



### Анонсы главных новостей:

- Bell 505 отправляется в тур по Азии
- Вертолет Ка-62 проходит этап заводских испытаний
- Вертолетный кластер на Дону получит федеральную господдержку
- Вертолетный форум АВИ впервые пройдет в Казани
- Вертолеты России предложат африканским заказчикам новейшую гражданскую технику
- Винтокрылый "заяц". Как Ми-1 проложил вертолетам дорогу в небо
- Вице-премьер Борисов считает, что вертолетоносцы в России востребованы и будут строиться
- ГТЛК внедряет систему мониторинга воздушного парка
- Начались летные испытания вертолета Ми-26Т2В
- Новейший цифровой блок автоматического регулирования и контроля БАРК-6В для двигателя вертолета Ми-38 сертифицирован Росавиацией
- Помощь свыше. Авиамедицинские бригады переходят на круглосуточное дежурство
- Россия и Китай ускорят переговоры по созданию тяжелого вертолета
- Роствертол резко увеличил производство вертолетов в 2018 году
- Ростех снял с себя ответственность за эксплуатацию Ми-17В-5 в Афганистане
- Саудовская Аравия получила первый американский корабельный вертолет MH-60R
- Страной-партнёром МАКС-2019 станет Китай
- ЦАГИ завершил испытания улучшенного несущего винта вертолета Ансат
- ЮТэйр получил разрешение на коммерческую эксплуатацию Ми-171А2
- ЮТэйр-Инжиниринг отмечает 85-летие

### Новости вертолетных программ

#### **"Длинная рука": Ми-35М сможет поражать танки на дистанции в 10 км**

Российские вертолеты Ми-35М пользуются большой популярностью на международных рынках вооружений. Причиной такого успеха являются высокие характеристики, продемонстрированные в реальных боевых действиях, в том числе Ираке и Сирии.

В то же время конструкторы продолжают совершенствовать свои "летающие танки". Так, недавно стало известно, что "тридцать пятые" получили комплекс управляемого вооружения "Вихрь-М" с наводящейся по лазерному лучу ракетой.

Благодаря такой "длинной руке" теперь появилась возможность поражать самые современные высокотехнологичные танки на расстоянии до 10 000 м.

Разумеется, кроме бронетехники, такое высокоточное оружие может быть задействовано и для нанесения "хирургических ударов" по другим важным объектам противника.

[\(Российская Газета\)](#)

### Вертолет Ка-62 проходит этап заводских испытаний

В начале сентября первый опытный образец нового отечественного вертолета Ка-62 (ОП-1) демонстрировался на дальневосточном острове Русский, куда он прилетел с авиазавода в Арсеньеве на 4-й Восточный экономический форум (ВЭФ), который проходит с 11 по 13 сентября. Винтокрылую машину пилотировали ведущий летчик-испытатель Александр Чередниченко, работу по навигации выполнял ведущий штурман-испытатель Александр Ощепков.



Стоит напомнить, что первый подъем Ка-62 в воздух (режим висения) состоялся в апреле 2016 г. А первый полноценный полет машина совершила 25 мая 2017 г. затем летные испытания возобновились в феврале 2018 г.

Согласно официальной информации, за прошедшие месяцы текущего года были проведены летные испытания, по результатам которых выполнены доработки, направленные на повышение надежности вертолета. В частности, были усовершенствованы и усилены конструкции корпуса рулевого винта и хвостового оперения, а также установлена трансмиссия типовой конструкции. На сегодня на вертолете Ка-62 реализован межремонтный ресурс всех систем, редуктора не менее 5 тыс. часов. Планер вертолета будет эксплуатироваться по состоянию, без капитальных ремонтов.

По заявлению разработчиков, в рамках заводских летных испытаний вертолет выполнил целую серию испытательных полетов, которые подтвердили высокие летно-технические характеристики машины, а также низкий уровень расхода топлива.



По заявлению генерального директора холдинга «Вертолеты России» Андрея Богинского, впереди у специалистов авиазавода «Прогресс» в Арсеньеве «еще более ответственная задача – приступить к сертификационным испытаниям и получить сертификат».

#### *Досье ЖВ*

*Многоцелевой транспортный вертолет средней грузоподъемности Ка-62 разрабатывается с начала 90-х годов прошлого столетия. Вертолет имеет взлетную массу 6,5 т. Машина рассчитана на перевозку до 15 пассажиров или 2 т грузов в салоне (или 2,5 т груза на внешней подвеске) с крейсерской скоростью 290 км/ч.*

*На вертолете установлены два турбовальных двигателя (ТВД) Ardiden 3G французской компании «Турбомека» (Turboteca). Интегрированный цифровой пилотажно-навигационный комплекс КБО-62 отечественной разработки, установленный на вертолете, обеспечивает решение широкого круга задач по навигации и пилотированию вертолета, а также установлена новейшая система управления общевертолетным оборудованием (СУОВО).*

*Вертолет Ка-62 ОП-2 демонстрировался на стоянке на 3-м ВЭФ. Вторую опытную машину собирались первый раз поднять в воздух в декабре 2017 г.*

[\(Жуковские вести\)](#)

#### **Начались летные испытания вертолета Ми-26Т2В**

Во второй декаде августа нынешнего года на аэродроме вертолетного завода в Ростове-на-Дону впервые встал на винт опытный образец модернизированного тяжелого военно-транспортного вертолета Ми-26Т2В, созданного по техническому заданию Минобороны России. После нескольких испытательных полетов в Ростове-на-Дону винтокрылая машина перелетела в Подмоскowie, где демонстрировалась в статической экспозиции выставки «Армия-2018» на аэродроме Кубинка.

Как заявил во время выставки «Армия-2018» генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский, «сразу после форума Ми-26Т2В отправится на Московский вертолетный завод (МВЗ) им. М.Л.Миля в Томилино для прохождения цикла летных испытаний. По их завершении машина будет передана Минобороны для прохождения государственных испытаний. Запуск новой модификации вертолета Ми-26 в серийное производство планируется на 2019 г.»

По заявлению разработчиков вертолета, модернизация в первую очередь касается цифрового пилотажно-навигационного комплекса. На машине Ми-26Т2В установлен интегрированный комплекс бортового радиоэлектронного оборудования НПК90-2В, который обеспечивает пилотирование вертолета днем и ночью в сложных метеоусловиях с выполнением автоматического полета по маршруту, выходом в заранее заданную точку и заходом на посадку, а также предпосадочное маневрирование и возврат на основной или запасной аэродром.

Необходимо отметить, что комплекс НПК-90-2В входит как составная часть в состав интегрированного комплекса бортового оборудования БРЭО-26, разработанного специалистами Раменского приборостроительного КБ, входящего в состав концерна КРЭТ.

Первый опытный образец вертолета Ми-26Т2В переоборудован из вертолета Ми-26 с заводским № 34001212157 (серийный номер 13-06), который был построен в 1988 г. В АО «Роствертол» машина прошла капитально-восстановительный ремонт и переоборудование в опытный образец – Ми-26Т2В, которая имеет бортовые номера «3112» и «157» и пиксельную окраску.



Дальность полета Ми-26Т2В с грузом массой 20 т в кабине составляет 590 км, а перегоночная – 1920 км. Максимальная скорость полета может достигать 295 км/ч, а динамический потолок – 4,6 тыс. м.

Необходимо сказать, что вертолет Ми-26Т2В оснащен двумя двигателями Д-136-2 мощностью 11,65 тыс. л. с. (на чрезвычайном режиме – 12,5 тыс л.с.), серийно выпускаемыми только запорожским АО «Мотор Сич». Турбовальный двигатель Д-136-2 оснащен новой системой автоматического управления типа FADEC.

[\(Жуковские вести\)](#)

#### **ЦАГИ завершил испытания улучшенного несущего винта вертолета Ансат**

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского завершили исследования новой аэродинамической компоновки несущего винта для вертолета Ансат, серийно выпускаемого на Казанском вертолетном заводе холдинга "Вертолеты России" (входит в "Ростех"). Разработка позволит увеличить грузоподъемность винтокрылой машины на 150-200 кг.

В процессе эксперимента ученые института испытали модель несущего винта в дозвуковой аэродинамической трубе – при скорости потока от 40 до 80 м/с и под различными углами атаки. Полученные результаты показали, что в новой компоновке улучшаются аэродинамические характеристики: коэффициент полезного действия исследуемого объекта увеличивается на 5%, тяга становится больше на 200–250 кг. При этом не вырастают нагрузки в системе управления вертолетом. Работы проводились по контракту с Казанским вертолетным заводом.

"Мы благодарны коллегам из Центрального аэрогидродинамического института за работу, направленную на улучшение летно-технических характеристик вертолета Ансат. Эта машина является одной из ключевых для холдинга в сегменте легких вертолетов, и мы намерены и дальше расширять ее возможности в тесной кооперации с ЦАГИ и другими партнерами", - подчеркнул генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

"Сейчас также ведутся совместные с заводом исследования по уменьшению шума вертолета на местности. Следующим шагом станет дальнейшая модернизация аэродинамической компоновки несущего винта. В результате грузоподъемность вертолета увеличится на 400–450 килограммов, и у Ансата по этому показателю не будет аналогов в мире", – отметил начальник отделения аэродинамики и динамики вертолетов, штопора и аэродинамики самолетов на больших углах атаки ФГУП "ЦАГИ" Олег Кириллов.



Кроме того, ученые ЦАГИ разрабатывают новую аэродинамическую компоновку рулевого винта этого вертолета, которая позволит повысить безопасность полета.

Ансат – легкий двухдвигательный вертолет по одновинтовой схеме с рулевым винтом. Разработан конструкторским бюро Казанского вертолетного завода. Пассажировместимость – до семи человек. Может перевозить 1300 кг полезной нагрузки. Машина используется в самых разных целях – для доставки грузов, перевозки пассажиров, оказания экстренной медицинской помощи, а также при патрулировании и проведении поисково-спасательных операций.

[\(Вертолеты России\)](#)

## Новейший цифровой блок автоматического регулирования и контроля БАРК-6В для двигателя вертолета Ми-38 сертифицирован Росавиацией

Санкт-Петербургское АО «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию Госкорпорации Ростех) получило свидетельство Федерального агентства воздушного транспорта о годности новейшего цифрового блока автоматического регулирования и контроля БАРК-6В, который предназначен для турбовального двигателя ТВ7-117В, входящего в силовую установку вертолета Ми-38.



БАРК-6В успешно прошел необходимый объем проверок и испытаний под контролем независимой инспекции АО «ОДК-Климов». В свидетельстве удостоверяется, что изделие одобрено для установки на авиационную технику и соответствует требованиям квалификационного базиса. БАРК-6В относится к изделиям категории А и соответствует квалификационным требованиям КТ-160D.

Цифровые системы автоматического управления двигателями типа БАРК осуществляют функции как управления, так и контроля, и позволяют за счет применения специальных алгоритмов и технических решений повысить надежность двигателей, снизить расход топлива и уменьшить общую массу конструкции. Основные функции БАРК-6В — управление запуском двигателя, режимом его работы, ограничение предельных параметров работы двигателя, его защита при возможных отказах, обеспечение автоматического выхода двигателя на режимы повышенной мощности, контроль состояния двигателя и его систем. БАРК-6В позволяет увеличить ресурс горячей части двигателя, запасы газодинамической устойчивости двигателя на переменных режимах и эволюциях летательного аппарата, адаптировать управление двигателем к внешним условиям, обеспечить необходимую глубину контроля двигателя для его эксплуатации по техническому состоянию, существенно уменьшить массу и объем агрегатов электронной части системы и соединительных кабелей летательных аппаратов.

БАРК-6В разработан и серийно изготавливается в Санкт-Петербурге на предприятии АО «ОДК-Климов». Проектный назначенный ресурс БАРК-6В составляет 12 000 часов, назначенный срок службы — 25 лет. Масса БАРК-6В — не более 5 кг; габариты — 360×235×80 мм, потребляемая мощность — не более 40 Вт.

[\(ОДК-Климов\)](#)



## Новости вертолетной индустрии в России

### Вице-премьер Борисов считает, что вертолетоносцы в России востребованы и будут строиться

Вертолетоносцы будут строиться в России - этот тип кораблей востребован Военно-морским флотом, заявил журналистам вице-премьер РФ Юрий Борисов.

"Все зависит от военных: им решать, какой класс кораблей соответствует той или иной стратегии развития Вооруженных сил. Я думаю, вертолетоносцы для определенного типа конфликтов востребованы, и они будут строиться в необходимом количестве", - сказал он.

Как сообщил ранее министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, российская программа кораблестроения предусматривает строительство универсальных десантных кораблей (УДК), строительство вертолетоносцев "в чистом виде" для ВМФ не планируется.

Главным отличием УДК от обычного вертолетоносца является многофункциональность. Такой корабль сочетает качества вертолетоносца, командно-штабного и большого десантного корабля. Примером УДК являются французские "Мистрали" - они имеют мощную систему боевого управления, способны нести до 16 тяжелых ударных вертолетов, а также перевозить и высаживать до 60 единиц бронетехники, 450 морских пехотинцев.

[\(ТАСС\)](#)

### Вертолетных дел мастер

Современные вертолеты ГКУ «МАЦ», на которых доставляют пострадавших в больницы и тушат пожары, требуют бережного и аккуратного обращения. Ведущий инженер по обслуживанию авиатехники Алексей Орлов (на фото), недавно отмеченный мэром столицы благодарностью за безаварийную работу, рассказал «ВМ» о технической стороне жизни вертолетного отряда.

— Алексей, расскажите, как вертолетчики реагируют на сцены в боевиках, где герои прямо в воздухе пересаживаются за рычаги вертолета, крутят петли и так далее.

— С улыбкой. Нам странно видеть, как это вертолеты взлетают в пять секунд, без разогрева и проверки систем, например. Но это же кино, там зато все красиво, хоть и постановка.

— Сложно было сюда устроиться?

