



Анонсы главных новостей:

- Модернизированный Ми-26Т2В совершил первый полет
- КВЗ получил одобрение главного изменения на увеличение ресурсов агрегатов вертолета Ансат
- ГТЛК будет докапитализирована на 5 млрд рублей для приобретения 31 вертолета
- Минпромторг РФ обеспечит серийное производство перспективных авиакомплексов всем необходимым - Мантуров
- Армия-2018: Ростех представил обновленные вертолеты Ми-35М и Ми-35П
- Представители авиаотрасли обсудили безопасность вертолетных операций
- Турки показали прототип первого вертолета собственной разработки
- 100-летие ЦАГИ в истории авиации: вертолет "Ансат"
- Двигатель ТВ7-117В допущен к работе при экстремальных температурах
- Грузовой крюк для R66 сертифицирован FAA
- Мантуров: вхождение ОАК в Ростех поможет оптимизации производства
- Российские авиакомпании ждут иностранных пилотов
- «Вертолеты России» готовы приступить к модернизации Ми-14ПЛ для ВМФ
- Пакистанский бизнес намерен закупать российские вертолеты «Ансат»
- Рожденные летать: как огнеборцы на вертолетах тушат пожары в Москве
- Дочки «Аэрофлота» и «ЮТэйр» запросили у Росавиации квоты на иностранных пилотов
- ТАНТК в 2018г запустит серийное производство Бе-200 с российско-французским двигателем

Новости вертолетных программ

Модернизированный Ми-26Т2В совершил первый полет

На летно-испытательной станции предприятия "Роствертол" холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) состоялся первый полет модернизированного вертолета Ми-26Т2В, созданного для российских Воздушно-космических сил.

В ближайшее время опытный образец, изготовленный на "Роствертоле", своим ходом отправится в Московскую область для участия в Международном военно-техническом форуме "Армия-2018", где он будет представлен на статической экспозиции.

"Ми-26 – это уникальная машина. Ни один серийный вертолет в мире не сравнится с ней по грузоподъемности. Модернизация значительно расширяет потенциал ее применения. В государственной программе вооружения на 2018-2027 годы предусматривается оснащение войск тяжелыми вертолетами именно в этой модификации. При этом, уверен, что Ми-26Т2 будет востребован не только России, но и за ее пределами: мы видим потенциал на рынках Азии, Африки и в странах Ближнего Востока", - отметил индустриальный директор авиационного кластера Ростеха Анатолий Сердюков.

После выставки специалисты МВЗ им М.Л. Миля приступят к предварительным летным испытаниям Ми-26Т2В, по итогам которых машина будет передана военным для проведения государственных испытаний.



"Успешное выполнение первого полета свидетельствует о том, что технические решения, примененные при модернизации Ми-26 в интересах Минобороны РФ, оказались верными. Нам удалось значительно снизить нагрузку на экипаж, во многом автоматизировав полет и посадку такой большой и сложной машины. Кроме того, значительно повышена живучесть вертолета за счет установки современного бортового комплекса обороны", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Согласно пожеланиям заказчика, вертолет Ми-26Т2В должен обеспечивать полеты в условиях любого региона. В том числе, со сложными физико-географическими и неблагоприятными климатическими условиями, в любое время суток, по оборудованным и необорудованным трассам, а также по маршрутам вне трасс и над безориентирной местностью, в условиях огневого и информационного противодействия противника. Количество членов экипажа модернизированного вертолета осталось прежним – 5 человек.

Модернизированный вертолет Ми-26Т2В с возможностью круглосуточного применения и современной авионикой является тяжелым широкофюзеляжным транспортным вертолетом грузоподъемностью 20 тонн. Машина оборудована современным интегрированным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования НПК90-2В, который обеспечивает пилотирование вертолета днем и ночью 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. Бортовой комплекс обороны Ми-26Т2В обеспечивает защиту вертолета от поражения атакующими ракетными комплексами противовоздушной обороны.

[\(Вертолеты России\)](#)

"Вертолеты России" завершили испытания Ансата в высокогорье

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) успешно завершил высокогорные испытания легкого многоцелевого вертолета Ансат, подтвердив возможность его эксплуатации в горной местности на высотах до 3500 метров.

В ходе испытаний вертолет выполнил серию полетов в районе плато Бермамыт (Карачаево-Черкессия), отработав в том числе посадки с имитацией отказа двигателя на высотах 2000-2500 метров. Ранее подтвержденная барометрическая высота для взлета и посадки Ансата составляла не более 1000 метров.

"Все данные по итогам испытаний мы передаем в Росавиацию с тем, чтобы в дальнейшем были внесены изменения в сертификат. Сложный горный рельеф – это условия, в которых вертолетные работы особенно востребованы, поэтому для наших заказчиков очень важно, чтобы машина была к ним готова", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Ансат – легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, оборудованный двумя двигателями, в зависимости от модификации может принять на борт до девяти человек. К настоящему времени максимальная взлетная масса машины увеличена до 3,6 т, ее коммерческая нагрузка составляет 1,3 т, крейсерская скорость – до 260 км/час, максимальная - 275 км/ч, дальность полета при полной заправке – 520 км. Ансат сертифицирован для использования в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию.

[\(Вертолеты России\)](#)

КВЗ получил одобрение главного изменения на увеличение ресурсов агрегатов вертолета Ансат

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выдало Казанскому вертолетному заводу (КВЗ) холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) одобрение главного изменения на увеличение ресурсов целого ряда агрегатов на вертолете Ансат.

Главное изменение заключается в увеличении назначенных ресурсов ряда агрегатов и систем вертолета, что делает Ансат более привлекательным для эксплуатантов и потенциальных заказчиков. Изменения позитивно отразились на эксплуатационных характеристиках вертолета: за счет увеличения периодичности замены агрегатов снизилась стоимость летного часа.

Данного результата удалось достигнуть за счет проведения комплекса стендовых испытаний агрегатов в ПАО "КВЗ", в лаборатории КНИТУ-КАИ, а также в SIA AVIATEST (Латвия). Помимо стендовых испытаний, в период с февраля по апрель 2018 года, на базе ЛИК ПАО "КВЗ" были проведены летные испытания по определению нагрузок в критичных частях и агрегатах вертолета на двух опытных образцах - ПТ-07 и ПТ-08.

