(РИА Новости\)](#)

Сотрудники ААК "Прогресс" получили ведомственные награды Минобороны РФ

Министерство обороны РФ наградило медалями "Участнику военной операции в Сирии" двух сотрудников ААК "Прогресс" холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех).



Сотрудники отдела эксплуатации и ремонта предприятия осуществляли на авиабазе Хмеймим поддержку постоянной летной готовности вертолетов Ка-52.

"Вручение наград такого рода – это признание заслуг работников предприятий холдинга. Хотя они не принимали непосредственного участия в боевых действиях, успешно выполняя обязанности по обслуживанию выпускаемой "Вертолетами России" техники, они оказывали неоценимую помощь Вооруженным Силам Российской Федерации", - отметил заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" по продажам военной вертолетной техники Владислав Савельев.

Медалью "Участнику военной операции в Сирии" награждаются военнослужащие и лица гражданского персонала Вооруженных Сил Российской Федерации за отличия, отвагу и самоотверженность, за успешное руководство действиями подчиненных и за самоотверженный труд и большой личный вклад в выполнение задач военной операции в Сирийской Арабской Республике. Медалью могут награждаться также другие граждане Российской Федерации и иностранные граждане за содействие в решении задач, возложенных на Вооруженные Силы Российской Федерации при проведении военной операции в Сирийской Арабской Республике.

[\(Вертолеты России\)](#)

ГТЛК поставит "Полярным авиалиниям" 3 вертолета Ми-8 для санавиации за 1,6 млрд рублей

ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК) поставит АО "Авиакомпания "Полярные авиалинии" три вертолета Ми-8МТВ1, следует из материалов на сайте госзакупок.

ГТЛК предоставит вертолеты для санавиации в лизинг за 544,84 млн рублей каждый (включая НДС), что равно начальной цене контракта. Таким образом, общая стоимость трех вертолетов составит 1,635 млрд рублей.

Закупка проводилась в форме запроса котировок, других заявителей не было.

[\(Интерфакс-Россия\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Первый H160 в Латинской Америке



Компания Airbus Helicopters получила первый заказ на H160 от неназванного клиента из Бразилии, который будет использовать вертолет для деловых авиаперевозок. Этот заказ, первый от латиноамериканского клиента, получен после демонстрационных полетов в Мариньяне, где клиент сам испытал комфорт пассажирского салона в полете.

«Мы с гордостью объявляем о первой продаже H160 в Латинскую Америку, где он имеет большой потенциал, поскольку мы наблюдаем большой интерес среди клиентов», - сказал

Месроб Каралежян, глава подразделения в Латинской Америке Airbus Helicopters. «Легко понять, почему H160 привлекает клиентов частной и деловой авиации, так как он не только стильный, но и имеет новейшие технологии, которые дают пассажирам элегантный, безопасный и чрезвычайно удобный способ путешествовать».

H160 – первый гражданский вертолет, оснащенный полностью композитным фюзеляжем, преимущества которого включают более легкий планер, который сберегает топливо, оптимизацию производительности и упрощенное техобслуживание.

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.

Производитель планирует ввести в эксплуатацию H160 в 2019 году.

[\(BizavNews\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Арбитраж признал законным запрет Росавиации на взлет из Геленджика в сторону гор

Арбитражный суд Москвы отказал в иске авиакомпании "Победа" к Росавиации, сообщают российские информагентства. Авиаперевозчик просил признать недействительным отказ Росавиации рассмотреть программу подготовки пилотов для взлета из Геленджика в сторону гор.

"Победа" хочет подготовить пилотов для взлета в сторону гор для случаев, когда по климатическим условиям нельзя взлетать в сторону моря. Сейчас Росавиация разрешает взлетать и садиться только со стороны моря, и сильный ветер может парализовать работу аэропорта на несколько дней. Запрет в ближайшее время отменять не собираются, заявил представитель Росавиации в суде.

"Победа", которая начнет летать в Геленджик с 1 июня, подала иск к Росавиации в начале марта.

[\(Коммерсантъ\)](#)

ПАО «ОАК» представит в Латинской Америке ведущие проекты

С 3 по 8 апреля 2018 года ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) примет участие в 20-м юбилейном международном салоне FIDAE–2018 (г. Сантьяго, Чили) – одной из крупнейших авиационно-космических выставок в Латинской Америке.

На стенде корпорации (стенд № D4, Hall D) будут представлены программы корпорации в области гражданской, боевой и специальной авиации. Боевая авиация будет представлена программой МиГ-29М. Многофункциональный истребитель МиГ-29М – это глубоко модернизированный высокоманевренный боевой самолет поколения 4+. В нем использован ряд технологий, обеспечивающих превосходство над машинами аналогичного класса.

Гражданские проекты ОАК будут представлены программой Суперджет 100. Мексиканская авиакомпания Interjet успешно эксплуатирует многочисленный флот самолетов Суперджет 100. Контракт на поставку самолетов в авиакомпанию заключен в 2010 году. Авиакомпания начала эксплуатацию Суперджет 100 в сентябре 2013 года. К настоящему времени у мексиканского авиаперевозчика в эксплуатации находится 22 самолета, которые выполнили более 109 тыс рейсов, налетав за это время более 126 тыс часов. Самолеты Суперджет 100 авиакомпании Interjet выполняют полеты как внутри страны, так и за ее пределы – в США и другие страны Латинской Америки.



Также вызывают интерес в регионе уникальные самолеты-амфибии Бе-200 и Бе-103, представляемые на стенде корпорации – характеристики самолета позволят странам Латинской Америки использовать такие самолеты с максимальной гибкостью и эффективностью.

[\(ОАК\)](#)

Рособоронэкспорт представит свои предложения в области авиации и космоса на выставке FIDAE в Чили

АО "Рособоронэкспорт" (входит в Госкорпорацию Ростех) организует российскую экспозицию на Международной выставке военной и авиационно-космической техники FIDAE 2018. Выставка проводится в период с 3 по 8 апреля на территории международного аэропорта имени Артуро Мерино Бенитеса, расположенного рядом с городом Сантьяго, Чили.