— Помог английский язык. Со школы была к нему тяга, а когда я пришел сюда, в МАЦ, здесь были два типа зарубежных вертолетов, и к ним вся документация на английском. Устраивался в МАЦ в 2011 году и даже подумал, что тут секретная организация. Проверяли не только мои знания, но и характер, психологию.



— Сложно было «пересаживаться» с самолета на вертолет?

— Уверен, летчику переучиться гораздо сложнее. А технику проще — можно переучиться хоть на вертолет, хоть на дирижабль, хоть на ракету. Есть разница, но технические принципы везде одни и те же. Компоновка только разная. Я инженер по планеру и двигателю. А есть еще инженеры по электрическому оборудованию и связи. Но могу спокойно разобраться с любой поломкой, почитать карты и документацию, а пилот в небе должен принимать решение за доли секунды.

— Какими вертолетами вам пришлось здесь заниматься?

— В основном ВК-117 «Еврокоптер». Надежная машина. Хотя наши «Камовы» проще: они чуть грубее, но на них легче найти повреждение, отремонтировать. Они как автомат Калашникова: зимой, летом, в грязь и слякоть — если обслуживать, все отработает пусть и грубо, но без ошибок и поломок.

— Как в вашей жизни вертолеты появились?

Родился на Камчатке, в военной семье. Я потомственный вертолетчик, сын пилота. Очень горжусь отцом. У меня недавно родился второй сын. Старшему шесть лет, и я ему объясняю так: «Есть люди, которые машины ремонтируют, а папа — вертолеты». Он еще ни разу их не видел. Но пока говорит, что хочет быть кондитером. Асам сладкое не ест.

— Что самое сложное в работе инженера?



— Найти место поломки. Мелочи случаются часто, а сложные поломки — редкость, машина удачная. Но у нас они все проходят обслуживание по планам и графикам, при смене сезона, за этим следит целый отдел. Перекрестный контроль служб, как в армии. У этих машин тонкая система настройки винта, о которой даже немцы — производители говорят, что ее «могут настроить только два человека в мире». Но мы все вместе, инженеры и техники, с ней разбирались до тех пор, пока она не стала абсолютно понятной. Еще был такой нюанс: пилот перед полетом обязан сделать тест автопилота. Летчики пожаловались, что тест не начинается. Мы долго искали неисправность, все перерыли, а в итоге выяснилось, что ручка очень чуткая — сдвинешь ее на миллиметр, и автопилот не тестируется. Доли миллиметра влияют!

— Как проходит дежурство по смене инженера в МАЦ?

— Изучаю прошлое дежурство, потом назначаю техников на участки — у меня 18 человек в подчинении в смену. Потом решаю вопросы контроля работ, в конце смены отчитываюсь начальству. Если надо, решаем вопросы замены запчастей — все нужное у нас есть. Все наши вертолеты всегда на ходу. У инженера-вертолетчика, который еще и отец двоих сыновей, есть свободное время? Может, даже есть хобби? Увлекался до свадьбы охотой. А второе хобби — гараж и старенькая «Нива». С ней я проделал все, чего не приходилось делать на вертолетах: всю азбуку ремонтных и слесарных работ.

#### СПРАВКА

*«Московский авиационный центр» (ГКУ «МАЦ») был создан в 2003 году для эвакуации пострадавших в ДТП. На вооружении центра состоят легкие вертолеты ВК-117 «Еврокоптер», средние Ка-32А и тяжелый Ми-26Т. «Камовы» и Ми применяются для тушения пожаров с воздуха. Легкие вертолеты — для медицинских нужд. На балансе МАЦ — пять площадок при больницах и на МКАД. [\(Вечерняя Москва\)](#)*

#### Винты закрутятся

*Вертолетный кластер на Дону получит федеральную господдержку*

Минпром России готов оказать поддержку вертолетному кластеру, который создается в Ростовской области. Об этом сообщил глава ведомства Денис Мантуров. Для региона это крайне важная помощь, так как кластер поможет создать тысячи рабочих мест, но без федеральных средств реализовать проект в полном объеме не получится. Речь идет о строительстве цехов по производству деталей из композитных материалов, сборке новых перспективных скоростных вертолетов и центра по обслуживанию боевых машин Минобороны.

Впервые о превращении Батайска, города-спутника Ростова-на-Дону, в вертолетную столицу России было заявлено осенью 2014 года. Соответствующий меморандум о сотрудничестве был подписан Минпромторгом РФ, правительством Ростовской области и госкорпорацией Ростех.



Отличием вертолетного кластера в Батайске от подмосковного Национального центра вертолетостроения в Томилино является, прежде всего, его техническая направленность. Кластер будет включать летно-испытательный комплекс, сборочное производство вертолетов Ми-28, Ми-35, Ми-26 и перспективного среднего вертолета, центр компетенции по производству деталей из композитных материалов, центр поддержки эксплуатации вертолетной техники, филиала вертолетной академии.

Предположительная оценка инвестиций, по данным расчетов четырехлетней давности, составляла порядка 20 миллиардов рублей. При реализации всех условий к 2020 году в Ростовской агломерации должен был появиться мощнейший центр отечественного вертолетостроения на десять тысяч рабочих мест.

Изначально планировалось, что федеральное финансирование при формировании кластера получат два проекта: строительство летно-испытательной станции и производственной площадки. Однако позже в результате корректировки финансирования проект производственной площадки был исключен.

Сейчас под Батайском завершается строительство вертолетодрома для испытаний новой техники. На это из федерального бюджета было выделено 4,6 миллиарда рублей. А вот вопрос дальнейшего строительства на территории кластера заводов, в том числе по производству перспективного среднего скоростного вертолета и специальных изделий из композиционных материалов, буквально повис в воздухе. Для его решения глава региона Василий Голубев провел переговоры с министром промышленности и торговли России Денисом Мантуровым.

- Роствертол продолжает крупномасштабный проект создания в Батайске вертолетостроительного кластера. Он имеет большое значение для региона, поскольку позволит создать новые рабочие места, увеличить отчисления в бюджет, - пояснил Василий Голубев.

Губернатор предложил вернуться к первоначальным планам и включить создание такой площадки в госпрограмму "Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на 2018-2027 годы", и Денис Мантуров поддержал инициативу донского губернатора.

Отметим, что кроме военных машин в вертолетном кластере под Ростовом планировалось наладить серийный выпуск среднего гражданского вертолета. Бюджетные инвестиции в скоростную машину составят до 2020 года около 7,5 миллиарда рублей.

Разработка перспективного скоростного вертолета (ПСВ) предусмотрена федеральной целевой программой "Развитие гражданской авиационной техники России". Согласно ей ПСВ должен обеспечивать дальность перелета до 1,5 тысячи километров. На первом этапе программы крейсерская скорость машины составит 300 - 350 км/ч, на втором этапе - около 450 км/ч. Вертолет массой 10 - 12 тонн ориентирован на потребности авиационного рынка. В пассажирском варианте он будет иметь вместимость 21 - 24 человека.



Также разрабатываются специализированные версии вертолета: поисково-спасательный, патрульный и медицинский. Машина предназначена для замены вертолетов семейства Ми-8/17.

*Тем временем*

*На международной выставке "Гидроавиасалон - 2018" Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева подписал контракт на поставку в США четырех самолетов-амфибий Бе-200ЧС и опцион еще на шесть машин. Еще пять самых крупных гидросамолетов из Таганрога будут поставлены в Чили.*

[\(Российская Газета\)](#)

### **Андрей Богинский проконтролировал ход работ по модернизации ААК "Прогресс"**

Генеральный директор холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) Андрей Богинский в рамках рабочей поездки на Восточный экономический форум посетил ААК "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина. Он осмотрел производственные мощности предприятия, ознакомился с ходом работ по строительству детской инклюзивной площадки и провел ряд совещаний.

Андрей Богинский посетил цех окончательной сборки и осмотрел находящиеся в нем вертолеты Ка-52 "Аллигатор", изготавливаемые предприятием в рамках выполнения обязательств по гособоронзаказу. Здесь же ему были представлены третий опытный образец нового гражданского вертолета Ка-62 и опытный образец корабельной версии вертолета Ка-52 "Аллигатор", изготовленный предприятием для проведения опытно-конструкторских работ.

Также он проконтролировал ход работ по техническому перевооружению завода, которое ведется в рамках федеральной целевой программы "Техническое перевооружение (реконструкция) производства ААК "Прогресс". Напомним, что оно затрагивает восемь производственных направлений: строительство гальванического корпуса, реконструкцию композитного, термического, механосборочного и испытательного производств, компрессорной станции и технологической котельной.

Завершение работ по модернизации производства запланировано на конец текущего года. В следующем году работы на данных объектах будут продолжены, но уже в рамках второго этапа дооснащения. Кроме того, будут продолжены работы по созданию центра специализации по производству отливок из магниевых сплавов и продолжится переход на "Цифровое производство".

"Масштабная реконструкция производственных мощностей "Прогресса" направлена в первую очередь, на увеличение объемов производства, производительности труда и повышение его эффективности. Все это позволит заводу не просто оставаться ведущим промышленным предприятием края, но и открывать новые горизонты", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Кроме того, глава холдинга ознакомился с ходом строительства детской инклюзивной площадки, которое ведется в рамках благотворительной деятельности ААК "Прогресс" по инициативе холдинга



"Вертолеты России". Строительство инклюзивной детской площадки, адаптированной для детей с ограниченными возможностями, началось в Арсеньеве в июле этого года. Финансирование проекта взяла на себя Арсеньевская авиакомпания "Прогресс", а его реализация велась посредством фонда помощи детям "Обнаженные сердца".

В рамках поездки генеральный директор холдинга "Вертолеты России" также провел встречу с коллективом ААК "Прогресс" с участием депутата Государственной Думы Виктории Николаевой и вице-губернатора Приморского края Валентина Дубинина. На встрече были подняты вопросы загрузки производственных мощностей предприятия на ближайшие годы, реализации социальных проектов, взаимодействия с органами власти и ряд других.

В завершение визита на предприятие, Андрей Богинский провел ряд совещаний с руководством ААК "Прогресс" по вопросам текущих показателей производственной деятельности и продвижению нового гражданского вертолета Ка-62. Напомним, что начало его продаж запланировано на 2020 год, по окончании всех необходимых сертификационных испытаний. В качестве потенциальных покупателей вертолета Ка-62 могут выступить гражданские авиакомпании, осуществляющие региональные перевозки и офшорные работы, а также государственные и коммерческие структуры. ([ААК Прогресс](#))

#### **«Роствертол» резко увеличил производство вертолетов в 2018 году**

ПАО "Роствертол" увеличил производство вертолетов в 2018 году, сообщило правительство Ростовской области.

"Также ТАНТК имени Бериева запустил в серийное производство самолет-амфибию Бе-200 ЧС", - сказано в сообщении.

Кроме того, в регионе запустили производство стальных радиаторов отопления и зерноуборочного комбайна.

В связи с этим индекс производства транспортных средств и оборудования в регионе по итогам первых 7 месяцев 2018 года увеличился в 2,5 раза.

([Rostov gazeta](#))

#### **«ЮТэйр» получил разрешение на коммерческую эксплуатацию Ми-171А2**

17 сентября 2018 г. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выдало разрешение АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» на коммерческую эксплуатацию вертолета Ми-171А2. Право осуществлять коммерческие перевозки стало результатом реализованного совместно с холдингом «Вертолеты России» комплекса мероприятий по освоению нового типа воздушного судна. Заявка авиакомпании в Росавиацию на включение вертолета Ми-171А2 в сертификат эксплуатанта успешно прошла комплексную экспертизу, которая включала в себя проверку базовых объектов авиакомпании, анализ документации и инспекционный полет воздушного судна.



«Мы по-настоящему гордимся тем, что первыми в мире приступаем к коммерческой эксплуатации вертолета нового поколения. Компания намерена использовать Ми-171А2 для обслуживания предприятий нефтегазового сектора. С одним из наших крупнейших Заказчиков согласовано применение воздушного судна для перевозки сотрудников на промышленные объекты компании», - прокомментировал генеральный директор АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» Андрей Ильменский, выразив уверенность, что Ми-171А2 станут хорошим дополнением к вертолетному флоту Группы «ЮТэйр».

Выполнять полеты на Ми-171А2 будут квалифицированные экипажи, прошедшие обучение по специально разработанным и утвержденным программам на базе разработчика воздушного судна. К полетам на текущий момент допущены шесть пилотов-инструкторов авиакомпании. Дальнейшая подготовка летного и инженерно-технического состава будет осуществляться силами Центра подготовки персонала «ЮТэйр» в г. Тюмени.

«Ми-171А2 – это принципиально новый вертолет. Мы по достоинству оценили реализованные в нем инновации: цифровой комплекс бортового оборудования, новые более мощные двигатели, эффективную несущую систему с композитными лопастями и Х-образным рулевым винтом. Эти и другие технические решения лучшим образом отразились не только на рабочих характеристиках машины, но и снизили нагрузку на экипаж», – подчеркнул вице-президент - летный директор АО «ЮТэйр - Вертолетные услуги» Дмитрий Стрельцов.



Техническое сопровождение при эксплуатации вертолета Ми-171А2 будут осуществлять специалисты «ЮТэйр-Инжиниринг» – компании, являющейся мировым лидером в обслуживании вертолетов семейства «Миль». Предприятие первым в России освоило полный комплекс технического обслуживания новейшего типа вертолета Ми-171А2.

[\(ЮТэйр - Вертолетные услуги\)](#)

### **Помощь свыше. Авиамедицинские бригады переходят на круглосуточное дежурство**

Скорая помощь передает диспетчеру: "Приехали на вызов, инсульт". Пациент еще не знает, что в больницу он попадет на специально оборудованном вертолете и лечение медики начнут уже на борту.

Еще совсем недавно дежурство врачей и летчиков шло по 12 часов в день, преимущественно в светлое время суток. Но москвичи не перестают болеть и попадать в неприятности по ночам, поэтому авиамедицинские бригады Центра экстренной медицинской помощи (ЦЭМП) перешли на постоянный круглосуточный режим работы.