"Экономическая эффективность является одним из ключевых преимуществ Ансата, и одобренные Росавиацией изменения направлены на то, чтобы сделать этот вертолет абсолютным лидером в своем классе. Уже сейчас по своим летно-техническим характеристикам и стоимости эксплуатации Ансат составляет достойную конкуренцию зарубежным аналогам, но мы видим несколько направлений для дальнейшего развития и продолжим эту работу", - подчеркнул генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Напомним, что в декабре 2014 года было получено одобрение главного изменения на вертолете Ансат с гидромеханической системой управления (ГМСУ), позволяющее осуществлять пассажирские перевозки на этом типе воздушного судна. В мае 2015 года было получено одобрение главного изменения на модификацию вертолета Ансат с медицинским модулем. В декабре того же года была сертифицирована версия вертолета с VIP салоном. В 2016 году были завершены работы по увеличению взлетной массы до 3600 кг и получено одобрение главного изменения. Также в 2016 году было получено одобрение главного изменения от Минтранса России и Федерального агентства воздушного транспорта на модификацию инструкций по поддержанию летной годности и Руководства по летной эксплуатации вертолета.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Вертолет может развивать максимальную скорость до 275 км/ч и совершать перелет на расстояния свыше 500 км. В мае 2015 года сертификацию прошла модификация вертолета с медицинским модулем, которая соответствует всем международным стандартам санитарной авиации и позволяет сохранить жизнь пострадавших на время их транспортировки.

[\(Вертолеты России\)](#)

Турки показали прототип первого вертолета собственной разработки

Турецкая компания TAI в своем твиттере опубликовала фотографии практически полностью собранного корпуса перспективного многоцелевого вертолета T-625. Это первая машина такого класса, полностью разработанная в Турции. Как пишет Defense Aerospace, разработчики планируют до конца текущего года провести наземные испытания вертолета, а также впервые поднять машину в воздух.

Разработка многоцелевого двухдвигательного вертолета T-625 ведется с 2013 года. Масса новой машины составит около пяти тонн. Вертолет сможет перевозить до 12 пассажиров, а в состав его экипажа будут входить два человека. Максимальная взлетная масса вертолета составит около шести тонн.





T-625 сможет развивать скорость до 300 километров в час и выполнять полеты на расстояние до 740 километров. Как ожидается, серийное производство T-625 начнется в 2021 году.

В феврале 2017 года турецкая компания TUSAS Engine Industries занялась разработкой нового турбовального двигателя для T-625. Новая силовая установка должна будет заменить на серийных вертолетах турбовальные двигатели LHTEC CTS800, разработанные британской компанией Rolls-Royce и американской Honeywell.

Как ожидается, на разработку новой вертолетной силовой установки TUSAS потратит около восьми лет. Новый двигатель сможет развивать мощность до 1400 лошадиных сил (1044 киловатта). Основные параметры силовой установки пока не определены. Как ожидается, серийное производство двигателей начнется в середине 2020-х годов.

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

Новости вертолетной индустрии в России

ГТЛК будет докапитализирована на 5 млрд рублей для приобретения 31 вертолета

ПАО «ГТЛК» будет докапитализировано в 2018 году на 5 млрд рублей в целях пополнения парка воздушных судов авиакомпаний в рамках подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Соответствующее постановление Правительства подписал Премьер-министр РФ Д.А. Медведев.

В постановлении Правительства №916 от 6 августа 2018 года предполагается, что выделенные бюджетные средства пойдут на приобретение 31 вертолета производства «Вертолетов России»: 24 вертолетов Ми-8 и 7 легких многоцелевых вертолетов АНСАТ. Согласно документу, в 2019 году «Вертолеты России» поставят ГТЛК 12 вертолетов Ми-8 и 3 вертолета АНСАТ, в 2020 году – 12 Ми-8 и 4 АНСАТ. Для приобретения вертолетов ГТЛК дополнительно привлечет 7 млрд рублей с рынка.

Напомним, что чистая прибыль ГТЛК по РСБУ в первом полугодии 2018 года составила 380 млн рублей против убытка в 2,1 млрд рублей годом ранее. Выручка за отчетный период увеличилась в 1,9 раза до 17 млрд рублей. Валовая прибыль выросла вдвое до 9,1 млрд рублей. Прибыль от продаж составила 8,5 млрд рублей, также увеличившись вдвое. Себестоимость продаж выросла в 1,8 раза и составила 7,9 млрд рублей.

Положительная динамика финансовых показателей согласно отчетности по РСБУ позволит ПАО «ГТЛК» выплатить дивиденды за 2017 год. По Распоряжению Минтранса России, ПАО «ГТЛК» направит на эти меры 107,7 млн рублей.

[\(ГТЛК\)](#)



В Вологодской области новый медицинский вертолет за месяц доставил в больницы 65 пациентов

Новый вертолет санавиации за первый месяц работы совершил 38 вылетов. Чаще медики вылетали в отдаленные районы — Кичменгско-Городецкий, Никольский и Устюженский. Всего перевезено 65 пациентов, в том числе 12 детей, сообщает департамент здравоохранения области.

Вылеты в основном связаны с доставкой в областные клиники пациентов с сердечными приступами, сложными травмами, рожениц, детей.

Специализированный вертолет Ми-8АМТ 2018 года выпуска выполняет функции «воздушной реанимации». Борт оснащен аппаратом искусственной вентиляции легких, монитором контроля состояния пациента, дефибриллятором, реанимационным набором, запасом медикаментов. В авиамедицинскую бригаду входят реаниматолог-анестезиолог и медсестра-анестезист.

Единственный в регионе санитарный вертолет базируется в аэропорту Вологды.

[\(Официальный сайт Череповца\)](#)

"Армия-2018": Ростех представил обновленные вертолеты Ми-35М и Ми-35П

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках международного военно-технического форума "Армия-2018", который проходит с 21 по 26 августа в подмосковной Кубинке, впервые представил модернизированные ударные вертолеты Ми-35М и Ми-35П.