Официальную российскую делегацию на выставке возглавляет заместитель директора ФСВТС России Анатолий Пунчук, главой объединенной делегации Госкорпорации Ростех и Рособоронэкспорта назначен заместитель начальника Департамента оборонных технологий и космоса спецэкспортера Станислав Андруковский.

"Рособоронэкспорт рассматривает латиноамериканский регион как один из важных и перспективных для развития военно-технического сотрудничества. Сегодня мы взаимодействуем по различным проектам для всех видов вооруженных сил, в том числе ведем активное сотрудничество в области модернизации и переоснащения военно-воздушных сил стран региона. Предлагаемые заказчикам российские образцы авиационной техники обладают конкурентоспособными боевыми, функциональными и эксплуатационными свойствами и характеристиками и полностью адаптированы к эксплуатации в климатических условиях стран Латинской Америки", - сообщил Станислав Андруковский.

Стенд Рособоронэкспорта располагается в павильоне D (стенд D 57). На нем демонстрируется более 200 образцов вооружения и военной техники российского производства.

Наиболее перспективными для рынка Латинской Америки из представляемых образцов считаются многоцелевые истребители Су-30 различных модификаций, многофункциональные истребители МиГ-29М/М2, учебно-тренировочные (учебно-боевые) самолеты Як-130, боевые вертолеты Ми-28НЭ, боевые разведывательно-ударные вертолеты Ка-52, многоцелевые вертолеты типа Ми-17, а также легкие многоцелевые вертолеты "Ансат" и Ка-226Т.

Высокая востребованность современных российских боевых самолетов обусловлена их высокими летно-техническими и тактико-техническими характеристиками, а также боевыми возможностями по решению возлагаемых задач.

Популярность вертолетов типа Ми-17 во многом определяется их многофункциональностью, высокой транспортной производительностью, превосходящей конкурентов и повышенной живучестью. Многие страны Латинской Америки уже оценили эффективность применения этих вертолетов в



труднодоступных горных районах с перепадами высот и температур воздуха, а также в условиях пылевых образований без снижения ресурсов основных агрегатов.

"В ходе выставки планируется насыщенная деловая программа с представителями ряда стран региона по перспективным направлениям сотрудничества в сфере космической техники и объектов космической инфраструктуры", - добавил Станислав Андруковский.

[\(Рособоронэкспорт\)](#)

В список аффилированных лиц «Тимер Банка» вошли Сергей Чемезов и «Вертолеты России»

Из списка аффилированных лиц «Тимер Банка» вышли 19 физических и юридических лиц, а, наоборот, вошли 27. Это следует из сведений, опубликованных на сайте центра раскрытия корпоративной информации.

Так, из аффилированных лиц вышли признанная банкротом «Новая нефтехимия» (ранее владела 100% акций банка), экс-глава «Татфондбанка» Роберт Мусин, бывший зампред ТФБ Рамиль Насыров, «ТФБ Стратегия» и т.д.

Среди тех, кто вошел в список, фигурируют банк «Российская финансовая корпорация» (владеет более 99% акций «Тимер банка»), «Рособоронэкспорт» и его гендиректор Александр Михеев, «Ростех» и глава компании Сергей Чемезов, а также «Вертолеты России» и глава холдинга Андрей Богинский.

Напомним, что в последних числах февраля банк «Российская финансовая корпорация» («РФК-банк») сформировал новый состав совета директоров «Тимер Банка» из пяти человек.

[\(Реальное время\)](#)

ОДК подведет итоги десятилетия на форуме двигателестроения

С 4 по 6 апреля 2018 года на ВДНХ в Москве состоится Международный форум двигателестроения (МФД). На выставке Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) представит натурные образцы и макеты новейших двигателей для авиации, ВМФ, космических программ, газотранспортных сетей и энергетики. В частности, ОДК впервые продемонстрирует публике новый двигатель ТВ7-117СТ для военно-транспортного самолета Ил-112В и авиалайнера Ил-114-300, сообщили Mil.Press Военное в корпорации.

МФД-2018 приурочен к 10-летию существования ОДК. В связи с этим на форуме подведут итоги деятельности и представят достижения Объединенной двигателестроительной корпорации. Мероприятие посетят как руководители ОДК, так и главы всех ключевых предприятий корпорации: "ОДК-Сатурн", "ОДК-УМПО", "ОДК-Климов", НПЦ газотурбостроения "Салют", "ОДК-Пермские моторы", "ОДК-Авиадвигатель", "Кузнецов" и других. Планируется участие VIP-гостей.

В экспозиции ОДК представят образцы и макеты двигателей: авиационного ТВ7-117СТ для военно-транспортного самолета Ил-112В и авиалайнера Ил-114-300, РД-33МК для истребителей МиГ-29К/КУБ



и МиГ-35, АЛ-41Ф-1С для истребителя Су-35, АИ-222-25 для учебно-боевого самолета Як-130, АЛ-31ФН с регулируемым соплом для однодвигательных истребителей и ВК-2500ПС для вертолета Ми-171А2.

Кроме того, на выставку привезут двигатель ТРДД-50АТ для тактических крылатых ракет, НК-33 для космических ракет-носителей и М70ФРУ для кораблей ВМФ. Гражданская экспозиция корпорации включит в себя двигатель ПД-14 для авиалайнера МС-21 и Sam146 для авиалайнера Sukhoi Superjet 100, промышленные агрегаты ГТД-4РМ для газоперекачки и компрессорных станций с ГПА-25. Также на стенде ОДК участники форума познакомятся с системой управления двигателями РД-33 БАРК-88 и топливным агрегатом для вертолетных двигателей HP-2500.