### **Час - на вес золота**

В каких случаях требуются максимально быстрая доставка в больницу и использование самого современного оборудования в минуты полета?

"Очень важно соблюсти стандарты так называемого "золотого часа", - объясняет врач ЦЭМП Василий Юданов. - Незамедлительные действия медиков важны при инсультах, инфарктах, острой хирургии, ожогах, травмах, в том числе полученных при падении с высоты. Время крайне важно учитывать при помощи детям. "Золотой час" напрямую влияет на перспективы скорейшего возвращения к полноценной жизни".

Присоединение к Москве новых территорий, где пока нет стационаров широкого профиля, тоже повлияло на востребованность авиамедицины. Вертолеты в разы быстрее машин скорой помощи доставляют пациентов до столичных больниц: два часа пути сокращаются буквально до минут. В Новой Москве открыты 24 площадки, где пациента пересаживают в вертолет. Бывают случаи, когда авиабригада забирает больного из автомобильной пробки, в которой засела скорая.

Следует отметить, что ЦЭМП и скорая помощь - два разных подразделения Департамента здравоохранения, но при необходимости бригады связываются друг с другом по радиотелефонной связи, если им предстоит пересечься на просторах Москвы.

Вертолет - полноценный реанимобиль с разнообразным набором техники. Например, наличие двух аппаратов искусственной вентиляции легких позволяет принять на борт более одного пациента в тяжелом или крайне тяжелом состоянии. После оказания "золотой" первой медицинской помощи транспорт приземляется на специально оборудованных площадках в Институте скорой помощи им. Склифосовского, больницах им. Боткина, им. Иноземцева, им. Юдина, им. Жадкевича, им.



Ерамишанцева, им. Филатова и в детских стационарах - больницы им. Сперанского и НИИ неотложной детской хирургии и травматологии.

До того как надеть форму с нашивкой "Центр экстренной медицинской помощи", медики успели поработать хирургами, анестезиологами и реаниматологами, дежурили на скорой. Но этот опыт обязательно дополняется обучением на базе Всероссийского центра медицины катастроф "Защита" по оказанию медпомощи при чрезвычайных ситуациях с использованием авиационного транспорта. "Когда мы прибываем на крупное ДТП или пожар с большим количеством пострадавших, то до приезда бригад скорой помощи проводим ряд действий, - объясняет фельдшер ЦЭМП Дмитрий Соколов. - Помимо оказания медицинской помощи мы распределяем пациентов по тяжести их состояния и организуем так называемую "эвакуационную петлю" - освобождаем пути для свободного въезда и выезда машин скорой.

График в условиях чрезвычайных ситуаций становится напряженным: случается, медики вынуждены оставаться на дежурстве по трое-четверо суток. Ежедневный труд авиабригад сопряжен с физическими нагрузками - неоднократно нужно поднимать и переносить пациентов в вертолет. Мужская работа. Если пациент слишком тяжелый (вес порой достигает 150 кг), на вырубку, выключив двигатель вертолета, приходит пилот.

### **Общее дело**

Летчики говорят, что ощущают себя единой бригадой с врачами ЦЭМП. Тем не менее формально штурвал берут в руки специалисты другого ведомства - Московского авиационного центра Департамента по делам гражданской обороны, чрезвычайных ситуаций и пожарной безопасности Москвы.

Сейчас в столице срочные вылеты осуществляют три вертолета Центра экстренной медицинской помощи, один из которых дислоцируется на территории больницы № 15 им. Филатова, а два других - в аэропорту "Остафьево" (Новомосковский округ). Обычно высота полета составляет 150 м, что избавляет больного от большого перепада давления и нехватки кислорода. Также эта высота связана со спецификой организации воздушного движения над Москвой. В среднем полет занимает 7-10 минут. Пересечь весь город можно тоже быстро: к примеру, путь от района Выхино до Зеленограда вертолеты преодолевают за 12-15 минут. Приземляются, предварительно осмотрев местность сверху. Площадка должна быть хорошо освещена и не иметь препятствий на расстоянии как минимум 10 м от вертолета. Зимой сложнее. Бывало, сразу после сильного снегопада бригада осуществляла посадку на неочищенную территорию, медики выпрыгивали и проваливались в снег. В очень плохую погоду полеты ограничивают по метеоусловиям.

"Экипаж решает свою задачу, а мы свою", - говорит диспетчер отдела полетно-информационного обслуживания Сергей Кобзев. В частности, с диспетчерского пункта на борт поступает информация о направлении ветра, температуре, влажности воздуха, видимости, ухудшении метеобстановки. Погода отслеживается по приборам, и диспетчер держит связь с дежурным синоптиком аэропорта "Остафьево".



За вертолетами не закреплены отдельные участки Москвы. Бригады летают на вызовы по всему городу. При происшествии с большим количеством пострадавших диспетчер может направить на место все бригады одновременно.

### ***Ночью проблемы те же***

С 1 июня Центр экстренной медицинской помощи стал осуществлять вылеты вертолетов круглосуточно. "Мы хотели посмотреть, будут ли оправданы полеты ночью, и поняли, что ночные вызовы востребованы так же, как дневные, - рассказывает заместитель директора по медицинской части ЦЭМП Сергей Гуменюк. - Ночью проблемы у людей те же самые". На постоянный круглосуточный режим переходят два вертолета из трех - те, что базируются в "Остафьево". По технике безопасности в ночные часы место для посадки выбирать предстоит еще тщательнее, чем днем.

В какое бы время суток ни поднимались в небо на вертолетах бригады ЦЭМП, задачу они видят в том, чтобы больной как можно скорее получил квалифицированную помощь. Однажды пожилая пациентка на носилках удивила медиков, заявив им, что полетит в больницу на вертолете уже второй раз: "Летала, все знаю". До этого ее вовремя доставили в стационар и спасли жизнь. Сработал тот самый "золотой час".

### ***Кстати***

Место происшествия быстро обрастает толпой зевак. Есть среди них те, кто желает запечатлеть чужую беду и включает камеру мобильного телефона. А чтобы добавить будущим зрителям острых ощущений от просмотра, переходит границы в прямом и переносном смысле. "Люди пытаются сняться поближе, даже подлезают под наши руки, - говорит фельдшер Дмитрий Соколов. - Порой и ругаешься, ведь это мешает, особенно когда после аварии спасатели вытаскивают пострадавших из заблокированной машины и начинают передавать нам. Если к врачам подходят добровольцы, то эти люди не снимают, а реально хотят помочь".

[\(Аргументы и факты\)](#)

### **Пара вертолетов Ми-8МПТР Южного военного округа подавила радиотехнические средства условного противника**

В рамках двустороннего тактического учения с зенитными ракетными соединениями Южного военного округа (БВО) вертолетчики 4-й армии ВВС и ПВО обеспечили радиоэлектронное подавление радиотехнических средств противовоздушной обороны условного противника.

По замыслу мероприятия, экипажам вертолетов Ми-8МПТР предстояло вскрыть систему ПВО «противника» и с помощью уникальной станции активных помех подавить радиоэлектронные системы управления войсками и оружием. Также была обеспечена групповая защита вертолетов Ми-35, которые нанесли тактический авиационный удар по вскрытым объектам противовоздушной обороны условного противника.



Уникальная станция активных помех, установленная на вертолетах Ми-8МТПР, позволяет обеспечивать групповую защиту самолетов, вертолетов, беспилотных летательных аппаратов, наземной техники и кораблей от воздушных атак и огня средств ПВО противника в радиусе нескольких сотен километров.

Двустороннее учение проходит на полигонах в Астраханской области. К нему привлечены более 3,5 тыс. военнослужащих, задействовано около 800 единиц военной и специальной техники подразделений противовоздушной обороны, а также самолеты и вертолеты 4-й армии ВВС и ПВО.

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

### **Правительство Прикамья аннулировало аукцион на авиауслуги**

Размещенное объявление о конкурсе на поставку услуг по перевозке пассажиров вертолетом действовало всего неделю

Аппарат правительства Пермского края отменил аукцион на оказание услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом. Объявление, опубликованное 11 сентября, аннулировано спустя неделю - 18 сентября.

По данным информресурсов, заказчик намерен изменить условия тендера. Они коснутся срока контракта. В техзадании отмененного конкурса контракт подразумевал работу авиаторов в течение года - до 30 сентября 2019 года. В планах увеличить срок до 2020 года. Якобы этот позволит привлечь участников с более выгодными предложениями.

Добавим, согласно документации аннулированного аукциона, начальная цена лота составляла 2 млн рублей. Стоимость одного полета, исходя из трех коммерческих предложений, в среднем составила около 131,7 тыс. рублей. Планировалось, что перевозчик будет выполнять авиарейсы по заявкам правительства, в обязанности которого входило уведомление исполнителя о планируемой поездке за два дня до ее начала. Предполагалось, что полеты будут осуществляться как в регионе, так и на территории России.

[\(IA REGNUM\)](#)

### **Названа самая популярная у россиян марка частного вертолета**

Средняя стоимость частного вертолета в России составляет 64 млн рублей. Об этом свидетельствуют данные исследования, проведенного сервисом бесплатных объявлений «Юла».

Самый дешевый вертолет (двухместный Robinson базовой модификации) стоит 3 млн рублей, самый дорогой (пассажирский Airbus Helicopters EC135 P2+ 2008 года производства) — 500 млн рублей.

Наиболее популярной маркой стал американский Robinson, на нее приходится 36% всех созданных на сервисе объявлений. Средняя цена вертолетов этого производителя — 18 млн рублей. Второе место заняли разные модификации Ми-2 (15% предложений, средняя стоимость — 7 млн рублей) и Ми-8 (8%, 34,3 млн рублей).

[\(Известия\)](#)



### **Петербург вошел в топ-3 городов, где чаще всего продают вертолеты**

Пик продаж в России пришелся на август, средняя стоимость винтокрылой машины составила 64 миллиона рублей.

Одна из интернет-площадок бесплатных объявлений проанализировала предложения о продаже вертолетов в России. Петербург по количеству таких объявлений занял третье место в стране.

Лидером стала Москва, на втором месте — Ижевск. В целом по стране пик продаж пришелся на август, в среднем за вертолет просили 64 миллиона рублей.

При этом цены могут отличаться в 166 раз. Так, самый дорогой вертолет выставлялся в этом году в Симферополе за 500 миллионов рублей, во столько продавец оценил свой Airbus Helicopters EC135 P2+.

Самая дешевая винтокрылая машина предлагалась за три миллиона рублей, модель и год выпуска в объявлении не уточняются. За Robinson R 44 Raven I 2007 года продавец из Петербурга запросил 15 миллионов рублей.

По данным сервиса объявлений «Юла», самой популярной маркой стал американский Robinson. Следом идут советские Ми-2 и Ми-8.

[\(Телеканал Санкт-Петербург\)](#)

### **Вертолеты доставили в омские больницы 251 человека**

Благодаря работе санавиации жители отдаленных районов могут получать экстренную медицинскую помощь специалистов в городских больницах.

В этом году 332 жителя отдаленных омских районов получили экстренную медицинскую помощь благодаря работе санавиации. Из них 54 ребенка.

Всего было совершено 217 вылетов в села Тарского, Тевризского, Усть-Ишимского, Колосовского и Муромцевского муниципальных районов. 251 человек был доставлен в специализированные учреждения здравоохранения областного центра.

– Основными причинами использования авиатранспорта является необходимость скорейшей транспортировки тяжелых пациентов, в первую очередь новорожденных и женщин с осложнениями беременности и родов. Богатый опыт врачей отделения санавиации позволяет диагностировать и принимать решения в сложных клинических случаях, – рассказали в областном Минздраве.

Транспортировка пациентов из отдаленных районов области для оказания экстренной медицинской помощи осуществляется двумя вертолетами – МИ-2 и МИ-8, оснащенными современным реанимационным оборудованием.



В 2018 году в соответствии с соглашением между Министерством здравоохранения Российской Федерации и правительством Омской области на работу санавиации выделено почти 140 млн рублей, из них 30 млн рублей – из средств областного бюджета.

[\(РИА ОмскИнформ\)](#)

### **В Кузбассе потребовали запретить работу вертодрома в туркомплексе Шерегеш из-за нарушений**

Новокузнецкая транспортная прокуратура потребовала запретить эксплуатацию вертолетной площадки для экскурсионных полетов в поселке Шерегеш на юге Кемеровской области, где расположен один из самых популярных в РФ горнолыжных курортов. Об этом сообщается на сайте Западно-Сибирской транспортной прокуратуры в среду.

"В целях предотвращения угрозы безопасности полетов воздушных судов Новокузнецкой транспортной прокуратурой в Центральный районный суд г. Кемерово направлен иск о запрете эксплуатации посадочной площадки до устранения имеющихся нарушений закона", - говорится в сообщении.

Надзорное ведомство выявило грубые нарушения на вертолетной посадочной площадке "Шория-Порт". Компания "Геш Авиа" (зарегистрирована в Кемерове) использовала ее для экскурсионных полетов на вертолетах Robinson, принадлежащих "Алтай-Авиа". "В настоящее время на посадочной площадке ведутся строительные работы, в связи с чем она не пригодна для осуществления полетов воздушных судов", - отмечается в сообщении.

При этом перед проведением ремонта на площадке в уполномоченный орган гражданской авиации не направлялась информация о приостановке ее работы, что является нарушением воздушного законодательства, а сама площадка остается открытой для взлета, посадки и стоянки воздушных судов.

Шерегеш расположен на юге Кемеровской области, за сезон туркомплекс посещает около 1 млн туристов. По данным сайта "Шория Порт", "Геш Авиа" - частный вертодром в Горной Шории, туристам предлагается 11 маршрутов - вертолетные экскурсии проводятся по Шерегешу, также вылеты осуществляются на Алтай и в Хакасию.