Гости и участники форума могут ознакомиться с машинами на статической экспозиции форума. Вертолеты отличает существенно обновленный состав бортового радиоэлектронного оборудования и новое боевое оснащение.

"Многоцелевой военно-транспортный вертолёт Ми-24 (экспортная версия – Ми-35) стал первым отечественным вертолётom, специально предназначенным для боевых действий. Его конструкция оказалась настолько удачной, что сейчас он является одной из самых востребованных машин на мировом рынке, ее высокая эффективность многократно доказана в условиях боевых действий. Мы ожидаем, что новые модификации вертолета с улучшенными боевыми возможностями будут пользоваться повышенным спросом у заказчиков во многих странах мира", - рассказал индустриальный директор авиационного кластера Ростеха Анатолий Сердюков.

Модернизированный Ми-35П получил обзорно-прицельную систему ОПС-24Н-1Л с матричным длинноволновым тепловизором 3-го поколения, телевизионной камерой и лазерным дальномером. Новый цифровой пилотажный комплекс на основе автопилота ПКВ-8 улучшит управляемость, повысит устойчивость вертолета, автоматизирует процесс пилотирования для упрощения действий летчика, а модернизированный прицельно-вычислительный комплекс повысит точность поражения целей.

На обновленном Ми-35М, в свою очередь, значительно расширены опции по оснащению вертолета. Возможна доработка вертолета под применение управляемых ракет "Игла-С" класса "воздух-воздух", а также бортового комплекса обороны "Президент-С" с лазерной станцией подавления тепловых



головок самонаведения ракет ПЗРК. Кроме того, в качестве дополнительного оборудования на вертолете может устанавливаться аппаратура VOR/ILS, а также радиодальномер для замера дальности между вертолетом и наземными радиомаяками.

"Вертолеты типа Ми-24/35 – одни из самых воюющих в мире, история их боевого примирения насчитывает более 30 войн и военных конфликтов. Такой богатый опыт позволил нам довести эту платформу до совершенства, и сейчас мы ведем планомерную работу по ее оснащению новейшим вооружением и бортовым оборудованием. Как только все изменения докажут свою эффективность в ходе испытаний, обновленные машины будут запущены в серийное производство", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Транспортно-боевой вертолет Ми-35 предназначен для уничтожения бронетанковой техники и огневой поддержки подразделений сухопутных войск. Он оснащен современным высокоточным оружием и способен выполнять боевые задачи круглосуточно в различных метеоусловиях. Одной из наиболее важных особенностей Ми-35 является возможность перевозки личного состава с вооружением, транспортировки до 3 раненных с поля боя, а также грузов внутри кабины или на внешней подвеске.

[\(Вертолеты России\)](#)

"Армия-2018": Ростех представил модернизированный вертолет "Ночной охотник"

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) впервые представил ударный вертолет Ми-28НЭ в обновленном техническом облике в рамках международного военно-технического форума "Армия-2018", который проходит с 21 по 26 августа в подмосковной Кубинке. Боевой вертолет может взаимодействовать с беспилотными летательными аппаратами и управлять ими дистанционно.

Модернизированный Ми-28НЭ представлен на статической экспозиции форума. Улучшения коснулись в первую очередь состава вооружения. "Ночной охотник" оснащен новой противотанковой управляемой ракетой "Хризантема-М" с двухканальной системой наведения. Применение этой ракеты позволит увеличить дальность поражения бронированных целей до 10 км. Вертолет также получил модернизированные управляемые ракеты "Атака" с лазерной системой наведения и возможность применения авиационных бомб весом до 500 кг.

"Модернизация коснулась мощности двигателя и лопастей, за счет чего улучшились летно-технические характеристики в условиях высокогорья и жаркого климата, повысилась крейсерская скорость машины и расширились ее возможности по выполнению фигур сложного пилотажа. Стабилизатор увеличенной площади улучшил управляемость вертолета. Оснащение этой машины новым вооружением повысит его огневую мощь, а расширение сферы применения воздушного судна сделает его еще более востребованным на мировом рынке", - рассказал индустриальный директор авиационного кластера Госкорпорации Ростех Анатолий Сердюков.



Кроме того, новый Ми-28НЭ получил возможность взаимодействовать с беспилотными летательными аппаратами и управлять ими дистанционно – для этого вертолет оснащен специальными средствами связи.

"Постоянное совершенствование военных вертолетов продиктовано изменяющимися требованиями заказчиков, которым мы всегда стремимся соответствовать. Опыт боевого применения машин типа Ми-28 подсказал нам пути дальнейшего развития этого проекта. Проведенные работы по модернизации значительно расширили возможности Ми-28НЭ и открыли новые перспективы для экспортных поставок", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Ударный вертолет Ми-28Н (экспортная версия этого вертолета получила шифр Ми-28НЭ) предназначен для огневой поддержки передовых частей сухопутных войск, мотострелковых и танковых подразделений. "Ночной охотник" обладает усиленной бронезащитой, отличается повышенной боевой живучестью, оснащен современным высокоточным комплексом управляемого и неуправляемого вооружения.

В числе преимуществ вертолета - устойчивость к боевым повреждениям, что достигается за счет применения новейших материалов и конструктивных решений. Лопастей несущего винта Ми-28Н сделаны из композиционных материалов, что позволяет безопасно завершить полет при попадании в них снарядов калибра 20-30 мм. Конструкция топливной системы исключает взрыв или возгорание топлива. Ми-28Н стал одним из первых российских боевых вертолетов, оборудованных современными средствами связи и цифровым комплексом бортового радиоэлектронного оборудования.

[\(Вертолеты России\)](#)

Представители авиаотрасли обсудили безопасность вертолетных операций

Радикального отставания уровня безопасности вертолетных операций в России от других стран нет. К такому выводу пришли участники круглого стола, проведенного 20 августа в Москве журналом "Авиатранспортное обозрение". В мероприятии приняли участие представители Росавиации, ГосНИИ ГА, вертолетных операторов и авиапроизводителей, отраслевых и общественно-политических СМИ.