В рамках МФД-2018 состоится Научно-технический конгресс по двигателестроению (НТКД-2018), включающий в себя пленарное заседание ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД), форум "Двигатели будущего" с участием зарубежных экспертов, конференцию по двигателю ПД-14. На форуме пройдут специальные мероприятия для молодежи. Конструкторы ОДК проведут будущих инженеров по экспозиции, а также расскажут о перспективах двигателестроения.

"Поскольку наше предприятие специализируется на строительстве самолетов, нам полезно посетить форум. Сейчас рассматриваем такую возможность, - рассказал заместитель технического директора по самолетам Смоленского авиационного завода Анатолий Козлов. - В первую очередь нас интересуют разработки в области двигателестроения для легкой авиации. Мы заинтересованы в поршневыми турбовинтовых установках мощностью 400-700 л.с., а также реактивных двигателях тягой 300-500 кг".

Форум организует и спонсирует Объединенная двигателестроительная корпорация. Устроитель форума - ассоциация "Союз авиационного двигателестроения". МФД проходит раз в два года. В 2018 году мероприятие состоится 4-6 апреля в Москве на ВДНХ (павильон 75, зал В).

Военное.рф

«Вертолеты России» представили самолет для региональной авиации будущим эксплуатантам

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) и Сибирский научно-исследовательский институт авиации (СибНИА им. С.А.Чаплыгина) провели презентацию самолета для региональной авиации ТВС-2ДТС. Его серийное производство должно начаться в 2021 году на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ) холдинга, а первым эксплуатантом станет якутская авиакомпания "Полярные авиалинии".

"Проект реализуется в рамках государственной программы развития регионального авиасообщения на отдаленных территориях. Мы рассчитываем, что ввод в эксплуатацию нового самолета позволит соединить авиамаршрутами самые труднодоступные населенные пункты Якутии и Бурятии. ТВС-2ДТС прекрасно подходит для этой цели, поскольку обладает повышенной проходимостью и разработан с учетом эксплуатации в самых жестких климатических условиях", - сообщили в аппарате авиационного кластера Ростеха.

Презентация самолета прошла в Якутске. В ходе нее состоялось несколько опытных полетов с участием штатных пилотов "Полярных авиалиний". Их комментарии лягут в основу дальнейшей адаптации самолета под эксплуатацию в условиях экстремально низких температур.



ТВС-2ДТС – легкомоторный самолет, разработанный СибНИА им. С.А.Чаплыгина в качестве замены используемым сегодня региональной авиацией Ан-2. Его планируется использовать для решения проблемы низкой транспортной доступности отдаленных населенных пунктов регионов России, решения государственных задач по оказанию экстренной медицинской помощи населению, выполнения работ по тушению лесных пожаров, выполнения сельскохозяйственных работ. Одним из требований к самолету является возможность посадки на грунтовые взлетно-посадочные полосы, а также воду и лед.

На прошедшем в феврале 2018 года Российском инвестиционном форуме в Сочи холдинг "Вертолеты России", Минпромторг РФ, Минтранс РФ, а также республики Якутия и Бурятия подписали соглашение об организации местных воздушных линий, предполагающее развертывание производства легкомоторных самолетов на мощностях Улан-Удэнского авиационного завода. В период до 2025 года предприятие планирует поставить для нужд региональной авиации до 200 таких машин.

"Сегодня в России зарегистрировано около 1300 самолетов Ан-2, из которых в состоянии летной годности находятся только 300 машин. Нам предстоит решить масштабную задачу по возрождению сети регулярных региональных авиаперевозок", - отметил управляющий директор АО "У-УАЗ" Леонид Белых.



В настоящий момент на У-УАЗ развернута подготовка к производству, которую планируется завершить к 2020 году. После этого завод соберет несколько опытных образцов самолета, которые примут участие в сертификационных испытаниях. Запуск ТВС-2ДТС в серию намечен на 2021 год. При этом У-УАЗ будет осуществлять финальную сборку, и в производстве самолета будут также задействованы другие предприятия холдинга.

[\(Вертолеты России\)](#)

НПО «Наука» и НПП «Аэросила» совместно участвуют в МФД-2018

4 апреля в Москве начал свою работу Международный форум двигателестроения.

ПАО НПО «Наука» и ПАО «НПП «Аэросила» представляют совместную экспозицию. Предприятия демонстрируют широкий спектр разработок для применения в авиационной, вертолетной и другой технике:

- вспомогательные и малоразмерные газотурбинные двигатели, воздушные винты;
- теплообменники, турбохолодильники, регуляторы избыточного давления и радиаторы.

На Форуме будет проведен ряд деловых встреч и переговоров. В рамках Научно-технического конгресса по двигателестроению НПП «Аэросила» организует симпозиум «Воздушные винты».

МФД-2018 продлится до 6 апреля. В нынешнем году Форум приурочен к 10-летию Объединенной двигателестроительной корпорации. В рамках экспозиции представлена продукция предприятий двигателестроения, а также смежных отраслей: аппаратура по автоматизации процессов стендовых и летных испытаний двигателей, средства неразрушающего контроля и исследовательская аппаратура, продукция агрегато- и приборостроения.

[\(НПО «Наука»\)](#)

ОДК представляет на МФД-2018 в Москве основные достижения российского двигателестроения

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) принимает участие в открывающемся 4 апреля в Москве Международном форуме двигателестроения (МФД-2018). Холдинг представляет на нем новейшие разработки в области авиационных, морских и наземных двигателей, а также расскажет о ключевых достижениях российской двигателестроительной отрасли за 10 лет со времени образования ОДК.

МФД-2018 пройдет с 4 по 6 апреля в павильоне 75 ВДНХ. В рамках выставки ОДК, в частности, организует форум «Двигатели будущего» с участием ведущих специалистов в авиационной отрасли, в том числе зарубежных экспертов, презентацию двигателя ПД-14 для новейшего российского авиалайнера МС-21 и насыщенную программу для молодежи (включая презентацию перспектив двигателестроения от конструкторов). Устроителем форума является ассоциация «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД), спонсор — ОДК.