[\(ТАСС\)](#)

### **Вертолетный форум АВИ впервые пройдет в Казани**

11-й Вертолетный форум Ассоциации Вертолетной Индустрии – знаковое отраслевое событие, собирающее всех представителей отрасли с целью обсуждения перспектив ее развития. Впервые за свою историю Вертолетный форум будет организован вне Москвы – местом его проведения выбран город Казань, столица Республики Татарстан. Форум состоится с 22 по 23 ноября.



За десять лет форум вырос до уровня авторитетной коммуникационной площадки, которая собирает специалистов из области вертолетной индустрии, представителей отраслевых, региональных и федеральных властей, а также всех тех, кто по роду своей профессиональной деятельности связан с применением вертолетной техники. На форуме консолидируются взгляды по различным вопросам развития отрасли, анализируется отечественный и международный опыт, определяется вектор развития и подходы к решению самых актуальных проблем.

Тема форума 2018 года – «Экономика вертолетной индустрии: слагаемые успеха». Форум ставит амбициозную задачу: рассмотреть темы, способные оказать значительное влияние на функционирование предприятий российской вертолетной индустрии как в ближайшем, так и в отдаленном будущем. Среди них – межотраслевое сотрудничество, обновление вертолетного парка в России и вопрос эксплуатации «возрастных» вертолетов, а также развитие санитарной авиации.

Цель форума – выработка единого понимания всеми участниками вертолетной индустрии, а также смежных отраслей, ключевых слагаемых и критериев успешного развития экономики вертолетной индустрии, которая сама по себе является важной экономической, транспортной и социальной опорой государства.

В программе форума запланировано проведение трех тематических секций и пленарного заседания. Секции пройдут 22 ноября на площадке Казанского вертолетного завода холдинга «Вертолеты России», а 23 ноября в конференц-зале отеля «Казанская Ривьера» состоится пленарное заседание.



Ассоциация Вертолетной Индустрии начала формирование программы форума, которая вскоре будет опубликована на сайте АВИ. Регистрация на форум будет открыта в ноябре – следите за новостями.

11-й Вертолетный форум проводится Ассоциацией Вертолетной Индустрии. Устроитель мероприятия – компания «Русские Выставочные Системы». Генеральный спонсор – холдинг «Вертолеты России». Партнерами форума выступают Казанский вертолетный завод, «Фирма «Техноавиа», а также гостинично-развлекательный комплекс «КАЗАНСКАЯ РИВЬЕРА», который предоставляет специальные условия по размещению всем участникам вертолетного форума. Скидку на авиабилеты участникам форума в размере 20% предоставит транспортный партнер форума – «Авиакомпания Utair».

[\(АВИ\)](#)

### «ЮТэйр-Инжиниринг» отмечает 85-летие

АО «ЮТэйр-Инжиниринг» – технический провайдер вертолетного сегмента Группы «ЮТэйр» – празднует 85-летие. Компания является правопреемником авиаремонтного предприятия «Завод № 26», ведущего историю с 1933 года. Сегодня «ЮТэйр-Инжиниринг» – мировой лидер по техническому обслуживанию воздушных судов семейства «Миль», крупнейшая в России организация по ремонту и техническому сопровождению вертолетов отечественного и зарубежного производства.

География выполнения работ предприятия развивается вместе с планами основных Заказчиков – операторов вертолетной техники. В настоящее время, помимо мощной производственной базы в Тюмени, «ЮТэйр-Инжиниринг» имеет 29 сертифицированных мест производственной деятельности в России и 17 странах мира, где работают более 1800 квалифицированных специалистов. Ежедневно сотрудники предприятия обслуживают более 300 единиц авиатехники. Число выполненных капитальных ремонтов за все годы деятельности завода превышает 8000 единиц.

За 85-летнюю историю в компании воспитано несколько поколений выдающихся специалистов, чье мастерство и верность профессии отмечены на высшем уровне. За трудовые подвиги 5 сотрудников «ЮТэйр-Инжиниринг» были награждены Орденом Трудового Красного Знамени, двоим присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации». Свои знания и опыт молодому поколению специалистов передавали 20 ветеранов Великой Отечественной войны. Сотрудники предприятия – лауреаты и победители различных авиационных премий: звание «Инженер года» по версии Ассоциации вертолетной индустрии присуждено 5 молодым специалистам.



«Успешная деятельность предприятия на протяжении 85 лет – это полноценный знак качества, весомая гарантия для коллег и партнеров, показатель стабильной и нужной обществу профессиональной работы, – отметил генеральный директор АО «ЮТэйр-Инжиниринг» Рашид Фараджаев. – Предприятие гордится своей богатой историей, огромным опытом работы, и главное –



своим коллективом, способным выполнять самые трудные задачи. Для этого есть все: интеллектуальный потенциал специалистов, золотые руки рабочих».

[\(Utair\)](#)

### **Винтокрылый "заяц". Как Ми-1 проложил вертолетам дорогу в небо**

20 сентября 1948 года на подмосковном аэродроме Захарково летчик-испытатель Матвей Байкалов впервые поднял в воздух первый советский серийный вертолет — Ми-1. Именно с этой винтокрылой машины началось крупносерийное производство вертолетов в Советском Союзе и их широкое практическое использование.

Ми-1 выпускался серийно в санитарном, пассажирском, почтовом и сельскохозяйственном вариантах. На нем было установлено 27 мировых рекордов.

### ***"Геликоптер Миля первый"***

Первые винтокрылые машины, автожиры А-4 конструкции Вячеслава Кузнецова, поступили в авиацию Красной Армии еще в 1934 году.

В начале Великой Отечественной войны была создана эскадрилья военных автожиров А-7-За (первый серийный винтокрылый летательный аппарат в СССР) конструкции Николая Камова, которая применялась в Смоленском оборонительном сражении. Инженером этой эскадрильи являлся Михаил Миль.

В 1947-м в Серпухове была сформирована первая в ВВС геликоптерная эскадрилья, укомплектованная многоцелевыми вертолетами Г-3 ("Корректировщик артиллерийского огня") разработки Ивана Братухина. Лишь в 1951 году эти машины в эскадрилье были заменены на новую модель — Ми-1, которая использовалась для обеспечения связи и обучения пилотов. С этого времени началось массовое поступление "единички" на вооружение военной авиации — ими комплектовались эскадрильи в составе смешанных авиаполков, отдельные эскадрильи и звенья.

В военные и первые послевоенные годы одновинтовыми вертолетами ни одно конструкторское бюро в СССР не занималось. Еще в 1945 году Миль по собственной инициативе вел разработку экспериментального геликоптера ЭГ-1. Это был проект трехместного вертолета классической одновинтовой схемы.

Легкий многоцелевой вертолет Ми-1 (по кодификации НАТО — Hage, с англ. "заяц") был разработан в конце 1940-х годов в Союзном ОКБ-4 Минавиапрома (ныне — АО "Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля", входит в холдинг "Вертолеты России") под руководством авиаконструктора Михаила Миля.

В 1946 году в ЦАГИ была образована вертолетная лаборатория, начальником которой стал Миль. Под его руководством был создан универсальный испытательный стенд натурной геликоптерной установки (НГУ), который использовался для исследования полноразмерных несущих винтов и

доводки конструкции основных частей винтокрылых аппаратов. На основе НГУ был создан вертолет с индексом ГМ-1 ("Геликоптер Миля первый"). 12 декабря 1947 года вышло историческое Постановление "О создании геликоптера связи для Вооруженных сил СССР". Это событие считается отправной точкой истории милевской фирмы.



Однако из-за отсутствия в ОКБ-4 производственной базы три первые опытные машины строились на авиационном заводе в Киеве. Испытания проводились на аэродроме Захарково, недалеко от известного аэродрома в Тушине.

"Кстати, с Ми-1 связана забавная история. Первый полет состоялся 20 сентября 1948 года, пилотировал Матвей Байкалов. Затем на вертолете совершил полет летчик-испытатель Марк Галлай и после приземления вынес вердикт: "Эта штука летать не будет". Он оказался неправ", - Гурген Карапетян, летчик-испытатель ОКБ Миля, Герой Советского Союза.

Вертолет учился летать успешно: уверенно висел, обладал отличной маневренностью и хорошей устойчивостью, достиг скорости 175 км/ч и динамического потолка 5200 м. С 1949-го проходили госиспытания, особых нареканий к работе нового вертолета не возникло, за исключением уровня пилотирования и величины вибрации. В 1950-е годы было проведено множество тестов, которыми проверялась работа в горной местности, в тяжелых метеоусловиях и на выполнение аварийных посадок.

21 февраля 1950 года Совет Министров СССР постановил начать серийное производство вертолета ГМ-1 под обозначением Ми-1. Изначально он разрабатывался в качестве связного, однако в



дальнейшем использовался как транспортный, санитарный, разведывательно-корректировочный, учебный, сельскохозяйственный и летающая лаборатория. Серийные машины выпускались в 1952–1960 годах на авиазаводах в Москве, Казани, Оренбурге и Ростове-на-Дону, а также в 1956–1965 годах на заводе в польском городе Свидник. Всего было построено 2680 экземпляров, в том числе свыше 1500 (как SM-1 и его модификации) — в Польше.

### **Характеристики и модификации**

Машина была сконструирована по классической одновинтовой схеме с трехлопастным несущим и хвостовым рулевым винтами. Кабина с рабочим местом летчика и диваном для двух пассажиров находилась в передней части фюзеляжа. Позади кабины был расположен двигательный отсек с поршневой силовой установкой АИ-26ГРФ конструктора Александра Ивченко, которая выпускалась на заводе "Прогресс" в Запорожье. С двигателем мощностью 575 л.с. машина могла передвигаться со скоростью до 185 км/ч на высоте порядка 3 км.

Лопasti несущего винта (первоначально имели смешанную конструкцию — стальные и деревянные детали, фанерная и полотняная обшивка) крепились к втулке с помощью горизонтальных, вертикальных и осевых шарниров. Шасси у Ми-1 в полете не убиралось.

В ходе проведенной в 1950-х годах модернизации вертолеты оснащались системой внешней подвески грузоподъемностью до 500 кг, совершенствовались приборное оборудование и втулка несущего винта. С начала 1960-х на всех серийных Ми-1М и Ми-1НХ устанавливались форсированные двигатели АИ-26ВФ, цельнометаллические лопасти и гидроусилители в системе управления.

Всего в 1950–1960-х годах было разработано около двух десятков модификаций вертолета, среди которых:

- Ми-1У (ГМ-2, 1950 г.) — двухместный учебный, с двойным управлением.
- Ми-1Т (1953 г.) — с двигателем АИ-26В и увеличенным до 300 ч. ресурсом, в 1954 году был создан арктический вариант для базирования на ледоколах.
- Ми-1КР (1956 г.), Ми-1ТКР — артиллерийские корректировщики.
- Ми-1НХ (1956 г., с 1959-го имел название "Москвич") — сельскохозяйственный. На его основе штучно строились представительские варианты. Так, в 1960–1968 годах им пользовался президент Финляндии Урхо Кекконен.
- Ми-1А (1957 г.) — с ресурсом агрегатов, увеличенным до 600 ч., и узлом для крепления дополнительного топливного бака.
- Ми-3 (1954 г.) — санитарная модификация с четырехлопастным несущим винтом, более комфортабельной кабиной, подвесными гондолами для перевозки больных и раненых.
- Ми-1М (1957 г.) — модернизированный вариант с увеличенным ресурсом, всепогодным оборудованием и багажным отсеком.
- Ми-1МГ (1958 г.) — модификация с поплавковым шасси, использовалась на судах советской антарктической китобойной флотилии "Слава".
- Ми-1МУ, Ми-1МРК (1960 г.) — учебный и разведывательно-корректировочный варианты Ми-1М.



Кстати, в 1957 году испытывался еще один модернизированный вариант — военный укладчик телефонных линий связи Ми-1Т. На его борту навешивались контейнеры с бухтами телефонного провода, которые позволяли проложить в одном полете линию связи длиной до 13 км.

В 1961-м была создана версия Ми-1МУ с пулеметными установками, неуправляемыми ракетами ТРС-134, а позднее — ракетами комплексов "Фаланга-М" и "Малютка". На вооружение они приняты не были из-за отсутствия в то время у высшего советского командования четких представлений о необходимости боевых вертолетов.

Кроме того, в середине 1950-х годов разрабатывалась палубная модификация со складывающимися хвостовой балкой и лопастями, но мощности двигателя оказалось недостаточно для подъема специального поискового оборудования и вооружения. Также не были реализованы проекты вертолета ГМ-3 продольной схемы с двумя винтовыми установками и В-5 (Ми-5) с газотурбинным двигателем.

Хорошие характеристики Ми-1 были подтверждены рядом рекордов. Так, с 1957 по 1968 год на нем установили 27 мировых рекордов, среди которых: по скорости (141, 196 и 210 км/ч на дистанции 1000, 500 и 100 м соответственно), дальности полета (1654 км) и высоте (6700 м).

### ***Первый "Ми" — чуткий, "острый" и боевой***

Эксплуатантами Ми-1 в разные годы выступали Вооруженные силы СССР, Албании, Алжира, Афганистана, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, ГДР, Египта, Индонезии, Ирака, Йемена, Китая, КНДР, Кубы, Монголии, Польши, Румынии, Финляндии, Чехословакии, а также советский гражданский перевозчик — "Аэрофлот". Известно, что армейская модификация Ми-1В активно использовалась в Китае в полицейских операциях, также вертолет применялся сирийцами и египтянами против израильской армии.

В 1954 году в ходе маневров с применением реального ядерного оружия под Тоцком милевские "единички" впервые использовались в качестве разведчиков радиационной обстановки. Некоторое количество вертолетов применялось в погранвойсках для патрулирования границы.

Боевое крещение Ми-1 получили в 1956 году в Венгрии, где применялись для связи, наблюдения и эвакуации раненых. Через 12 лет использовались для тех же целей в Чехословакии.