Свои доклады представили Николай Осипов, начальник группы "Анализа условий эксплуатации ТОиР" ГосНИИ ГА, Дмитрий Перепелкин, заместитель коммерческого директора Airbus Helicopters Vostok, и Максим Пядушкин, управляющий директор "Авиатранспортного обозрения".

Максим Пядушкин представил данные о количестве эксплуатируемых в России вертолетов и сравнил их с аналогичными данными других стран. Россия входит в десятку стран с крупнейшими вертолетными парками. Сейчас в российской коммерческой авиации используется 888 винокрылых машин, включая 108 иностранных бортов.

Николай Осипов познакомил присутствующих со статистическими данными по безопасности основного в России типа эксплуатируемых вертолетов — семейства Ми-8 (Ми-8Т, Ми-8МТВ-1 и Ми-

8АМТ). На сегодня в российской коммерческой авиации эксплуатируется 731 ВС этого семейства. Доклад включал в себя детальный разбор основных причин происшествий на данном типе вертолета с 1990-х годов до сегодняшнего дня, количество происшествий, а также рейтинг безопасности авиакомпаний-эксплуатантов данного типа вертолетов. На основании представленных в докладе данных можно сделать выводы о состоянии безопасности вертолетной индустрии страны в целом.



Дмитрий Перепелкин сравнил уровень безопасности эксплуатации вертолетов Airbus в России и мире. По данным компании, основной причиной авиапроисшествий с вертолетами европейского производителя в нашей стране являются не отказы техники, а ошибки в эксплуатации. Так, с 2013 по 2017 гг. в России случилось 15 происшествий с машинами Airbus Helicopters, из них 10 стали результатом плохой осведомленности об окружающей среде. Для улучшения ситуации компания регулярно проводит семинары по безопасности полетов с привлечением пилота-инструктора из Франции. На данный момент Airbus Helicopters Vostok провела 11 мероприятий в Москве, Санкт-Петербурге, Тюмени и других российских городах.

Участники круглого стола пришли к выводу, что, несмотря на многочисленные проблемы с безопасностью вертолетных операций, радикального отставания уровня безопасности полетов от других стран в России нет. Основной проблемой остается низкая культура безопасности полетов. Например, распространена практика необоснованных полетов в плохую погоду, что зачастую и становится причиной катастрофы. При этом, вопреки расхожему мнению, возрастные вертолеты Ми-8Т демонстрируют меньшее количество аварий и происшествий по сравнению с более современными модификациями Ми-8МТВ-1 и Ми-8АМТ.

ATO.Ru



"Вертолеты России" рассчитывают на новый контракт по модернизации корабельных Ка-27

"Вертолеты России" планируют продолжить модернизацию корабельных Ка-27 для ВМФ РФ, сообщил глава холдинга Андрей Богинский.

"На сегодняшний день мы выполнили контракт на ремонт и модернизацию 14 вертолетов Ка-27 до уровня Ка-27М, все машины переданы заказчику, часть из них даже приняла участие в авиационной части парада ко Дню ВМФ", - заявил А.Богинский в интервью "Интерфаксу".

"Мы получаем хорошие отзывы от эксплуатанта и планируем заключить новый контракт на ремонт и модернизацию очередной партии вертолетов", - сказал он.

Ранее А.Богинский заявил "Интерфаксу", что "Вертолеты России" готовы модернизировать для ВМФ еще около 25 противолодочных Ка-27 к 2020 году.

"Конечно, мы обсуждаем эти вопросы, все будет зависеть от возможностей, заложенных в госпрограмму вооружения. Мы со своей стороны технически и технологически готовы", - заявил А.Богинский, отвечая на вопрос агентства о планах поставки ВМФ РФ еще порядка 25 вертолетов Ка-27М.

Он напомнил, что в этом году "Кумертауское авиационное производственное предприятие" (КумАПП) холдинга "Вертолеты России" (входит в Ростех) завершает поставку оставшихся четырех Ка-27М по действующему контракту с Минобороны РФ. "Обсуждаем с флотом дальнейшие перспективы", - сказал глава холдинга.

В феврале официальный представитель ВМФ России Игорь Дыгало сообщил, что к 2020 году в состав морской авиации будет принято еще около 30 модернизированных вертолетов Ка-27. "В состав морской авиации уже поступило 20 модернизированных вертолетов Ка-27М. Планируется, что к 2020 году будет принято еще около 30 единиц этих машин", - сказал И.Дыгало.

"Эти вертолеты палубного базирования уже зарекомендовали себя с самой лучшей стороны и показали высокую эффективность при отработке задач поиска и обнаружения подводных лодок", - подчеркнул он.

По его словам, на модернизированных Ка-27М обновлено бортовое радиоэлектронное оборудование (БРЭО), установлена поисковая система, позволяющая применять новые средства поиска и поражения подводных лодок, а также радиоакустическое оборудование.

Корабельные вертолеты типа Ка-27 различных модификаций составляют основу вертолетных подразделений морской авиации ВМФ. Они обеспечивают противолодочную оборону группировок ВМФ в дальней и ближней морских зонах.

Модернизированные вертолеты Ка-27М способны выполнять задачи при полетах с сухопутных аэродромов и с палубы кораблей при волнении моря до пяти баллов.



Ка-27М обладают высокими возможностями поиска, обнаружения, слежения и поражения подводных лодок и надводных кораблей, способны вести поиск и спасение терпящих бедствие на море экипажей летательных аппаратов, кораблей и судов, а также выполнять транспортные задачи по обеспечению действий корабельных группировок.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Созданы для неба

На форуме "Армия-2018" предприятие "Роствертол" холдинга "Вертолеты России" демонстрирует сразу четыре новинки: модернизированные вертолеты Ми-26Т2В, Ми-28НЭ, Ми-35М и Ми-35П.

Воздушный дебют

Тяжелый многоцелевой Ми-26 - крупнейший серийно выпускаемый вертолет в мире. Он по праву считается гордостью отечественного авиастроения. Когда речь заходит о его достижениях и летно-технических характеристиках, неизбежно звучат слова "самый" и "лучший", ведь в своем классе ему просто нет равных. И все же, как известно, нет предела совершенству. Эта фраза особенно справедлива в отношении Ми-26, который обладает высоким потенциалом для модернизации.