ОДК, интегрирующая в своем составе более 90 % активов отрасли, была сформирована во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 16 апреля 2008 г. № 497 и Распоряжения Правительства Российской Федерации от 04 октября 2008 г. № 1446-р с целью консолидации интеллектуального и производственного потенциала отечественного двигателестроения. Наиболее значимыми стратегическими целями ОДК являются: полное выполнение заданий государственного оборонного заказа и государственной программы вооружений; поддержание и развитие компетенций во всех основных сегментах: авиадвигателестроение, наземные и морские ГТД, ракетные двигатели; обеспечение достаточных ресурсов для реализации перспективных программ и проектов развития.

«Объединенная двигателестроительная корпорация сегодня является крупнейшей машиностроительной компанией Российской Федерации, занимающейся выпуском высокотехнологичной продукции и вносящей значительный вклад в решение приоритетных задач государства в сфере развития авиакосмической промышленности и смежных отраслей, обеспечения национальной безопасности, — говорит генеральный директор АО «ОДК» Александр Артюхов. — Наша компания опирается на богатейший опыт и традиции российского двигателестроения, хранит уникальное наследие известных конструкторских школ Владимира Климова, Павла Соловьева, Николая Кузнецова, Архипа Люльки. Обладая научно-техническим, производственным и кадровым потенциалом для создания двигателей нового поколения во всех компетенциях холдинга, мы инвестируем в новые технологии и продвигаем на мировой рынок наши перспективные разработки. Убежден, что создаваемая нами техника будет с честью служить коммерческим и военным эксплуатантам, способствуя дальнейшему расширению парка двигателей российского производства».

По словам гендиректора ОДК, холдинг 10 лет назад и сегодня — это «две разные организации».

«За это время сделан большой, масштабный шаг вперед. Главным достижением я считаю то, что сегодня мы сфокусировали в одном направлении для решения одной задачи — повышения конкурентоспособности — все усилия и ресурсы, которые есть в нашей отрасли», — сказал на открытии форума Александр Артюхов.

Экспозиция ОДК на МФД-2018 отражает все основные направления работы холдинга — от двигателей для боевой авиации до газотурбинных установок промышленного назначения.

Впервые на выставке ОДК демонстрирует натурный образец турбовинтового двигателя ТВ7-117СТ, разработанного Санкт-Петербургским АО «ОДК-Климов» и предназначенного для оснащения регионального авиалайнера Ил-114-300 и легкого военно-транспортного самолета Ил-112В. Представленный двигатель использовался в ходе наземных испытаний, для чего в 2016 г. на АО «ОДК-Климов» был создан испытательный стенд, возможности которого позволяют испытывать силовую установку сразу с винтом, мотогондолой и другими элементами самолета (части крыла и фюзеляжа). Применение унифицированного двигателя на самолетах Ил-112В и Ил-114-300 будет способствовать сокращению издержек в производстве и станет примером трансфера военных технологий в гражданский сектор. Ресурсные испытания двигателя ТВ7-117СТ продолжаются. В 2018 году будут продолжены опережающие летные испытания ТВ7-117ВСТ в составе летающей лаборатории Ил-76ЛЛ. Производится АО «ОДК-Климов» в кооперации с другими предприятиями ОДК.



ПД-14 — базовый турбовентиляторный двигатель, который создан в широкой кооперации предприятий ОДК для авиалайнера МС-21-300 с применением новейших технологий и материалов, в том числе, композитных. Он не уступает находящимся в эксплуатации зарубежным аналогам, а по многим параметрам, в частности, выбросам в атмосферу, шумам и т.д., превосходит их. ОДК продолжает летные и наземные испытания двигателя ПД-14, в ходе которых он подтверждает заявленные параметры. Процедура сертификации базового двигателя ПД-14 как по российским, так и по международным стандартам, идет в соответствии с установленными сроками. В 2018 г. планируется получение сертификата Росавиации, а в 2019 г. — EASA. Головной исполнитель по программе ПД-14 — АО «ОДК», головной разработчик — АО «ОДК-Авиадвигатель», головной изготовитель — АО «ОДК-Пермские моторы»

Гражданское авиадвигателестроение представлено также силовой установкой SaM146, которой оснащаются в небо авиалайнеры Sukhoi Superjet 100 (SSJ100). Производится рыбинским ПАО «ОДК-Сатурн» на условиях равноправного партнерства с компанией Safran Aircraft Engines (Франция). Двигатель SaM146 сертифицирован по нормам EASA и AP МАК и с 2011 года находится в коммерческой эксплуатации. Общая наработка находящегося в эксплуатации силовых установок SaM146 на март 2018 г. превысила 830 000 летных часов.

АЛ-41Ф-1С, производимый уфимским ПАО «ОДК-УМПО», это — турбореактивный двухконтурный двигатель поколения 4++ с форсажной камерой и управляемым вектором тяги, глубокая модернизация двигателя АЛ-31Ф. От предшественника двигатель отличается увеличенным ресурсом и тягой в 14,5 тонны. АЛ-41Ф-1С позволяет самолету развивать сверхзвуковую скорость без использования форсажа.

РД-33МК — турбореактивный двухконтурный двигатель с форсажной камерой — модификация базового двигателя РД-33, подвергнутая серьезной конструкторской доработке. Предназначен для палубных истребителей МиГ-29К/КУБ, а так же для новейшего многофункционального истребителя МиГ-35. В январе 2017 г. двигатели РД-33МК отработали без замечаний в ходе первого испытательного полета МиГ-35. При создании РД-33МК были сохранены все преимущества базовой платформы, при этом двигатель обладает повышенной тягой (на форсированных режимах повышена до 10%). Двигатель оснащен современной цифровой системой автоматического управления и контроля БАРК-42. Существенно увеличен ресурс за счёт применения модернизированной системы охлаждения турбин. Разработчик — АО «ОДК-Климов», производитель — АО «ММП имени В.В. Чернышева» (г. Москва).