Применение Ми-1 в народном хозяйстве Советского Союза началось в 1954 году. Со следующего года они уже во всевозрастающем количестве поступали в отряды гражданской авиации. Сначала применяли для доставки почты, потом для перевозки людей и мелких грузов. Так же, как и у военных, "единичка" стала базовым вертолетом обучения гражданских летчиков.

Летчик-испытатель, Герой Советского Союза Гурген Карапетян, освоивший 39 типов летательных аппаратов и летавший на всех типах машин марки "Ми", в 1960 году на Ми-1 победил в Чемпионате СССР по вертолетному спорту. И это был первый вертолет, на котором он летал в Центральном



аэроклубе. Летавшего до этого на планерах и самолетах, на Ми-1 его сразу же поразила разница в управлении этими летательными аппаратами, вспоминал Карапетян впоследствии.

"У вертолета совсем другая манера пилотирования, и далеко не каждый мог с ней справиться, не у всех получалось. Если на самолете первый вылет у новичка в аэроклубе происходил где-то через пять-шесть, максимум семь часов подготовки, то программа подготовки пилота вертолета занимала в среднем 12–15 часов", — рассказал Карапетян в интервью журналу "Вертолеты России". На Ми-1 он выполнял посадку в квадрат и занял третье место, а уже в следующем году стал чемпионом.

"Ми-1 был отличный вертолет — мощный, маневренный, скороподъемный. Но в пилотировании чуткий, "острый". Он требовал от летчика внимания, особенно ранние машины, на которых не было гидроусилителей. На таком вертолете очень хорошо было учиться: кто научился летать на Ми-1, тот освоит любой другой тип. Мы такие вещи на "единичках" вытворяли!", - Инна Копец, пилот 1-го класса, мастер спорта международного класса.

Всего за годы эксплуатации в различных авиационных инцидентах было потеряно несколько десятков вертолетов этого типа. Кстати, в ходе испытаний в 1948–1949 годах разбились две опытные машины, при этом в катастрофе 7 марта 1949 года погиб летчик-испытатель Матвей Байкалов, первым поднявший эту машину в небо 20 сентября 1948-го. Позже Михаил Миль об этом скажет, что "настоящий главный конструктор тот, кто сможет пережить первую катастрофу своего летательного аппарата и не сломаться". Но переживал он страшно — три дня не появлялся на работе.

Последние "Геликоптеры Миля" в Советском Союзе были списаны в 1983 году после появления более современных вертолетов, а в некоторых армиях мира они продолжали служить до 1990-х годов. Именно Ми-1 было суждено стать первой советской серийной винтокрылой машиной и родоначальником целой серии вертолетов марки "Ми", известных на весь мир.

[\(ТАСС\)](#)

### **На "Прогрессе" назвали лучших рабочих**

В ААК "Прогресс" им. Н.И. Сазыкина холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) состоялся традиционный ежегодный конкурс профессионального мастерства. За звание лучшего в своей компетенции боролись более 80 представителей рабочих специальностей.

В общей сложности в конкурсе приняли участие представители шести профессий: токари, слесари по изготовлению и доводке деталей летательных аппаратов, сборщики-клепальщики, слесари механосборочных работ, фрезеровщики и монтажники электрооборудования летательных аппаратов. Отметим, что последние в этом году участвовали в конкурсе профмастерства впервые и стали его настоящим открытием, показав высочайший уровень владения своей очень трудоемкой, сложной и кропотливой профессией.

Еще одним новшеством этого года стал отказ от теоретической части, поскольку все участники конкурсов прошлых лет неизменно справлялись с ней одинаково хорошо. Практическую же часть, напротив, было решено усложнить, согласно требований на разработку конкурсных заданий по



стандартам WorldSkills - международного аналога конкурса "Лучший по профессии". По словам организаторов, такая завышенная планка позволит "подстегнуть" участников конкурса развиваться и самосовершенствоваться.

По завершении основной - соревновательной части, всех участников ждал перерыв на отдых, после чего они были приглашены в большой зал Информационного центра предприятия на оглашение результатов и церемонию награждения, в ходе которой лучшие из лучших в торжественной обстановке получили свои заслуженные медали и грамоты, а также ценные подарки от предприятия, профсоюзные призы и денежные премии.

"Разрешите поздравить вас с нашим, пожалуй, самым главным праздником - Днем профмастерства! Каждый из вас ответственно подошел к выполнению поставленной задачи, и это еще раз доказывает ваш глубокий внутренний потенциал и творческий подход, независимо от профессии и уровня квалификации. В этот праздничный день я желаю всем вам дальнейшего развития и процветания, ведь именно ваш профессионализм - это залог стабильного выпуска нашим предприятием сложнейшей авиационной техники и именно благодаря вам наш завод сегодня успешно функционирует и динамично развивается!" - обратился к присутствующим директор по производству ААК "Прогресс" Олег Герман.

Помимо слов поздравлений для участников в этот день были подготовлены тематические видеоролики о предприятии, выпускаемой продукции и конкурсах профмастерства прошлых лет, которые вызвали у присутствующих большой интерес и чувство гордости за своих коллег, родной завод и авиастроение в целом.

[\(ААК Прогресс - рассылка\)](#)

### **В Северной Осетии скоро заработает санавиация**

В первом квартале 2019 года в республике появится собственный вертолет класса «С» - реанимобиль, оснащенный по последнему слову медицины. Вертолет санитарной авиации будет доставлять пациентов, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях на отдаленных трассах, а также тяжелобольных из районов в центральные лечебные учреждения Владикавказа. Об этом сообщил Министр здравоохранения РСО-Алания Михаил Ратманов на заседании республиканской комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, которое провел сегодня заместитель Председателя Правительства РСО-Алания Ирбек Томаев.

Участники заседания рассмотрели вопросы организации взаимодействия экстренных служб при реагировании на ДТП. Прозвучало предложение ввести обязательное прохождение курса по оказанию первой медицинской помощи кандидатам в водители на базе специализированного учебного центра Минздрава РСО-Алания. По мнению специалистов, это позволит существенно повлиять на последствия ДТП и снизить смертность от травм, полученных в результате автоаварии на 20%. Руководству республиканского ГИБДД было дано поручение проработать вопрос включения в программу автошкол курс оказания первой медпомощи.



На совещании особое внимание было уделено и проблеме устранения недостатков улично-дорожной сети вблизи образовательных организаций. Как отметил Ирбек Томаев, данный вопрос находится на контроле у Главы РСО-Алания и Полномочного представителя Президента РФ в СКФО, и до конца текущего года предстоит еще многое сделать для устранения имеющихся недостатков.

Выступая по данному вопросу, председатель Комитета дорожного хозяйства РСО-Алания Тариэл Солиев проинформировал о том, что в настоящее время в муниципалитетах республики реализуются 16 проектов обустройства современных пешеходных переходов, 11 из которых находятся вблизи образовательных учебных заведений, остальные – в местах с интенсивным движением автотранспорта.

- На эти цели из республиканского дорожного фонда выделено 11 млн рублей. Планируем завершить эти работы к концу этого года. Всего же до 2020 года на дорогах республики будут обустроены в соответствие с современными требованиями 59 пешеходных переходов, - отметил руководитель Комитета.

Также по мнению участников республиканской комиссии в целях повышения безопасности дорожного движения необходимо проработать вопрос перенаправления потоков большегрузного автотранспорта в обход г. Владикавказа. В настоящее время проезжающие через столицу Северной Осетии фуры способствуют повышению аварийности на дорогах. В частности, это касается довольно оживленной улицы Московской. Дано поручение заинтересованным структурам и ведомствам проработать данный вопрос и принять по нему решение до конца текущего месяца.

В ходе заседания прозвучала еще одна важная информация – по словам заместителя главы АМС г. Владикавказа Тамерлана Фарниева в ближайшее время на дорогах города заработает комплексная система безопасности. Установленные фото и видеокамеры позволят фиксировать и привлекать к ответственности нарушителей правил дорожного движения, что также позволит улучшить ситуацию на дорогах столицы. В настоящее время проведены торги и определен поставщик услуг. С ним заключен контракт на сумму 2 млн 200 тыс рублей.

[\(Глас Народа\)](#)

### **Число вертолетных площадок санитарной авиации для работы в ночное время увеличат в Москве**

В Москве станет больше вертолетных площадок для санитарной авиации для работы в ночное время, сейчас всего действует 28 площадок, сообщил РИАМО в четверг представитель пресс-службы департамента по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности столицы.

«В распоряжении авиамедицинских бригад в ближайшем будущем появится еще больше вертолетных площадок для работы в ночное время. А, значит, в городе Москве будет еще больше спасенных жизней. Сегодня для оказания экстренной медицинской помощи, помимо площадок, подбираемых пилотами с воздуха (например, вблизи мест происшествий), используются стационарные площадки, которые находятся в оперативном управлении Московского авиационного центра департамента ГОЧСиПБ», - сказал собеседник агентства.

Он добавил, что сейчас всего действует 28 площадок: пять из них при городских клинических больницах, одна на МКАД и 22 в ТиНАО.



«В преддверии чемпионата мира по футболу авиационный центр совместно с Научно-практическим центром экстренной медицинской помощи ДЗМ провел большую работу по обеспечению возможности ночной эвакуации жителей Москвы, нуждающихся в экстренной медицинской помощи. Все пилоты BK117C-2 прошли специальную подготовку полетов в ночных условиях, на вертолетных площадках при столичных больницах установлено светотехническое оборудование, площадки допущены к полетам ночью. Четыре площадки в ТиНАО также были подготовлены и допущены к медицинской эвакуации ночью», - сказал директор Московского авиационного центра Кирилл Святенко.

Для безопасного обеспечения и выполнения ночных полетов были разработаны и внедрены в ГКУ «МАЦ» и ЦЭМП совместные обязательные процедуры, в том числе для эвакуации с МКАД.

Прделанная работа позволила к началу чемпионата мира безопасно организовать круглосуточный режим работы санитарных вертолетов, включая дополнительный вертолет с авиамедицинской бригадой ночью.

После окончания чемпионата был сохранен круглосуточный режим работы авиамедицинских бригад. Работа по расширению возможностей санитарных вертолетов была продолжена. Еще две площадки в ТиНАО подготовлены к медицинской эвакуации ночью, в ближайшее время они будут допущены к оказанию помощи жителям города в ночное время.



«Ночные полеты в мегаполисе – это одно из самых сложных направлений деятельности и требует серьезной подготовки пилотов. Это огромный, совместный с медперсоналом труд и большая ответственность руководителей!» - отметил заместитель директора по организации летной работы Олег Котальшев.

[\(РИАМО\)](#)

### **«Вертолеты России» открыли в Арсеньеве инклюзивную детскую площадку Фонда «Обнаженные сердца»**

В Арсеньеве в рамках празднования Дня города состоялось торжественное открытие инклюзивной детской площадки Фонда «Обнаженные сердца», созданной в рамках благотворительной деятельности ААК «Прогресс» им. Н.И. Сазыкина холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех).

Создание инклюзивной детской площадки, адаптированной для детей с особенностями развития, началось в Арсеньеве в июле этого года. Финансирование проекта Фонда «Обнаженные сердца» взяла на себя Арсеньевская авиакомпания «Прогресс».

Местом для размещения игровой площадки была выбрана территория городского парка «Восток» - главного места отдыха горожан всех возрастов. Новая площадка заменила старую, с уже изношенными игровыми снарядами и обветшавшими скульптурами.

Современная игровая площадка площадью почти 1300 кв.м. вместила в себя более 30 игровых элементов и конструкций, рассчитанных на детей до 12 лет: детские спортивные комплексы, качели нескольких видов, горки, карусели, песочницы и другое сертифицированное оборудование, соответствующее требованиям национальной системы ГОСТ РФ и имеющее международную сертификацию от TUV Product Service. Кроме того, на площадке была осуществлена укладка травмобезопасной резиновой плитки и тротуарной брусчатки, предусмотрены лавочки и зоны отдыха, высажены зеленые насаждения.

На торжественной церемонии открытия игровой площадки собрались несколько десятков юных горожан и их родителей, врио Главы Арсеньевского городского округа Владимир Пивень, Председатель Думы Арсеньевского городского округа Анатолий Щербаков, представители Фонда «Обнаженные сердца», а также работники ААК «Прогресс» и управляющий директор предприятия Юрий Денисенко.

«Поддержка муниципальных и краевых социальных и культурных проектов – один из приоритетов нашего предприятия, особенно, когда речь идет о подрастающем поколении. Надеюсь, этот современный комплекс будет долго приносить детям радость, а те, в свою очередь, бережно к нему отнесутся», - подчеркнул Юрий Денисенко.

В завершение торжественной церемонии открытия в разных точках комплекса для детей была организована концертно-игровая программа с участием творческих и спортивных коллективов города Арсеньева.



«Обнаженные сердца» – Фонд помощи детям, основанный супермоделью и благотворителем Натальей Водяновой в 2004 году. Основные направления работы Фонда – создание системы бесплатных услуг для семей, воспитывающих детей с особенностями развития, и создание инклюзивных детских игровых площадок.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **Вертолёт Ка-52 и Ми-28 превратят в разрушителей бункеров**

"Аллигаторы" и "Ночные охотники" получают неуправляемые ракеты повышенной мощности.

Вертолёт Ка-52 и Ми-28 смогут уничтожать противника даже в особо прочных укрытиях, сообщают "Известия". Для уничтожения живой силы противника в бункерах, бетонных зданиях и укреплениях в состав вооружения винтокрылых машин войдут неуправляемые авиационные ракеты (НАР) С-13ДФ.

Первую партию модернизированных ракет С-13ДФ ведомство получит до конца 2018 года, а первую крупную закупку ракет этого типа ВКС проведут до 2020 года. Модернизированная ракета С-13ДФ получила обновлённый пороховой двигатель, а также переработанную боевую часть с объёмно-детонирующей смесью большой мощности. Главная особенность С-13ДФ – особый наконечник, который позволяет пробивать бетонные стены толщиной до одного метра. После пробития бетона внутри взрывается термобарическая боевая часть, уничтожая всё живое внутри.