Холдинг "Вертолеты России" продолжает планомерную работу по обеспечению Минобороны России самой современной военной техникой, готовясь к выпуску нового вертолета Ми-26Т2В, воплотившего в себе последние технические решения и опыт применения в боевых условиях.

В конце 2017 года на предприятии "Роствертол" начались работы по сборке первого опытного образца вертолета Ми-26Т2В. Конструкторскую документацию для создания обновленной машины подготовил Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля в интересах российских Воздушно-космических сил.

Ми-26Т2В призван заменить в рядах ВКС России своего предшественника - Ми-26. Некоторые вертолеты этого типа в российских войсках уже практически исчерпали свой ресурс. Более того, постоянное развитие армейской инфраструктуры и расширение спектра выполняемых авиацией задач предъявляют новые требования к вертолетным "тяжеловесам".

Согласно техническому заданию вертолет Ми-26Т2В должен обеспечивать стабильную работу практически в любой точке нашей планеты, в том числе в регионах со сложными физико-географическими и неблагоприятными климатическими условиями. Вертолет должен демонстрировать максимум своих возможностей при выполнении полетов в любое время суток, по оборудованным и необорудованным трассам, а также по маршрутам вне трасс и над безориентирной местностью, в условиях огневого и информационного противодействия противника.

Для соответствия новым требованиям российских военных вертолет был оборудован современным интегрированным комплексом бортового радиоэлектронного оборудования НПК90-2В, который обеспечивает его пилотирование днем и ночью 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. При этом количество членов экипажа модернизированного вертолета останется неизменным - 5 человек.

Приобретение российских вертолетов их покупатели считают качественным скачком в развитии своей авиации.

Новый бортовой комплекс обороны "Витебск" надежно защищает вертолет от поражения ракетами комплексов противовоздушной обороны. Он не только обнаруживает факт угрозы, но и оказывает противодействие атакующим средствам с инфракрасными головками самонаведения.

В августе на летно-испытательной станции предприятия "Роствертол" состоялась первая летная демонстрация опытного образца модернизированного вертолета Ми-26Т2В.

"Было выполнено два висения, в ходе которых вертолет Ми-26Т2В продемонстрировал хорошую устойчивость и управляемость, достаточные запасы по расходу органов управления. Силовая установка, несущая система, система управления и бортовое радиоэлектронное оборудование работали штатно. Оборудование и эргономика рабочих мест экипажа позволяют выполнять все предъявляемые задачи", - рассказал летчик-испытатель МВЗ им. М.Л. Миля Сергей Барков.

После первых летных тестов в Ростове вертолет отправился в подмосковную Кубинку, где стал одной из основных новинок Международного военно-технического форума "Армия-2018". Вертолет представлен в авиационном кластере аэродрома Кубинка.

После форума следующая остановка Ми-26Т2В - Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля. Здесь вертолет пройдет предварительные испытания, по окончании которых машину передадут военным для проведения Государственных совместных испытаний. Запуск Ми-26Т2В в серию планируется на 2019 год.

В преддверии Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2018 генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский сообщил о планах по ремоторизации Ми-26. По его словам, эта модель еще не исчерпала свой ресурс и в ближайшие годы останется основной сверхтяжелой вертолетной платформой.

"Ночной охотник" получил новую экипировку

Успешное освоение серийного производства Ми-28НЭ с двойным управлением позволило начать массовое перевооружение частей российской армейской авиации, а также выйти с ним на международный рынок. Новые возможности "Ночного охотника" открыли перед ним новые перспективы на мировом рынке вооружения. Обновленный вертолет уже заинтересовал ряд стран, подписаны контракты на поставку Ми-28НЭ с двойным управлением за рубеж.

Сохраняя все функции ударного вертолета, Ми-28НЭ с двойным управлением существенно упрощает процесс обучения военных летчиков, которым необходима практика налета на "Ночных охотниках".



Кроме того, в боевых условиях, в случае возникновения нештатной ситуации, управление машиной может взять на себя второй член экипажа.

В числе наиболее ценных преимуществ Ми-28НЭ не только его всепогодность и возможность круглосуточного применения, но и огневая мощь. Опыт боевых конфликтов последних лет показывает, что ударным вертолетам чаще всего приходится действовать в условиях непосредственного контакта с неприятелем.

Сегодня вертолеты Ми-28НЭ получают все более широкое распространение. Основные заказчики - министерства обороны различных стран мира. Наиболее высокий спрос на вертолеты российского производства традиционно наблюдается на Ближнем Востоке, в Африке, в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в Латинской Америке и в странах СНГ.

Широкое применение вертолета в локальных конфликтах позволило заказчикам сформировать новые требования к "Ночному охотнику".

Дальнейшая модернизация вертолета в первую очередь направлена на расширение спектра вооружения. В его состав будут введены новые противотанковые управляемые ракеты "Атака" и "Хризантема" с двухканальной системой управления - используются как радио-, так и лазерно-лучевые каналы. Применение ракет "Хризантема" позволяет увеличить дальность поражения цели до 10 км. Также на модернизированном вертолете могут применяться авиационные бомбы, эффективность использования которых подтверждается в локальных конфликтах последнего десятилетия.

Модернизированный 28-й планируется оснастить лопастями несущего винта новой конструкции, которые повышают его летно-технические характеристики в условиях высокогорья и жаркого климата и расширяют возможности в части выполнения фигур сложного пилотажа. Стабилизатор увеличенной площади позволит улучшить управляемость вертолета. Также вертолет планируется оснастить двигателями повышенной мощности и новой вспомогательной силовой установкой российского производства. Идя в ногу со временем, вертолет сможет взаимодействовать с БПЛА, включая функцию управления ими.