На МФД-2018 представлен также разработанный АО «ОДК-Климов» новейший цифровой блок автоматического регулирования и контроля БАРК-88, предназначенный для модернизации систем управления двигателей семейства РД-33. Применение БАРК-88 в системе управления и контроля двигателями существенно повышает эксплуатационные возможности истребителя.

АЛ-31ФН — турбореактивный двухконтурный, двухвальный двигатель со смешением потоков внутреннего и наружного контуров за турбиной, форсажной камерой и всережимным регулируемым сверхзвуковым реактивным соплом. Является модификацией двигателя АЛ—31Ф с нижним



расположением коробок двигательных и самолетных агрегатов. Предназначен для однодвигательных истребителей китайского производства. На МФД-2018 представлен вариант с реактивным соплом с управляемым вектором тяги. Данное сопло разработки московского АО «НПЦ газотурбостроения «Салют» является дополнительной опцией для двигателя, позволяющей существенно повысить летно-технические характеристики самолета.

В 2015 году ОДК завершила мероприятия по импортозамещению деталей и узлов двигателя АИ-222-25, которым оснащаются учебно-боевые самолеты Як-130. В настоящее время он изготавливается московским НПЦ газотурбостроения «Салют» полностью из российских комплектующих. Ранее примерно половина комплектующих поставлялась из-за рубежа.

АО «ОДК-Климов» разработана и успешно испытана новейшая модификация вертолетного турбовального двигателя ВК-2500 — двигатель ВК-2500ПС с улучшенными эксплуатационными характеристиками и использованием современной российской цифровой электронной системы управления и контроля. В двигателе реализованы решения, позволяющие управлять ресурсными характеристиками в зависимости от конкретных условий эксплуатации. Базовое применение ВК-2500ПС — новейший гражданский вертолет Ми-171А2. Ранее ОДК обеспечила постановку двигателя ВК-2500 на производство в России. Сегодня ОДК наращивает темпы производства двигателей ВК-2500 с учетом нужд государственного заказчика, а также экспортных поставок. Сборка ведется из российских комплектующих.

«Вертолетное» направление продолжает представленный на форуме насос-регулятор НР-2500 (разработчик — пермское АО «ОДК-СТАР»). Его применение обеспечивает надежность и качество управления вертолетными двигателями ВК-2500ПС за счет исполнения гидромеханическим агрегатом команд от электронного блока управления. Вложенные в НР-2500 конструктивные решения повышают его надёжность, обеспечивая работу двигателя в условиях влажного и жаркого тропического климата.

Двигатель ТРДД-50АТ предназначен для установки на беспилотные летательные аппараты специального назначения. Основными требованиями к подобным ГТД являются минимальные габариты и масса, высокая экономичность и надежность. ОДК на базе ПАО «ОДК-Сатурн» ранее успешно реализовала программу импортозамещения малоразмерных двигателей.

На МФД-2018 демонстрируется морской газотурбинный двигатель М70ФРУ разработки и производства ПАО «ОДК-Сатурн». ОДК в рамках программы импортозамещения на базе данного предприятия создала базу морского газотурбостроения. Успешно завершены три опытно-конструкторские работы (ОКР) по разработке и постановке на производство корабельных газотурбинных двигателей.

Жидкостный ракетный двигатель НК-33 был создан легендарным советским конструктором Николаем Кузнецовым для «лунного» космического проекта Н1. Он стал первым в мире в своем классе — двигателем, выполненным по замкнутой схеме, работающим на компонентах кислород-керосин, имеющим многократный запуск и многократное применение. Представленный на форуме НК-33А разработки и производства самарского предприятия ОДК ПАО «Кузнецов» отличается надежностью и



совершенством технических параметров, демонстрирует максимальное отношение тяги к массе среди современных двигателей. 29 марта 2018 г. двигатель НК-33А, обеспечил успешный старт ракеты-носителя легкого класса «Союз-2-1в» с военного космодрома Плесецк (Архангельская область).

Промышленный двигатель ГТД-4РМ (ПАО «ОДК-Сатурн») входит в семейство газовых турбин для привода газовых компрессоров газоперекачивающих агрегатов и электрогенераторов в составе теплоэлектростанций малой и средней мощности (от 4 до 80 МВт и выше). Среди его преимуществ: высокая топливная эффективность
высокая надежность и безопасность эксплуатации.

Возможности ОДК на «промышленном» направлении демонстрирует также макет компрессорной станции с газоперекачивающим агрегатом ГПА-25 — одной из последних разработок рыбинского АО «ОДК — Газовые турбины», головной компании ОДК по производству газотурбинных энергетических агрегатов и газоперекачивающих комплексов. ГПА-25 вообрал в себя самые совершенные и современные технологии газотурбинной и компрессорной отрасли. Агрегат имеет высокие технические показатели. В качестве привода центробежного компрессора в нем используются высокоэффективные двигатели ПС-90ГП-25, созданные на основе авиационного двигателя ПС-90А, различные модификации которого поднимают в воздух такие легендарные самолеты как Ил-96 и Ил-76.

[\(ОДК\)](#)

Современная испытательная база для малоразмерных двигателей будет создана в Омске

Новый испытательный комплекс для малоразмерных двигателей специального назначения, включающий в себя два оснащенных самым современным оборудованием испытательных стенда, будет создан на АО «Омское моторостроительное конструкторское бюро», управляющей организацией которого является рыбинское ПАО «ОДК-Сатурн» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех).

Малоразмерные газотурбинные двигатели, разработка и производство которых осуществляется в Рыбинске и Омске, предназначены для установки на беспилотные летательные аппараты. Основными требованиями к подобным ГТД являются минимальные габариты и масса, высокая экономичность и надежность. ОДК на базе ОДК-Сатурн ранее успешно реализовала программу импортозамещения малоразмерных двигателей: были разработаны и поставлены на серийное производство несколько модификаций отечественных двигателей.