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

## **Новости вертолетной индустрии в мире**

### **Саудовская Аравия получила первый американский корабельный вертолет МН-60R**

13 сентября 2018 года на предприятии Sikorsky (принадлежащем корпорации Lockheed Martin) в Оwego (штат Нью-Йорк) состоялась церемония передачи ВМС Саудовской Аравии первого построенного для саудовской стороны многоцелевого корабельного вертолета МН-60R Seahawk из десяти заказанных в 2015 году.

Саудовская Аравия заключила с США межправительственное соглашение по линии американской программы иностранных военных продаж Foreign Military Sales (FMS) на приобретение 10 корабельных вертолетов МН-60R в конце 2015 года. Стоимость соглашения составляет 1,9 млрд долл. Поставка должна быть произведена к 31 октября 2018 года. Сообщается, что все десять вертолетов МН-60R для Саудовской Аравии уже изготовлены.

Вертолеты МН-60R в ВМС Саудовской Аравии предназначены в первую очередь для базирования на четырех заказанных для саудовского флота в США по линии FMS многоцелевых надводных боевых кораблях (фрегатах) Multi-Mission Surface Combatant (MMSC), которые будут являться развитием строящихся для ВМС США "литторальных" боевых кораблей Littoral Combat Ship (LCS) типа Freedom (вариант LCS разработки корпорации Lockheed Martin). Соглашение о постройке четырех кораблей типа MMSC было финализировано сторонами в 2017 году, ввод их в строй саудовского флота ожидается в 2025-2028 годах.

Саудовские вертолеты MH-60R должны получить на вооружение управляемые ракеты AGM-114 Hellfire; 70-мм корректируемые ракеты BAE Systems APKWS II и противолодочные торпеды Raytheon Mk 54 Lightweight Hybrid Torpedoes (LHT) калибра 324 мм.

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

### **Solo - крупнейший беспилотный вертолет в Европе**

Воздушное судно было создано для выполнения разведывательных, поисково-спасательных операций. Solo является многофункциональным вертолетом. «Он может использоваться как пилотируемый или беспилотный летательный аппарат, - объясняет пилот Гжегож Ленарт из PZL-Świdnik. Компания, принадлежащая группе Leonardo, представила вертолет на MSPO.



Последняя вертолетная беспилотная воздушная система (RUAS) является результатом работы инженеров PZL-Świdnik и Leonardo Helicopters. Конструкция машины базируется на легком вертолете SW-4, военная версия которого используется в польской армии уже много лет.

«Работа велась несколько лет, поскольку речь шла не только о создании беспилотного летательного аппарата, но и о создании различных типов датчиков, таких как наблюдательные камеры и радары. Мы также должны были разработать способы отправки данных с вертолета на контрольную станцию», - говорит Гжегож Ленарт, летчик-испытатель PZL-Świdnik. «SW-4 Solo состоит из двух основных частей. Первая - это собственно носитель или вертолет, вторая - все электронное оборудование, которое на установлено», - добавляет пилот.



Что отличает SW-4 Solo от классического вертолета SW-4? Это - в первую очередь способность выполнять автономные воздушные миссии. Новый вертолет может управляться пилотом на борту, но в любое время он может изменить настройки полета и включить автономный режим. При этом машина будет управляться с земли оператором, который будет устанавливать маршрут полета и его параметры, например, высоту и скорость. Solo работает полностью автономно: от запуска двигателя, старта, полета, до посадки и выключения двигателя.

Для каких задач его можно использовать? «Вертолет успешно подходит для выполнения миссий в области наблюдений или грузовых перевозок», - сказал Кшиштоф Кристовский, вице-президент Leonardo Helicopters. Solo также будет полезен в поисково-спасательных, разведывательных и патрульных миссиях, критически важном мониторинге инфраструктуры, пожаротушении и оказании помощи во время стихийных бедствий.

«Оборудование, установленное на борту SW-4 Solo, позволяет записывать изображения и видео днем и ночью. - Беспилотный вертолет может работать в миссиях с высоким уровнем риска, когда в воздушную разведку отправляется только оборудование, во избежание риска для здоровья и жизни пилотов, - добавляет Гжегож Ленарт из PZL-Świdnik.

Solo - крупнейший беспилотный вертолет в Европе. Он весит 1800 кг и может проводить до 6 часов в воздухе с максимальной дальностью 940 км. Solo может нести груз весом не более 470 кг.

Впервые о возможностях разработки вертолета SW-4 Solo представители PZL-Świdnik сообщили на Международной выставке оборонной промышленности. Он является частью программы OCEAN-2020, самого важного проекта, связанного с инициативой Европейского фонда обороны (речь идет о разработке беспилотных летательных аппаратов, надводных и подводных платформ для проведения разведки и наблюдения за воздушным и морским пространством Европейского союза) и проекта HELIMARIS, направленного на модификацию пилотируемого вертолета способного выполнять морские миссии. Последний проект осуществляется в PZL-Świdnik в сотрудничестве с польскими научно-исследовательскими центрами и университетами.

[AircargoNews.ru](http://AircargoNews.ru)

### **Ростех снял с себя ответственность за эксплуатацию Ми-17В-5 в Афганистане**

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) снимает с себя ответственность за дальнейшую безопасную эксплуатацию вертолета Ми-17В-5 Минобороны Афганистана в связи с нелегитимным капремонтом одной машины в Словакии, сообщили РИА Новости в пресс-службе холдинга.

"В связи с полученной информацией о выполнении словацким авиаремонтным предприятием "ЛОТН" нелегитимного капитального ремонта одного вертолета Ми-17В-5, принадлежащего Министерству обороны Афганистана, АО "Вертолеты России" в лице разработчика (АО "МВЗ имени Миля") и производителя (ПАО "КВЗ") снимает с себя ответственность за дальнейшую безопасную эксплуатацию данного вертолета и имеет все основания для отказа в оказании услуг, связанных с сопровождением эксплуатации данного вертолёта", — сказали в пресс-службе.



Там уточнили, что капитальный ремонт указанного Ми-17В-5 был выполнен на словацком ремонтном предприятии, не освоившем ремонт данного типа вертолёта в установленном порядке. "Кроме того, капитальный ремонт был выполнен по ремонтной документации, разработанной АРЗ "ЛОТН" без участия и контроля со стороны разработчика и производителя. Актуализированная ремонтно-конструкторская документация для военно-транспортного вертолета Ми-17В-5, запасные части и ремонтно-групповые комплекты для выполнения ремонта в адрес данного авиаремонтного предприятия не поставлялись", — сказали в компании.

Кроме того, в "Вертолетах России" сообщили, что компания уведомит все заинтересованные российские и иностранные организации и ведомства о внесении словацкого АРЗ "ЛОТН" в список авиаремонтных предприятий, осуществляющих нелегитимный ремонт военно-транспортных вертолётов типа Ми-17В-5.

[\(РИА Новости\)](#)

### **«Вертолеты России» Госкорпорации Ростех предложат африканским заказчикам новейшую гражданскую технику**

Холдинг "Вертолеты России" Госкорпорации Ростех примет участие в Международной выставке оборонной, аэрокосмической промышленности и технологий безопасности Africa Aerospace and Defense 2018, которая пройдет с 19 по 23 сентября в Претории (ЮАР).

В ходе предстоящей выставки специалисты холдинга расскажут об уникальных возможностях перспективных гражданских моделей Ми-171А2, Ансат, Ми-38, Ка-62 и Ка-226Т, а также проведут презентации финансовых инструментов, предлагаемых заказчикам для приобретения новых вертолетов.

Предлагаемые африканским клиентам вертолеты Ми-171А2 и Ми-38 предназначены в первую очередь для использования в сфере гражданской авиации – для перевозки грузов и пассажиров, а также VIP-персон. Эти вертолеты отличают высокие летно-технические характеристики, надежность, возможность применения в широком диапазоне условий и температур, многофункциональность, простота в эксплуатации и обслуживании.

Кроме того, силовым и полицейским ведомствам будет представлен вертолет Ансат, который может применяться для перевозки грузов и пассажиров, в качестве полицейского или медицинского вертолета, использоваться для наблюдения и поисково-спасательных работ.

Представители холдинга "Вертолеты России" также примут участие в обширной деловой программе мероприятия. Делегация компании встретится с партнерами из африканских стран в рамках форумов и круглых столов.

"Данная выставка является одной из основных площадок для продвижения вертолетной техники в странах Африки южнее Сахары, и мы надеемся достичь здесь договоренностей, которые в будущем трансформируются в реальные контракты. Российская техника хорошо известна на африканском континенте, давно и успешно зарекомендовала себя при выполнении гуманитарных миссий и

эвакуации людей во время ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Высокие летно-технические характеристики, надежность, возможность применения в широком диапазоне условий и температур делают вертолеты российского производства одним из лучших предложений для африканского рынка", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Страны Африки традиционно являются одними из крупнейших операторов вертолетной техники российского производства. Общий парк вертолетов российского производства на континенте превышает 700 единиц. Кроме того, в ЮАР создан сервисный центр для обслуживания гражданской вертолетной техники типа Ми-8/17 на базе компании Denel Aviation.

[\(Вертолеты России\)](#)

### **Bell 505 отправляется в тур по Азии**

Ожидая дальнейшего развития вертолетного рынка в Азии, американский вертолетостроитель Bell отправил легкий однодвигательный вертолет Bell 505 Jet Ranger X в трехмесячный тур по региону.



Начиная с Джакарты, Индонезия, в этом месяце, Bell 505 будет делать остановки в Сингапуре, Малайзии, Таиланде и Вьетнаме. Также будут проведены высотные демонстрационные полеты в Непале – впервые для данного типа вертолета. Индонезия является одним из крупнейших рынков для Bell, а компания White Sky Aviation, предоставляющая услуги авиатакси, в настоящее время управляет двумя Bell 505, а еще два будут поставлены в этом году. В 2016 году оператор разместил опцион на 30 вертолетов.

После Singapore Airshow в феврале этого года Bell получил заказ на три вертолета из Филиппин и по одному из Австралии, Шри-Ланки и Новой Зеландии. Управляющий директор Bell Asia-Pacific Дэвид Сейл сказал, что полностью сконфигурированный вертолет доступен примерно за \$1,5 млн., а ближайший слот на поставку – апрель 2019 года.

Дэвид Сейл отметил, что, поскольку в настоящее время в регионе нет учебных центров для 505, компания рассматривает партнеров по обучению в различных летных школах. Он добавил, что компания будет стратегически смотреть на удаленность, уравновешивая спрос и расстояние от клиентов и количество Bell 505 в стране, прежде чем выбирать места для центров обучения.

[\(BizavNews\)](#)

### **ВВС Нидерландов модернизируют вертолёты AH-64D Apache**

Голландская армия в ближайшее время обновит весь парк стоящих на вооружении ударных вертолётов. Минобороны Нидерландов заключило соглашение с Управлением военного сотрудничества США (DSCA) на программу модернизации вертолётов AH-64D Apache ВВС страны, передает "Warspot" со ссылкой на портал flightglobal.com.



Как сообщается, в феврале этого года DSCA утвердило продажу оборудования для вертолётов "Апач", стоящих на вооружении ВВС Нидерландов.

Финальное соглашение стоимостью 1,19 млрд. долларов, подписанное на днях, позволит Нидерландам полностью обновить все 28 единиц вертолетов AH-64D Apache ВВС страны до уровня AH-64E. В ходе модернизации вертолеты, средний возраст которых превышает 17 лет, получают новые двигатели и боевые системы, что позволит значительно продлить срок их эксплуатации, а также расширит боевые возможности.

Ударный вертолет AH-64 Apache является первым армейским боевым вертолетом, разработанным с целью взаимодействия с наземными войсками на переднем крае, а также для противотанковых операций в любое время суток, в условиях плохой видимости и в сложных метеорологических условиях при большой степени сохранения боеспособности, живучести и возвращения в строй. Он был принят на вооружение армии США в 1984 году. В настоящее время считается одним из самых распространенных вертолетов в мире и стоит на вооружении множества стран.

[\(Военное обозрение\)](#)

## Россия и Китай ускорят переговоры по созданию тяжелого вертолета



Россия и Китай достигли общего консенсуса по большинству вопросов по проекту совместного создания тяжелого вертолета, условились ускорить переговорный процесс, заявил журналистам в пятницу министр промышленности и информатизации КНР Мяо Вэй.

"Мы обменялись мнениями по сотрудничеству в сфере гражданской авиации, а также обсудили вопросы касательно дальнейшего продвижения нашего совместного проекта широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета CR929", — сказал

китайский министр по итогам заседания подкомиссии по сотрудничеству в области промышленности российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств.

Он сообщил, что "помимо этого, мы с коллегами обсудили соответствующие вопросы по проекту тяжелого вертолета, по большинству вопросов мы уже достигли общего консенсуса, а по оставшимся вопросам мы договорились об ускорении переговорного процесса".

"Мы также обозначили свои соображения и конкретные предложения в отношении нашего дальнейшего сотрудничества в области авиадвигателей", — добавил Мяо Вэй.

[\(РИА Новости\)](#)

## Новости аэрокосмической промышленности

### Главу Росавиации заподозрили в финансовом ущербе "Трансаэро" на 610 миллионов рублей

Главу Росавиации и бывшего топ-менеджера "Аэрофлота" Александра Нерадько следователи заподозрили в нанесении финансового ущерба авиакомпании "Трансаэро". Речь идет о новом эпизоде в уголовном деле в отношении экс-директора "Трансаэро" Александра Бурдина, обвиняемого в хищении более 1,3 миллиарда рублей, невыплате зарплаты сотрудникам и злоупотреблении полномочиями.

"Ведомости" со ссылкой на материалы следствия и источник пишут, что "неустановленные лица из числа руководителей "Трансаэро" злоупотребили своими полномочиями против интересов авиакомпании в целях извлечения выгоды для других лиц <...> необоснованно подписали дополнительное соглашение, лишив компанию права на получение не менее 610 млн рублей субсидий за перевозки".