Дальнейшее развитие знаменитого Hind

Легендарные вертолеты типа Ми-24, по классификации НАТО - Hind, за бойцовские качества в России прозвали "крокодилами". Многоцелевой военно-транспортный Ми-24 (экспортная версия - Ми-35) стал первым отечественным вертолетом, специально предназначенным для боевых действий. Его конструкция оказалась настолько удачной, что модификации этого вертолета эксплуатируются и поныне. История боевого применения вертолетов типа Ми-24/35 насчитывает более 30 войн и военных конфликтов мира - от Анголы и Вьетнама (1975 год) до Сирии, где эти надежные "универсальные солдаты" проявили свои лучшие качества в борьбе с терроризмом.

Своевременное решение о глубокой модернизации вертолета Ми-24 в вертолет Ми-35М позволило создать машину, обладающую массой неоспоримых преимуществ и составившую конкуренцию



современным образцам зарубежной военной техники. Эти вертолеты заняли достойное место в современной боевой авиации как в России, так и за ее пределами.

Транспортно-боевой вертолет Ми-35М - это ударный вертолетный комплекс, обеспечивающий круглосуточное выполнение боевых задач. Машина оснащена современным высокоточным вооружением, способным действовать в различных физико-географических условиях. Вертолет предназначен для уничтожения бронетанковой техники, огневой поддержки подразделений сухопутных войск.

Вертолет Ми-35М оснащен несъемной носовой установкой с подвижной двустольной пушкой ГШ-23Л калибра 23 мм. Кроме того, в зависимости от выполняемых задач может нести различные виды боевой нагрузки: до 8 противотанковых ракет "Атака", 2-4 блока с неуправляемыми ракетами (НАР) калибра 80 мм или подвесное пушечное вооружение, состоящее из пары контейнеров УПК-23-250 с пушками ГШ-23Л.

В настоящее время предприятие занимается дальнейшим развитием базового вертолета Ми-35М. На "Армии-2018" представлен модернизированный Ми-35М в новом техническом облике. В качестве дополнительного оборудования на вертолете может устанавливаться аппаратура VOR/ILS, а также радиодальномер для замера дальности между вертолетом и наземными радиомаяками.

Возможна доработка вертолета под применение управляемых ракет класса "воздух-воздух" "Игла-С", а также бортового комплекса обороны "Президент-С" с лазерной станцией подавления тепловых головок самонаведения ракет ПЗРК.

Обновленный Ми-35П

Сейчас на предприятии "Роствертол" проводятся работы по обеспечению серийного производства вертолетов Ми-35П в обновленной комплектации для поставок на экспорт. С этой целью МВЗ им. М.Л. Миля разработал рабочую конструкторскую документацию для последующей модернизации этих вертолетов.

Усовершенствованный вертолет получит модернизированную обзорно-прицельную систему с матричным длинноволновым тепловизором третьего поколения, телевизионной камерой и лазерным дальномером. Новый цифровой пилотажный комплекс улучшит управляемость, повысит устойчивость вертолета, автоматизирует процесс пилотирования для упрощения действий летчика, а модифицированный прицельно-вычислительный комплекс повысит точность поражения целей.

На "Роствертоле" планируется проведение первых тестовых полетов модернизированного вертолета. Вторым этапом станут типовые испытания, и после устранения выявленных недочетов модернизированный Ми-35П будет запущен в серийное производство.

Модернизированные Ми-26Т2В, Ми-28НЭ, Ми-35П и Ми-35М демонстрируют стремление холдинга "Вертолеты России" учитывать и воплощать в жизнь новые пожелания заказчиков по совершенствованию вертолетной техники.

[\(Российская газета\)](#)

100-летие ЦАГИ в истории авиации: вертолет "Ансат"

17 августа 1999 года первый полет совершил легкий многоцелевой вертолет «Ансат». Эта винтокрылая машина была разработана и построена конструкторским бюро при Казанском вертолетном заводе.



«Ансат» (в переводе с татарского «простой, несложный») может выпускаться в транспортной, пассажирской, аварийно-спасательной, учебно-тренировочной и других модификациях. По своим техническим возможностям и современному конструктивному облику вертолет имеет ряд конкурентных преимуществ перед своими аналогами.

В Центральном аэрогидродинамическом институте имени профессора Н.Е. Жуковского был выполнен комплекс аэродинамических и прочностных исследований по проекту «Ансат». Работы велись на ряде экспериментальных установок. Так, по результатам серии испытаний в вертикальной аэродинамической трубе ЦАГИ были изменены конструктивные параметры винтокрылой машины. Кроме того, конструкторы более детально обосновали аэродинамическую компоновку и получили данные для математического моделирования динамики движения вертолета.

Другим не менее важным этапом стали испытания натурного рулевого винта в большой дозвуковой аэродинамической трубе ЦАГИ. Ученые получили аэродинамические и прочностные характеристики рулевого винта в широком диапазоне режимов полета.



Совместная работа сотрудников Казанского вертолетного завода и специалистов ЦАГИ по доводке корпуса обеспечила достижение заявленных летно-технических характеристик «Ансат»: увеличилась максимальная скорость, уменьшился расход топлива, улучшились характеристики путевой устойчивости машины.

Значительную помощь в обработке результатов летных экспериментов, оформлении программ сертификационных испытаний, уточнении расчетов оказали специалисты комплекса прочности ЦАГИ. В итоге «Ансат» одним из первых в России успешно прошел сертификацию по российским и зарубежным авиационным правилам.

[\(ЦАГИ\)](#)

Двигатель ТВ7-117В допущен к работе при экстремальных температурах

Турбовальная силовая установка ТВ7-117В, предназначенная для вертолетов Ми-38-2 и Ми-38Т, допущена к эксплуатации в условиях экстремально низких и повышенных температур. Теперь мотор можно применять "в диапазоне температур на входе в двигатель от минус 60°С до плюс 50°С". О получении соответствующего одобрения сообщили в Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК).

Ми-38-2 – это версия Ми-38 с российскими двигателями (для Ми-38-1 предназначены силовые установки производства американской Pratt & Whitney), которую предполагается сертифицировать до конца года. Пока Росавиация выдала одобрение только на транспортную версию Ми-38 с российскими моторами, но в середине августа на доработку Ми-38-2 Минпромторг выделил почти 1 млрд руб. В свою очередь, Ми-38Т – это военная модификация, которая будет собираться полностью из комплектующих производства РФ и, в частности, получит топливную систему с защитой от взрыва, дополнительные баки для повышения дальности полета, специальные средства связи.