ОДК-Сатурн стало управляющей организацией ОМКБ в 2017 г. Процессы объединения предприятий были инициированы с целью консолидации усилий по разработке и серийному изготовлению малоразмерных двигателей специального назначения. Теперь программа малоразмерных двигателей ОМКБ развивается под управлением ОДК-Сатурн. Следующим шагом станет объединение ОДК-Сатурн и ОМКБ. При этом тесное взаимодействие предприятий в области создания малоразмерных ГТД продолжается уже много лет. Так, на базе двигателя разработки ОМКБ ОДК-Сатурн создан входящий в продуктовую линейку ОДК малоразмерный двигатель 36МТ. Омское КБ



также ведет работу по гражданское тематике — как разработчик осуществляет авторское сопровождение эксплуатации вспомогательных силовых установок ВСУ-10 (предназначены для самолетов Ил-76, Ил-86, Ил-96). ОМКБ был создан турбовинтовой двигатель для гражданской авиации ТВД-10Б, применяемый на самолетах Ан-28.

«С точки зрения мощности, значимости для государства ОДК-Сатурн, безусловно, является для нас старшим братом. С точки зрения знаний конструкции малоразмерных газотурбинных двигателей, с точки зрения научной составляющей данного вида продукции ОМКБ имеет сильную конструкторскую базу, — говорит первый заместитель управляющего директора-директор производства АО «ОМКБ» Игорь Шаповалов. — Наши предприятия хорошо дополняют друг друга, используя и объединяя при этом сильные стороны каждого».

Главный проект, запускаемый в 2018 г. — это создание на ОМКБ нового испытательного комплекса.

«Мы занимаемся не только изготовлением, но и разработкой двигателей, которым требуются всевозможные доводочные работы, специальные испытания и т.д., — рассказывает главный инженер АО «ОМКБ» Николай Маруга. — На базе комплекса планируется создать два основных испытательных стенда, как для серийных изделий, так и для новых разработок, а также порядка 10 технологических боксов. Почему мы называем его комплексом? Потому что все, что необходимо для испытаний, будет сосредоточено в одном месте, в одном здании. Планируем здесь оборудовать зал подготовки двигателей к испытаниям, оснащенный адаптированным для стенда переходным устройством, что значительно сократит время монтажа двигателя на испытательный стенд. Стенды будут оборудованы специальной системой наддува воздуха для имитации полетных условий. Здесь будет установлено современное оборудование, измерительные системы по последнему слову техники. Появится возможность отслеживать параметры в режиме реального времени. С помощью управляющей организации ОДК-Сатурн мы сейчас выбираем проектанта, выходим на конкурс».

Приступить к строительно-монтажным работам планируется осенью 2018 г. Введение в эксплуатацию испытательного комплекса намечено на 2020 г.

Ранее, в 2010-2016 гг. в ОМКБ было проведено масштабное техническое перевооружение производства — приобретено свыше 200 единиц современного высокотехнологичного оборудования, в том числе более 40 станков с ЧПУ. В этом году предприятие намерено продолжить развитие производства.

[\(ОДК\)](#)

Ремоторизовать самолет-амфибию Бе-200 планируется в третьем-четвертом квартале 2020 года - гендиректор ОДК

Выполнить работы по установке на самолет-амфибию Бе-200 двигателей SaM146 вместо используемых сегодня украинских Д-436 планируется во второй половине 2020 года, сообщил генеральный директор Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) Александр Артюхов.



"По ремоторизации Бе-200 у нас срок выполнения работ - третий-четвертый квартал 2020 года", - сказал А.Артюхов отвечая на вопросы журналистов в кулуарах открывшегося в среду в Москве 3-го Международного форума двигателестроения МФД-2018.

По его словам, на самолет-амфибию Бе-200 будет устанавливаться стандартный SaM146, но с полностью новой мотогондолой, потому что другое крепление двигателя. "Двигатель находится над крылом самолета - поэтому там необходимо будет провести большой объем расчетов, в первую очередь этим определяются сроки", - сказал А.Артюхов.

Ранее СМИ со ссылкой на заместителя министра промышленности и торговли РФ Олега Бочарова сообщили, что Украина запретила поставку в РФ двигателей Д-436, которые устанавливаются на Ан-148 и Бе-200.

SaM146 - интегрированная силовая установка, включающая двигатель и мотогондолу с реверсивным устройством. Поставки SaM146 и все услуги по послепродажному обслуживанию осуществляет компания PowerJet (совместное предприятие, основанное на принципах равноправного партнерства Safran Aircraft Engines и ОДК-Сатурн).

Двигатель устанавливается на самолеты "Сухой Суперджет 100".

[\(Интерфакс-Агентство Военных Новостей\)](#)

Новикомбанк наращивает финансирование отечественного двигателестроения

Новикомбанк принимает участие в Международном форуме двигателестроения «МФД - 2018», который проходит с 4 по 6 апреля 2018 г. в Москве, на территории ВДНХ (павильон 75). Участие Банка в Форуме обусловлено расширением деятельности, связанной с финансированием высокотехнологичных отраслей экономики. Объем средств, предоставленных Новикомбанком предприятиям двигателестроительной отрасли в 2017 году, достиг 27 млрд рублей. Данный показатель увеличился по отношению к 2016 году в 2,6 раза.

С 2009 года Новикомбанк предоставляет комплексные банковские услуги предприятиям отечественного двигателестроения, сопровождает зарплатные проекты, совершенствует и развивает системы расчетов, внедряет современные технологии управления финансовыми ресурсами. Кроме того, Банк предоставляет банковские гарантии и реализует «кэш-пуллинг» (управление всеми денежными средствами группы из единого центра).

Являясь опорным банком российской промышленности, Новикомбанк участвует в финансировании проекта по созданию нового гражданского авиадвигателя ПД-14, подготовка к началу серийного производства которого близка к завершению. Двигатель создается для российского авиалайнера МС-21 с применением новейших технологий и материалов, в том числе, композитных.