13 ноября 2015 года к договору о субсидируемых перевозках на Дальний Восток было заключено дополнительное соглашение, его подписали Александр Нерадько и руководивший на тот момент



"Трансаэро" Дмитрий Сапрыкин. В документе прописанная сумма 1,095 миллиарда рублей без указания причин поменялась на 485 миллиона рублей.

Сапрыкин был замгендиректора "Аэрофлота", а в сентябре 2015 года стал и гендиректором "Трансаэро" с целью ее интеграции в "Аэрофлот". Следствие хочет провести комплекс следственных мероприятий, чтобы проверить законность действий руководства "Трансаэро" и Росавиации, в частности назначить почерковедческую экспертизу подписей Нерадько и Сапрыкина, говорится в материалах дела.

Источник издания пояснил, что "Трансаэро" просто не отлетала на всю сумму субсидий, поэтому Сапрыкин отказался от их части с тем, чтобы Росавиация могла распределить ее между другими авиакомпаниями. Однако по словам бывшего менеджера "Трансаэро", компания выполнила все обязательства и ей полагалась вся сумма.

В 2015 году из бюджета было выделено 3,4 миллиарда рублей на субсидирование полетов на Дальний Восток, а "Трансаэро" перевезла 28% пассажиров этой программы. Как подсчитали "Ведомости", авиакомпания должна была получить 950 миллионов рублей.

Авиакомпания "Трансаэро", которая в недавнем прошлом была вторым по значимости игроком на российском рынке авиаперевозок после "Аэрофлота", столкнулась с финансовыми трудностями из-за ухудшения экономической ситуации в стране и в октябре 2015 года перестала обслуживать долги, на тот момент составлявшие с учетом лизинговых обязательств около 250 миллиардов рублей. 26 октября 2015 года у авиакомпании отозвали сертификат на право полетов.

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сентябре 2017 года признал авиакомпанию банкротом и ввел в отношении нее процедуру конкурсного производства. Требования кредиторов на момент банкротства достигли 329 млрд рублей.

[NEWSRu.com](http://NEWSRu.com)

### **В Жуковском исследуют авиационные двигатели с эффектом сверхпроводимости**

Инженеры Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) им. Н.Е. Жуковского изучают возможность применения технологий на основе высокотемпературных сверхпроводников (ВТСП) в электрических и гибридных силовых установках для перспективной авиационной техники, сообщает 18 сентября пресс-служба предприятия.

В соответствии с сообщением, речь идет о новых концепциях летательных аппаратов короткого взлета и посадки, а также преобразуемых летательных аппаратах, взлетающих и совершающих посадку по принципу вертолета, а полет в крейсерском режиме — аналогично самолету.

Преимуществом сверхпроводниковых электрических двигателей и генераторов заключается в возможности увеличения удельной мощности с нынешних 5 до 8–12 кВт/кг.



«Этот эффект достигается за счет применения современных ВТСП лент в обмотках ротора и статора. При этом, чем больше мощность двигателя, тем более ощутимый выигрыш дают ВТСП-технологии», — пояснили на предприятии.

Ученые сравнили несколько схем силовых установок с подобными двигателями и выбрали наиболее эффективные из них. Партнером ЦАГИ по проекту стал Московский авиационный институт.

[\(IA REGNUM\)](#)

### **1 неделя до открытия конференции и выставки "Наземное обслуживание в аэропортах"**

26 и 27 сентября в Москве пройдет 9-я международная конференция и выставка «Наземное обслуживание в аэропортах — 2018», которая соберет более 220 участников из России, Белоруссии, Казахстана, Узбекистана, Киргизии, Таджикистана, Финляндии, Германии, Великобритании, США, Литвы, Азербайджана и Испании. Ежегодно более половины участников составляют руководители российских аэропортов и авиакомпаний.

Наземное обслуживание в аэропортах — ключевое отраслевое мероприятие на территории России и СНГ, значимость которого признана российским и международным деловым сообществом аэропортов, хэндлинговых компаний, поставщиков оборудования и услуг. Зарубежные поставщики продуктов и услуг отмечают ценную возможность прямого общения как с ключевыми представителями аэропортов, так и с дилерами и дистрибьюторами оборудования, спецтехники и услуг для наземного обслуживания в России и СНГ.

Программа конференции будет включать в себя выступления, представляющие интерес для руководителей и специалистов наземных служб как авиакомпаний, так и аэропортов. Будут затронуты важнейшие на сегодняшний день вопросы наземного обслуживания в аэропортах России и СНГ.

[\(ATO Events\)](#)

### **ОДК вошла Топ-5 компаний ОПК и машиностроения по рейтингу РБК 500**

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) по итогам работы в 2017 г. заняла четвертое место среди 36 компаний оборонно-промышленного комплекса и машиностроительной отрасли.

Рейтинг РБК 500 включает в себя пять сотен крупнейших компаний России. Основным показателем, по которому ранжируются компании в рейтинге — чистая выручка (за вычетом НДС, акцизов и экспортных пошлин). Для компаний финансового сектора (банки, страхование, биржа и другие) в качестве эквивалента выручки рассчитываются суммарные доходы от основной деятельности.

Выручка ОДК в 2017 г. составила 234.90 млрд. руб, что на 5% больше аналогичного показателя 2016 г.

Общее место ОДК в рейтинге РБК 500 за 2017 г. — 54-е, что на четыре пункта выше, чем годом ранее.



ОДК является ведущей российской промышленной холдинговой компанией, входящей в структуру Ростеха. Холдинговая компания 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 для обеспечения конкурентоспособности продукции российского двигателестроения на мировом рынке. В настоящее время в ОДК интегрировано более 90% активов авиадвигателестроения.

Основные бизнес-направления ОДК: двигатели для боевой авиации; двигатели для военно-транспортной авиации; двигатели для гражданской авиации; двигатели для вертолетной техники; малоразмерные двигатели; морские газотурбинные двигатели и агрегаты; промышленные газотурбинные двигатели и агрегаты; двигатели для космических программ.

В настоящее время ОДК с применением самых передовых технологий реализует ряд проектов в сфере создания новых силовых установок различного назначения.

[\(ОДК\)](#)

#### **Обзор программы создания Ил-114-300**

Программа создания регионального турбовинтового самолёта Ил-114-300 в обновлённом техническом лице получила государственную поддержку. Это позволяет разработчику широким фронтом развернуть работы по проектированию самолёта в обновлённом техническом лице, параллельно решая вопросы подготовки производства. Благодаря использованию задела по программе Ил-114, существует возможность ускорить испытания силовой установки, бортового оборудования и систем. Как ожидается, первые три серийных самолёта могут быть построены до конца 2021 года. "АвиаПорт" приводит сведения о ходе реализации проекта.

#### ***Создание опытных образцов***

Первый полёт первого опытного самолёта Ил-114-300 должен состояться до начала лета 2019 года, сообщил "АвиаПорту" информированный источник в авиапроме. Он уточнил, что технический облик этого самолёта будет отличаться от серийных машин. Первый борт будет предназначен для проведения испытаний и сертификации большей части оборудования комплекса, систем и бортового оборудования, а также авиадвигателей ТВ7-117СТ-01.



Как ожидается, первый опытный самолёт будет продемонстрирован на Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2019. По словам собеседника, "в настоящее время сложно сказать, будет ли Ил-114-300 демонстрироваться в полёте, но на статической стоянке он демонстрироваться должен".

Второй опытный самолёт, который будет соответствовать типовой конструкции, будет изготовлен на авиазаводе в Луховицах. Этот самолёт примет участие в программе заводских, а затем и сертификационных испытаний.

Лётные испытания двигателя ТВ7-117СТ сейчас осуществляются на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ. Ожидается, ТВ7-117СТ-01 будет сертифицирован в 2020 году. Первые двигатели для лётных испытаний, будут отгружены "Объединенной двигателестроительной корпорацией" в конце текущего или в начале 2019 года. Также ОДК передаст разработчику самолёта макеты двигателей. Гражданский вариант двигателя для Ил-114-300 будет отличаться от "военного" варианта для Ил-112В отсутствием чрезвычайного режима.

### ***Подготовка производства***

Серийное производство Ил-114-300 будет развёрнуто на мощностях Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" на производственной площадке в подмосковных Луховицах. Как ожидается, первые три серийных самолёта будут изготовлены в октябре-декабре 2021 года. В дальнейшем будет выдерживаться темп 12 самолётов в год.

Собеседник агентства отметил, что в серийном производстве Ил-114-300 предусмотрено построение широкой кооперации с предприятиями ОАК. Основные детали и агрегаты в Луховицы будут поставляться Нижегородским авиастроительным заводом "Сокол", Воронежским акционерным самолетостроительным объединением и предприятием "Авиастар-СП". В то же время, принято



решение об отказе от использования производственного задела бывшего Ташкентского авиационного производственного объединения (ТАПО им. Чкалова) при выпуске первых серийных Ил-114-300.

### **Оценки рынка**

На начальном этапе проекта был подготовлен бизнес-план, который содержал сравнение транспортных возможностей конкурирующих типов самолётов. Ил-114-300 по величине максимальной грузоподъёмности занимает промежуточное положение между самолётами АTR-72 и Ан-140. Дальность полёта Ил-114-300 с максимальной коммерческой нагрузкой сопоставима с дальностями самолётов АTR-72 и Q400. При полете на дальности 1-3 тыс. км масса коммерческой нагрузки самолёта Ил-114-300 практически эквивалентна указанному показателю самолёта Ан-140. Однако на более дальних маршрутах Ил-114-300 полностью превосходит своих конкурентов. По мнению составителей отчёта, транспортные возможности самолёта Ил-114-300 полностью конкурентоспособны в сравнении с характеристиками самолётов-аналогов.

Ранее Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации передал разработчику оценки потребности авиарынка в самолётах типа Ил-114-300 в различных модификациях. В соответствии с этими оценками, всего на период до 2030 года потребуется 300 самолётов типа Ил-114-300, из которых минимально 180 самолётов потребуется на замену выбывающих с 2021 года из эксплуатации гражданских Ан-24 и Ан-26. Кроме того, значительное количество самолётов этого типа необходимы на замену тех машин, которые выбывают из эксплуатации у военных и силовых структур. "Также надо учитывать и значительный экспортный потенциал: при поступлении самолёта на вооружение в России потенциальные инозаказчики явно активизируются", - считает собеседник. Также он напомнил, что проведённый в середине нынешнего десятилетия опрос авиакомпаний выявил потребности в объёме не менее 150 самолётов на период до 2030 года. Тогда же были оценены потребности силовых структур не менее, чем в 100 бортах, в том числе в вариантах специального применения.

Заинтересованность Минобороны России в самолётах типа Ил-114-300 продиктована необходимостью замены в следующем десятилетии значительного парка самолётов специального назначения Ил-38, Ил-20, Ил-22, построенных в советское время. "На базе Ил-114-300 по Техническим требованиям заказчика могут быть разработаны и изготовлены самолёты в патрульном варианте, для радиолокационной и иной разведки, радиоэлектронной борьбы", - пояснил собеседник.

Он также отметил, что привлекательность Ил-114-300 обусловлена большой продолжительностью полёта (в патрульном варианте до 9 часов) и существенной (не менее 6,8 т) грузоподъёмностью, позволяющей устанавливать самое различное специальное оборудование, комплексы и аппаратуру. "В ходе эксплуатации лаборатории Ил-114ЛЛ в НПП "Радар ммс" была на практике подтверждена целесообразность создания на платформе Ил-114 семейства самолётов специальной авиации: патрульного самолёта, воздушного командного пункта, самолёта аэрофотосъёмки и других вариантов и модификаций", - подчеркнул специалист.

Как ожидается, уже в октябре-ноябре текущего года состоится подписание твёрдого контракта на поставку Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) до 50 самолётов Ил-114-300 с



ежегодной поставкой по 12 самолётов этого типа на период до примерно 2025 года. Касаясь поставок самолётов силовым структурам, собеседник отметил, что госзаказчик примет решение о создании спецверсий и контрактации самолётов в необходимой комплектации после завершения лётных испытаний самолёта.

Самолёт Ил-114-300 предназначен для перевозки до 60 пассажиров, грузов и почты. Должен эксплуатироваться с ВПП с искусственным покрытием класса А, Б, В, Г и ГВПП с плотностью грунта 7,5 кг/см<sup>2</sup> (5,5 кг/см<sup>2</sup> при ограничении взлётной массы), при температурах наружного воздуха от минус 50 до плюс 45 град Цельсия.

Максимальная взлётная масса составляет 23,5 т; максимальная масса коммерческой нагрузки - 6800 кг (при максимальном запасе топлива коммерческая нагрузка составляет до 1500 кг. Крейсерская скорость - 500 км/ч; крейсерская высота полёта - до 7600 м; дальность полёта: с максимальным количеством пассажиров - 2000 км, с максимальным запасом топлива - до 5000 км.; длина разбега / пробега - 650 / 550 м.

Ранее сообщалось, что в самолёте Ил-114-300 будет применён современный российский пилотажно-навигационный комплекс ЦПНК-114М2, двигатели ТВ7-117СТ-01 мощностью по 2900 л.с. с малозумными шестилопастными воздушными винтами, которые обеспечивают высокую топливную эффективность и низкий уровень шума согласно требованиям Международного стандарта ИКАО, Приложение 16 Глава 4. В качестве вспомогательной силовой установки используется ТА-14-114.

[\(АвиаПорт\)](#)

#### **Росавиация: 15% из зарегистрированных гражданских ВС в России – иностранного производства**

В Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ, по данным на 15 сентября, зарегистрировано всего 8950 воздушных средств, в том числе 1362 серийно изготовленных (580 самолетов и 782 вертолета) иностранного производства. Это составляет 15% от общего числа зарегистрированных машин в реестре. Такие цифры в своем докладе привел руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько на совещании в Минтрансе России. Главным вопросом обсуждения стал перевод иностранных воздушных судов в российский реестр.