Испытания, подтвердившие расширение диапазона температур, подходящих для использования двигателя, проходили в термобарокамере Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова (ЦИАМ), где моделировались предельные температуры.

В сентябре-ноябре 2018 г. предполагается проверить работу мотора в условиях обледенения.

Турбовальный двигатель ТВ7-117В с современной цифровой системой автоматического управления типа FADEC обладает мощностью на взлетном режиме в 2800 л.с. (при чрезвычайном режиме – 3140 л.с.). Мотор может работать на высотах до 6500 м. Летом 2015 г. ТВ7-117В сертифицировали с ресурсом 100 ч. Предполагалось в ближайшей перспективе выдать дополнение к сертификату на мотор с ресурсом 1000 ч.

[\(АТО.Ru\)](#)

Россия научится строить свои вертолетоносцы

После ситуации 2015-го года, когда из-за санкций наша страна так и не смогла получить построенные для нее (и оплаченные!) вертолетоносцы типа «Мистраль», казалось, что больше к этой теме Россия

не вернется – по крайней мере, в обозримом будущем. Однако на деле оказалось, что это не совсем так. Накануне президент компании «Объединенная судостроительная корпорация Алексей Рахманов (на фото) заявил, что «ОСК» построит для ВМФ России экспедиционный корабль, совмещающий в себе функции десантного корабля и вертолетоносца. Чтобы, как говорится, больше не надеяться на крайне ненадежных в политическом смысле поставщиков, загружать собственные судостроительные мощности и вообще попробовать выйти на данный сегмент рынка вооружений со своим «товаром», стремясь в будущем потеснить на этом рынке многих... О сроках господин Рахманов ничего конкретного не сказал – наверняка, это военная тайна.

По словам господина Рахманова, «ОСК» будет действовать в данном вопросе не наобум, а в рамках действующей государственной программы вооружений. Итогом этой работы должно будет стать создание корабля, который будет одновременно и экспедиционным, а обладающим возможностью принимать боевые вертолеты в режиме «взлет-посадка», и десантным (чтобы далеко десантниками не бегать в поисках подходящего средства для десантирования).

«В нем может также размещаться мобильный госпиталь. Это должен быть универсальный корабль», — сказал глава корпорации на форуме «Армия-2018».

[\(Хакасия-Информ\)](#)

"Вертолеты России" готовы приступить к модернизации Ми-14ПЛ для ВМФ

Холдинг "Вертолеты России" готов приступить к модернизации вертолетов-амфибий Ми-14ПЛ для ВМФ России. Об этом сообщили ТАСС в холдинге на форуме "Армии-2018".





"Вертолеты России" готовы к любым заказам и готовы приступить к модернизации Ми-14, в случае если будет заключен соответствующий контракт", - сказали в холдинге.

В компании отметили, что "окончательное решение о том, в какой конфигурации и в каком объеме эти работы будут проводиться, остается за российским военным ведомством и пока еще не принято". Сейчас вопросы модернизации прорабатываются с Минобороны России.

Противолодочный вертолет Ми-14ПЛ был создан в 1960-х годах на базе Ми-8. Вертолет-амфибия получил днище-лодку и два поплавка по бокам корпуса, которые одновременно служили обтекателями для опор шасси. Вертолет мог держаться на воде при волнении до 3-4 баллов. Ми-14 оснастили различным противолодочным оборудованием, машина могла применять против субмарин торпеды и глубинные бомбы, в том числе ядерные. На данный момент вертолет снят с вооружения ВМФ России.

Всего, по данным открытых источников, было построено 273 Ми-14ПЛ. Вертолеты активно поставлялись на экспорт. В настоящее время несколько Ми-14 несут службу в составе Военно-морских сил Польши, они были модернизированы без привлечения официального производителя. Холдинг "Вертолеты России" представил проект возобновления производства Ми-14 в ходе Международного военно-морского салона в июле 2015 года.

[\(ТАСС\)](#)

Ультиматум «Охотника»: на что способен новый ударный вертолет Ми-28НЭ

Уникальная операция российских ВКС в Сирии позволила не только проверить и улучшить боевую слаженность подразделений, но и в значительной степени повлияла на характеристики как принятой на вооружение, так и находящейся в разработке боевой техники.

Одним из примеров глубокой модернизации по итогам боевого применения авиации стала свежая модификация вертолета Ми-28НЭ, которую холдинг «Вертолеты России» представил в рамках форума «Армия-2018».

Гром с небес

За время боевых действий в Сирийской Арабской Республике вертолеты армейской авиации ВКС РФ совершили тысячи боевых вылетов - практически все крупные наступательные операции правительственных войск САР сопровождались поддержкой с воздуха. Уникальный боевой опыт при этом получил 91% личного состава армейской авиации. Кроме экипажей вертолетов и самолетов, уникальный опыт получили и наземные службы - навыки обслуживания в условиях реальных боевых действий позволили скорректировать и значительно улучшить программу срочного ремонта, подготовки к боевым вылетам и планового обслуживания авиации. Не остались в стороне и разработчики боевой техники - за время боевых действий в САР были внесены сотни изменений в уже принятые на вооружение образцы ВВТ, в том числе и авиационную технику.

Изменения касались практически всех элементов конструкции авиационной техники - от компонентов бронезащиты до радиоэлектронного оборудования и вооружения. Последней категории уделялось особое внимание.

Задачи, выполняемые экипажами армейской авиации в Сирии, заметно различались по своему характеру: от штурма укрепленных позиций до «свободной охоты» в заданном районе. Боевые вылеты и огневое воздействие с противником, заметно отличающихся от полигонных испытаний авиационной техники, наложили свои отпечатки на разработку винтокрылых машин.

Активное применение армейской авиации в Сирии показало, что, кроме неуправляемых авиационных ракет, одним из самых эффективных инструментов уничтожения техники и объектов противника стали противотанковые ракеты. Комплекс «Атака», по словам летчиков армейской авиации, позволял проводить эффективные операции по нейтрализации противника в любое время суток.