«Сотрудничая с отечественными высокотехнологичными предприятиями, Новикомбанк вносит свой вклад в будущее промышленного потенциала России. Поддержка таких значимых для страны проектов, как создание нового гражданского авиалайнера МС-21 и двигателя ПД-14, полностью



отражает стремление Новикомбанка содействовать развитию реального сектора экономики и инновационных технологий», — отметила Председатель Правления Новикомбанка Елена Георгиева. ([Новикомбанк](#))

«Рособоронэкспорт» пропустит ряд международных выставок в 2018 году

«Рособоронэкспорт» (входит в «Ростех») не представит военную продукцию на трех крупных международных выставках в 2018 году — авиасалоне «Фарнборо» в Великобритании, военно-морском салоне Euronaval и форуме Eurosatory во Франции. Об этом ТАСС сообщил представитель госкорпорации. «Переговорный процесс на этих площадках, к сожалению, либо затруднителен, либо пока вообще невозможен, как в случае с "Фарнборо"», — сказал собеседник агентства.

Представитель «Ростеха» отметил, что участие госкорпорации в этих выставках с гражданской продукцией также маловероятно, но этот вопрос пока открыт.

Ранее глава Минпромторга РФ Денис Мантуров заявил, что международные авиасалоны в Ле-Бурже (Франция) и «Фарнборо» потеряли значение для российской авиапромышленности. Как заявил министр журналистам, теперь Россия делает акцент на участии в азиатских авиавыставках.

([Коммерсантъ](#))

Объем ГОЗ-2018 для Уральского завода гражданской авиации превысит 18 млрд рублей

Объем государственного оборонного заказа 2018 года (ГОЗ-2018) для Уральского завода гражданской авиации (УЗГА) составит более 18 млрд рублей. Об этом в пятницу сообщил журналистам заместитель министра обороны РФ Юрий Борисов при посещении предприятия в рамках рабочей поездки в Екатеринбург.

"В прошлом году объем гособоронзаказа для УЗГА составил 18 млрд рублей. Это очень серьезный объем, и я думаю, что для Екатеринбурга созданы высокооплачиваемые рабочие места, работа интересная, и люди с удовольствием идут на завод. В 2018 году за счет длительных контрактов объем гособоронзаказа предприятия будет увеличен примерно на 10 процентов", - сказал замглавы военного ведомства.

Он подчеркнул, что УЗГА является надежным партнером министерства обороны. "Нас связывает достаточно важных мероприятий, здесь активно в инициативном порядке ведется работа по импортозамещению, завод занимается ремонтом и сервисным обслуживанием двигательных установок для самолетов военно-транспортной авиации, разрабатывает учебно-тренировочные самолеты для подготовки пилотов, в том числе Воздушно-космических сил, а также ведет работы по созданию беспилотной авиации", - перечислил Борисов, добавив, что у военного ведомства также есть потребности в увеличении парка вертолетов первоначального обучения летчиков: существующая техника имеет большой срок эксплуатации, и за счет сервиса и ремонта, осуществляемых на заводе, ресурс этих машин продлевается.



Замминистра констатировал, что за все продолжительное время взаимодействия министерства обороны и предприятия "у нас никогда не было проблем с качеством продукции или фактами срыва мероприятий, которые мы контрактируем с УЗГА". "Хотя завод частный, это подтверждает тот факт, что Минобороны одинаково выстраивает отношения со всеми производственными активами независимо от форм собственности", - сказал он.

Борисов отметил, что предприятие вкладывает очень много собственных средств в техническое перевооружение производств. "В этом году закончено строительство нового стенда для отработки и проверки двигательных установок. Стенд уникальный. В него были вложены собственные средства предприятия, и спасибо министерству промышленности и торговли, которое помогает заводу в части технического перевооружения", - отметил замглавы ведомства.

"Мы работой завода очень довольны и надеемся на длительное и плодотворное сотрудничество", - заявил заместитель министра.

[\(ТАСС\)](#)

Отставки и назначения: "Волга-Днепр", Avion Express, Brussels Airlines, AerCap

Роберт ван де Вег вернулся в группу компаний (ГК) "Волга-Днепр" в качестве вице-президента по продажам и маркетингу. Он будет отвечать за коммерческую деятельность всех перевозчиков группы (AirBridgeCargo, "Волга-Днепр" и "Атран"). Роберт ван де Вег проработал в группе на руководящих позициях почти три года и покинул ее в 2017 г. по собственной инициативе, но продолжал консультировать руководство ГК "Волга-Днепр".

Литовская чартерная авиакомпания Avion Express, специализирующаяся на предоставлении услуг по договорам АСМІ (оплата за самолет, экипаж, техобслуживание и страхование), назначила генеральным директором с 4 апреля 2018 г. Дариуса Кайокаса. Он проработал в компании в должности замгендиректора с апреля 2017 г. На посту Дариус Кайокас сменит Гардара Форберга, который в течение года исполнял обязанности руководителя перевозчика. Форберг останется в авиакомпании как акционер и член правления. В качестве советника топ-менеджер будет отвечать за работу с клиентами и развитие бизнеса.

Финансовым директором и заместителем гендиректора Brussels Airlines с 1 мая 2018 г. станет Дитер Вранкс. Он также возглавит подразделения авиационной политики, персонала и информационных технологий. До этого времени он будет исполнять обязанности вице-президента по Азиатско-Тихоокеанскому региону группы Lufthansa. Немецкая авиакомпания уже провела ряд кадровых перестановок после покупки Brussels Airlines в 2016 г. В апреле 2018 г. вступил в должность новый гендиректор — Кристина Фоерстер, управляющим директором назначен Тибо Демулен.

Директором по продажам ирландского лизингодателя AerCap назначен Барт Литхарт. Он занял эту должность 1 апреля 2018 г., по сведениям Aviation News. Топ-менеджер пришел в компанию в феврале 2007 г. и в 2012 г. стал вице-президентом по управлению ценными бумагами и торговле. На посту он сменит Гари О'Доннелла.