Глава Росавиации отметил, что 43% от общего числа зарегистрированного воздушного транспорта имеют действующий сертификат летной годности и эксплуатируются. «В настоящее время авиапредприятиями гражданской авиации России эксплуатируется 750 воздушных судов, зарегистрированных в реестрах иностранных государств. Таким образом, в российских авиакомпаниях эксплуатируется большое количество воздушных судов иностранного производства, прежде всего самолетов, находящихся под юрисдикцией других государств, среди которых главное место занимают Бермудские острова, не являющиеся даже членом ИКАО (686 единиц) (ИКАО – Международная организация гражданской авиации – Прим. ред.)», – сообщил А. Нерадько.

Что касается готовности Росавиации поддерживать летную годность иностранных судов, А. Нерадько отметил, что действующий сертификат на право выполнения технического обслуживания



авиационной техники имеют 382 организации, из которых 47 – зарубежные. Также Росавиация сертифицировала 14 отечественных и 15 зарубежных авиационных учебных центров, которые готовят авиационных специалистов для эксплуатации воздушного транспорта иностранного производства.

Госпошлина за регистрацию самолета и прав на него составляет 5 тыс. руб. для самолетов с максимальной взлетной массой более 5,7 т. Сертификаты летной годности выдаются сроком на 2 года.

Добавим, что на совещании в Минтрансе России отмечалась необходимость модернизации Госреестра и воздушного законодательства. В министерстве со ссылкой на представителей отрасли отметили эффект от перевода иностранных судов в российский реестр: развитие инфраструктуры, создание новых высококвалифицированных рабочих мест, снижение возможных рисков негативных последствий санкций, повышение экономической эффективности эксплуатации воздушного транспорта, снижение себестоимости летного часа и увеличение налоговых поступлений в бюджеты разных уровней.

Государственный реестр документально подтверждает распространение юрисдикции на данный экземпляр самолета. В России первые пять иностранных судов Airbus A310 получила авиакомпания «Аэрофлот» в июне 1992 года. Транспортные средства были зарегистрированы в реестре Франции.

Первым национальным авиапредприятием, которое в 2006 году приобрело в собственность и зарегистрировало в российском реестре 12 самолетов иностранного производства Boeing 757-200, была авиакомпания «ВИМ-Авиа».

[\(РЖД-Партнер\)](#)

### **В "Титановой долине" открылась вторая очередь Ural Boeing Manufacturing**

В Свердловской области открыли новый производственный комплекс Ural Boeing Manufacturing (UBM) — СП американского самолетостроителя Boeing и российского производителя титана "ВСМПО-Ависма". Церемония открытия состоялась в присутствии большой делегации из США, которая включала посла страны в России Джона Хантсмана, президента Boeing Денниса Мюленбурга, президента Boeing International Марка Аллена и президента Boeing в РФ и СНГ Сергея Кравченко, сообщил в своем Instagram-аккаунте губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев.

Новый производственный комплекс расположился на территории особой экономической зоны (ОЭЗ) "Титановая долина". Предприятие будет специализироваться на механической обработке титановых заготовок в рамках всех программ гражданских самолетов Boeing, в том числе узкофюзеляжных Boeing 737MAX и широкофюзеляжных Boeing 787/777X. По данным Куйвашева, объем инвестиций в проект составил 5,5 млрд руб.

Изначально предполагалось, что Boeing и "ВСМПО-Ависма" запустят новый завод UBM в Свердловской области к 2016 г., затем этот срок был перенесен на I квартал 2018 г. Как сообщалось ранее, объект получит почти полностью автоматизированное производство, и на нем будет осуществляться не только черновая, но и чистовая обработка деталей для гражданских программ Boeing. Площадь предприятия должна была составить около 20 тыс. кв. м. Меморандум о



взаимопонимании, который предусматривал удвоение производства Ural Boeing Manufacturing, был подписан на авиасалоне Dubai Airshow 2013.

"ВСМПО-Ависма" и Boeing сотрудничают с 1997 г. СП двух компаний основали в 2009 г. Комментируя открытие второй очереди, глава "ВСМПО-Ависма" Михаил Воеводин отметил, что это является одним из последовательных шагов в углублении кооперации предприятий, развитии технологий, расширении масштабов производства и укреплении партнерства в целом, цитирует топ-менеджера Интерфакс.

Отметим, что открытие завода не афишировалось официально ни в Boeing, ни в "ВСМПО-Ависма". Вероятно, это связано с напряженными отношениями между Россией и США. В частности, в РФ предполагалось в ответ на апрельский санкционный список, опубликованный Минфином США, ввести ограничительные меры по сотрудничеству стран в сфере авиастроения; тогда же "ВСМПО-Ависма" предупредила российские власти о негативных последствиях таких мер. Позже глава Минпромторга РФ Денис Мантуров сказал, что возможные ответные меры на санкции США все же не затронут "ВСМПО-Ависма" и СП УВМ в "Титановой долине".

[ATO.ru](http://ATO.ru)

#### **Страной-партнёром МАКС-2019 станет Китай**

Москва. 21 сентября. АвиаПорт - Китайская Народная Республика выступит страной-партнёром XIV Международного авиационно-космического салона МАКС-2019, сообщил министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров по итогам переговоров, проведённых в Куньмине (Китай) в рамках 3-го заседания Российско-Китайской подкомиссии по сотрудничеству в области промышленности.

Как подчеркнул Д.Мантуров, авиасалон МАКС пройдёт с участием страны-партнёра в первый раз. "Впервые мы изменим формат Международного авиационно-космического салона МАКС. Мы предложили Китаю стать страной-партнёром", - прокомментировал министр. По его словам, китайская сторона приняла предложение.

Напомним, КНР уже стала традиционным участником авиасалонов МАКС. К примеру, на МАКС-2013 впервые состоялись выступления пилотажной группы Народно-освободительной армии Китая "1 августа". В прошлом году Китай был одной из десяти стран, открывших национальные павильоны на МАКС-2017. В том числе, участие в предыдущем авиасалоне приняли крупные китайские корпорации Aviation Industry Corporation of China (AVIC) и China Aerospace Science and Technology Corporation (CASC), а также ведущие научные центры КНР и ряд других компаний.

[АвиаПорт](http://АвиаПорт)

#### **ГТЛК внедряет систему мониторинга воздушного парка**

ГТЛК внедряет в компании систему мониторинга воздушного парка. IT-решение на специальной платформе разрабатывается компанией Connected Aircraft Enterprise (CAE).



Введение в ГТЛК системы мониторинга воздушного парка было обусловлено ростом масштабов бизнеса и постоянными изменениями на авиационных рынках. Благодаря введению системы ГТЛК получит доступ к информации по любому воздушному судну в режиме реального времени, в том числе к данным по местоположению самолета, его техническому статусу, информации по ТОиР, а также сможет отслеживать статус по лизинговым платежам.

Кроме того, система гарантирует доступ сотрудников ГТЛК к эксплуатационным резервам и статусу оплаты по контрактам в постоянном доступе практически в режиме реального времени. Арендодатель сможет также использовать встроенные в систему САЕ калькуляторы для определения текущей и будущей остаточной стоимости воздушных судов и рассчитывать технические резервы. Помимо этого, сбор и анализ статистики полетов и коммерческой загрузки бортов, производимый ИТ-решением, позволит рассчитать реальную экономическую эффективность эксплуатации ВС в целях дальнейшего продвижения самолетов.

Первые пользователи системы - эксплуатанты SSJ100, однако данная технология рассчитана для работы со всеми типами ВС. В дальнейшем планируется расширение системы на все авиакомпании и типы ВС, эксплуатирующие активы ГТЛК.

Система позволит обмениваться опытом с другими участниками авиаотрасли. Благодаря интеграции с модулями САЕ, операторы смогут повысить точность расчетов и качество планирования доходов и расходов. Например, авиакомпании смогут осуществлять мониторинг своих воздушных судов и их комплектующих, включая двигатели, в режиме, приближенном к режиму реального времени. Это позволит прогнозировать потребность в запчастях и приведет к оптимизации складов. Более того, система даст возможность, основываясь на данных по индустрии, прогнозировать возможное возникновение дефектов на той или иной модели воздушных судов, благодаря чему можно будет рассчитывать прямые затраты на выполнение технического обслуживания. Это также должно снизить процент находящихся на складах медленно реализуемых запчастей.

Для введения системы установка дополнительного оборудования на самолеты не потребуется. Работа с ней будет осуществляться через мобильные приложения, которые будут установлены на специально введенные в обращение планшеты и смартфоны на платформах iOS и Android. Кроме того, система будет доступна для работы в web-версии. Необходимость разработки новой системы вместо использования зарубежных аналогов связана с тем, что иностранные варианты не удовлетворяют потребности в связи с особенностями российской системы учета и бухгалтерии.

Похожие решения ГТЛК внедряет по парку железнодорожных вагонов и водного транспорта. Это делается в рамках внутренней цифровизации функционала лизинговой компании.

[\(ГТЛК\)](#)

#### **Представители авиационных предприятий прошли обучение в ВИАМ**

С 17 по 21 сентября 2018 года представители АО "МВЗ им. М.Л. Миля", АО "Кумертауское авиационное производственное предприятие", филиала ПАО "Компания "Сухой" "КНААЗ им. Ю.А. Гагарина",



филиала ПАО "Корпорация "Иркут" (г. Воронеж) проходили курсы повышения квалификации во Всероссийском научно-исследовательском институте авиационных материалов (ВИАМ).

Занятия проводились по программе дополнительного профессионального образования "Неметаллические композиционные материалы нового поколения".

В ходе обучения были рассмотрены вопросы в области разработки и исследования неметаллических композиционных материалов различного назначения и технологических процессов их переработки. Особый интерес у специалистов вызвали новые технологии изготовления панелей звукопоглощающей конструкции и материалы, применяемые для их изготовления.

[\(ВИАМ\)](#)

### **ОАК перенастроила управление**

Как стало известно "Ъ", в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) изменилась структура управления. Там появилось три новых должности. Гендиректор РСК "МиГ" Илья Тарасенко займет пост вице-президента ОАК по военно-техническому сотрудничеству (ВТС), вице-президентом по правовым вопросам станет действующий директор по корпоративным и имущественным отношениям ОАК Сергей Коносов. Кроме того, в ОАК появится позиция исполнительного вице-президента. По данным "Ъ", господин Тарасенко будет совмещать две позиции и останется в РСК "МиГ".

О том, что гендиректор корпорации "МиГ" Илья Тарасенко займет пост вице-президента ОАК по военно-техническому сотрудничеству, первым сообщило агентство "Интерфакс-АВН" со ссылкой на источник в авиаотрасли. Собеседник агентства отметил, что пока еще не решен вопрос, покинет ли господин Тарасенко пост гендиректора "МиГа" или будет руководить корпорацией по совместительству с должностью вице-президента.

Источники "Ъ", знакомые с ситуацией, подтвердили эту перестановку и уточнили, что решение было принято на совете директоров 17 сентября. "Он останется на обеих позициях", - рассказали они. Господин Тарасенко будет отвечать в ОАК за взаимодействие по линии ФСВТС и Рособоронэкспорта. Сейчас такой должности в структуре ОАК нет: вопросы ВТС там пока курировал первый вице-президент. 25 июня на этот пост был назначен выходец из "Ростеха", бывший директор по экономике и финансам ОАК Сергей Яркомай, а раньше эту должность занимал Александр Туляков.

Кроме того, по данным "Ъ", на том же совете директоров было принято еще одно решение. Действующий директор по корпоративным и имущественным отношениям ОАК Сергей Коносов станет вице-президентом по правовым вопросам корпорации. Между тем источник "Ъ" добавил, что кроме должностей вице-президента по ВТС и вице-президента по правовому обеспечению и корпоративному развитию в структуре корпорации также появилась позиция исполнительного вице-президента, кто ее займет, пока неизвестно.

В ОАК подтвердили "Ъ" только наличие изменений, но уточнять информацию не стали. "Действительно, в структуре ОАК произошли некоторые изменения, которые были одобрены советом директоров ОАК 17 сентября. В частности, в структуру вводятся новые позиции вице-президентов. На



данный момент назначения на эти должности не состоялись, поэтому обсуждать их преждевременно",- заявили "Ъ" в пресс-службе. В РСК "МиГ" от комментариев "Ъ" вчера отказались.

РСК "МиГ" - входящая в структуру ОАК компания, которая осуществляет разработку, производство, поставки и ремонт авиационной техники. РСК "МиГ" - головной изготовитель нового регионального пассажирского самолета Ил-114. Продуктовый ряд компании также включает в себя истребители-перехватчики, многофункциональные боевые самолеты, в том числе истребители МиГ-29К/КУБ, МиГ-29М/М2 и МиГ-35, а также высотный всепогодный истребитель-перехватчик МиГ-31, который стал первым авиационным носителем гиперзвукового оружия - ракеты "Кинжал". На форуме "Армия-2018" стало известно, что Минобороны подписало с корпорацией контракт на шесть истребителей МиГ-35УБ и МиГ-35С до 2023 года. Кроме того, компания работает над подписанием контрактов по поставке МиГ-35 с 29 странами мира, где уже присутствует самолет МиГ-29. Среди потенциальных покупателей назывались Казахстан, Мьянма, Бангладеш, государства Латинской Америки, в частности Перу.

Илья Тарасенко родился 23 марта 1980 года в Москве, в 2002 году окончил Московский авиационный институт. С 2009 по 2014 год работал в корпорации "МиГ", после чего два года был президентом компании "Гражданские самолеты Сухого". С сентября 2016 года господин Тарасенко вернулся в РСК "МиГ" уже на должность гендиректора.

О Сергее Коносове известно меньше. Он родился в 1976 году. С 2005 по 2007 год был секретарем совета директоров "Авиастар-СП", после чего два года был заместителем директора департамента корпоративного управления ОАК, затем этот департамент возглавил. Через несколько лет он возглавил другой департамент - по корпоративным и имущественным отношениям.

[\(Коммерсантъ\)](#)