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



Новости беспилотной авиации

В Ульяновской области будет создан Центр компетенций по беспилотным авиационным системам

Соответствующее соглашение планируют подписать Губернатор Ульяновской области Сергей Морозов и Генеральный директор Ассоциации "АЭРОНЕТ" Глеб Бабинцев 6 апреля.

Мероприятие состоится в отеле «Hilton Garden Inn Ulyanovsk» в рамках заседания круглого стола «Развитие беспилотных авиационных систем в регионе на примере Ульяновской области». Организаторами выступают авиационный кластер «Ульяновск-Авиа» и Ассоциация «АЭРОНЕТ».

«В Ульяновской области уже ведется активная работа по подготовке мероприятий пятого юбилейного Международного авиатранспортного форума «МАТФ-2018». Наша встреча с представителями Ассоциации «Аэронет» станет первым шагом к обсуждению большого блока вопросов, которые мы поднимем в ходе авиафорума», - подчеркнул в ходе аппаратного совещания Губернатор Сергей Морозов.

Планируется, что в мероприятии примут участие представители компаний-членов Ассоциации, исполнительных органов власти, а также потенциальные заказчики услуг с использованием беспилотных воздушных судов. Также к участию приглашены образовательные организации региона для обсуждения совместной работы по включению компетенций БАС в образовательные программы.

Круглый стол пройдет 6 апреля в 13.00. Приглашаем представителей СМИ.

Получить дополнительную информацию и аккредитоваться на мероприятие можно по телефону +7 902 357-27-03 (Евгения Коновалова, пресс-секретарь департамента промышленности регионального Министерства промышленности, строительства ЖКК и транспорта).

[\(Ассоциация АЭРОНЕТ\)](#)

В Ульяновской области разработали уникальные проекты в сфере беспилотной авиации

Одна группа изобретателей придумала прибор-автопилот, другая - "водородные батарейки" для беспилотников.

Эти уникальные разработки представили на заседании региональной рабочей группы "Аэронет". Оно состоялось 4 апреля в пространстве коллективной работы "Точка кипения - Ульяновск". Напомним, что "Аэронет" является одним из важнейших направлений Национальной технологической инициативы. В Ульяновской области оператором реализации Национальной технологической инициативы является Центр кластерного развития региона.

Один из проектов представил новый участник ульяновской рабочей группы "Аэронет" - компания ООО "ХитЛаб". Эта компания, являющаяся резидентом Ульяновского наноцентра, предложила использовать возможности водорода как энергоносителя для беспилотных летательных аппаратов.



- Сейчас беспилотные летательные аппараты работают либо на двигателях внутреннего сгорания, либо на литий-ионных батареях, - пояснил генеральный директор ООО "Хитлаб" Константин Полетаев. - Наша разработка является уникальной в России. Она подразумевает под собой обеспечение полета беспилотной авиации на основе устойчивого потока водорода. Устройство обеспечивает выработку электроэнергии в два - два с половиной раза больше относительно литий-ионных батарей. Это позволит и беспилотным летательным аппаратам в 2-2,5 раза дольше находиться в рабочем режиме и выполнять свои функции.

Второй проект - "Автоматизированная система управления самолетом сельскохозяйственной авиации" был разработан димитровградским ООО "ПРИЗ". Проект предполагает разработку специального аппаратно-программного комплекса помощника пилота. Этот "второй пилот" возьмет на себя решение сразу нескольких задач: управление всеми сельскохозяйственными системами, сбор и анализ данных по обработанной площади, соблюдение плана обработки и расхода реагентов, фото- и видеосъемка, функции автопилота - поддержание заданного курса самолета.

Повестка заседания рабочей группы также затронула обсуждение формата участия Ульяновской области в конференции "Аэронет-2018" и в V Международном авиатранспортном форуме "МАТФ". В регионе он пройдет с 16 по 18 августа 2018 года.

[\(Ульяновская правда\)](#)

Новости из иноязычных источников

Almost there: HeliRussia 2018 is 50 days away

The 11th International Helicopter Industry Exhibition HeliRussia 2018 is only 50 days away – the event will start on May 24th in Moscow. Most of the major market players are in, as of today, however industry companies can still join the expo and represent themselves at one of the world's largest and most reputable industry events.

HeliRussia 2018 to be located in two new halls of the 3rd pavilion in Crocus Expo IEC. Participating companies represent Belarus, Belgium, China, Czech Republic, Finland, France, Germany, Great Britain, Iran, Italy, Libya, Lithuania, Malta, Poland, Russia, South Africa and USA. All global major helicopter manufacturers are amongst the exhibitors. Participation of companies involved in helicopter engines production, aircraft equipment supply and high-tech aviation materials has noticeably increased. Applications from new participants are accepted up to April 13.

The program of the expo promises to be utterly interesting. Both civil and military exhibits to be displayed. Especially rich segment is light helicopters – premieres of several projects in this category are expected at HeliRussia 2018.

The business program of the expo also will be featuring several premieres - new conferences on aircraft engines, agricultural aviation and the military-technical cooperation life span to be held. Traditional events on helicopter market, medevac aviation and helicopter avionics will also take place.

Ассоциация Вертолетной Индустрии

Обзор отраслевых новостей

2 – 9 апреля 2018 г.



HeliRussia enjoys the attention of high-level officials of federal, regional and aviation authorities, that attends both the display and business program. In 2017, the number of visitors of the expo reached 12,000 people, with a large proportion traditionally being industry professionals, customers, medium and high-level executives.

Media accreditation and visitor registration is now opened at the HeliRussia.ru website. Visitors of the expo should fill the Registration form in Visitors section and follow the further instructions. The ticket price for the expo remains unchanged and is set at 500 RUB (approx. 7 EUR or 8,5 USD). Registration will also be available directly at the venue during the event dates.

HeliRussia 2018 will run from May 24 to 26 at Crocus Expo IEC. It is held by the Ministry of Industry and Trade of Russia with the initiative and support from the Helicopter Industry Association.

[\(HeliRussia 2018\)](#)