Ночная охота на боевую технику боевиков с применением высокоточных противотанковых ракет оказалась особенно эффективной. По признаниям летчиков, соблюдение светомаскировки и применение ночного видения при выходе в район позволяло уничтожать крупные силы противника без риска для машины и экипажа.

Помимо уже принятой на вооружение техники и специального оборудования, согласно официальному отчету Минобороны России, проверку боем в ходе конфликта в САР прошло не менее 68 образцов авиационной техники.

«Боевой опыт армейской авиации в Сирии сложился так, как должен был сложиться. Отдельные образцы техники и средств поражения начали дорабатывать, от чего-то по итогам боевого применения отказались вообще. На армейскую авиацию уже пришлось значительная часть

нововведений - как по части технологии изготовления силовых агрегатов и БРЭО, так и по вспомогательным системам. Здесь еще стоит отметить, что и техническая база вышла на качественно иной уровень. В результате - машины, которые должны прикрывать войска с воздуха, заметно "выросли" как по боевым возможностям, так и по летным характеристикам», - пояснил в интервью «Звезде» военный эксперт Михаил Лапиков.

Помимо проверенных Ми-35, боевое крещение сирийским конфликтом прошли и другие знаменитые вертолеты российского производства - Ка-52 и Ми-28Н. Обе машины, как отмечают эксперты, будут значительно доработаны с учетом полученного в ходе боевых вылетов опыта. И первых значительных успехов в глубокой модернизации и без того надежных боевых машин российская промышленность уже достигла.

Эволюция «Охотника»

В рамках исполнения контракта от 2012 года в Ирак было поставлено 15 вертолетов Ми-28НЭ. Сразу после начала боевых действий иракские военные высоко оценили боевые качества российской техники - интуитивную систему управления вооружением, удобное управление и надежное бронирование. Те же качества неоднократно отмечали и российские летчики, пилотировавшие Ми-28Н в Сирии.



«Скорость, реакция на органы управления, общая надежность - по всем параметрам таким машинам можно ставить "отлично". При выполнении боевой работы как днем, так и ночью, вооружения и средств обзора достаточно, чтобы провести боевую работу максимально быстро и эффективно. При этом отдельные виды средств поражения позволяли совершать пуски с безопасной дистанции, на которой поразить борт крупнокалиберным вооружением, да еще и в темное время суток почти



невозможно», - отметил в интервью «Звезде» командир экипажа одного из Ми-28Н Южного военного округа.

Средняя дистанция пуска управляемых ракет, по словам летчиков, в условиях боевых действий составляла 4,5-5 тысяч метров. Однако время от времени боевая обстановка требовала не только знания техники, но и боевой выучки - дальность пуска ПТУР доходила до рекордных семи тысяч метров. После того как результаты боевого применения были изучены, систематизированы и проанализированы военными, настала очередь глубокой модернизации винтокрылых машин. Первые итоги поэтапной работы над вертолетом Ми-28 были озвучены еще в 2017 году - к передаче в войска были законтрактрованы модернизированные Ми-28НМ. В 2018 году квинтэссенцию глубокой модернизации «Ночных охотников» продемонстрировали на площадке холдинга «Вертолеты России» в рамках форума «Армия-2018».

Ключевые отличия новой машины видны невооруженным глазом - место противотанкового ракетного комплекса «Атака» на подвесах Ми-28НЭ занял ПТРК 9М123М «Хризантема-ВМ» - самый совершенный ракетный комплекс из когда-либо созданных. Новый ПТРК - глубокая модификация сухопутного комплекса, сохранивший отличительную черту самого мощного и дальнобойного ракетного комплекса в мире - уникальную двухканальную систему наведения на цель (по лазерному лучу и радиоканалу).

«После включения этого ПТРК в состав вооружения значительно повысится эффективность применения средств поражения. Летчики получают ту же возможность, что и операторы вооружения сухопутного комплекса - применять оружие даже в том случае, если визуально цель наблюдать нельзя», - указал в интервью «Звезде» военный эксперт Центра анализа стратегий и технологий Михаил Барабанов.

Большая работа проведена и над силовой установкой. Ми-28НЭ получил новые двигатели повышенной мощности ВК-2500-01, дополнительную защиту которых обеспечивает принципиально новое мультициклонное пылезащитное устройство.

По итогам операции ВКС в Сирии вертолет получил и другую, уникальную для машин этого типа, особенность. В качестве штатного бортового радиоэлектронного оборудования в новые Ми-28НЭ установлена аппаратура сопряжения борта с беспилотными аппаратами. Такое решение, по мнению экспертов, значительно расширяет боевые возможности новой машины.

«Сопряжение с беспилотными летательными аппаратами нужно для наиболее оперативного целеуказания. Такая аппаратура не просто делает боевую работу более точной, но и позволяет поражать разведанные с помощью БПЛА цели значительно быстрее», - подчеркнул эксперт ЦАСТ Михаил Барабанов.

Кроме того, добавлено и бомбовое вооружение, с помощью которого машину за короткое время можно переоснастить для расширенной боевой работы.



Специалисты отмечают, что помимо качественного улучшения для летчиков армейской авиации ВКС, пакет расширения боевых возможностей обрадует как потенциальных покупателей новых машин и будущих партнеров России по военно-техническому сотрудничеству, так и государства, уже получившие в свое распоряжение российских «Опустошителей». По мнению экспертов, глубокая модернизация положительно скажется на экспортном имидже машины и позволит обеспечить технологическое превосходство над зарубежной авиационной техникой на долгие годы вперед.

[\(Звезда\)](#)

Анонсирован новый вертолет для ВДВ

В России создается «Вертолетная боевая машина десанта» – перспективный вертолет для ВДВ, первые опытные образцы которого могут поступить в войска в 2026 году, заявил исполнительный директор Московского вертолетного завода им. Миля Сергей Романенко.

«В рамках рабочей группы с ВДВ сформированы техтребования на «Вертолетную боевую машину десанта». Эта машина на восемь десантников, практически БМД, только в воздухе со всеми возможностями взлета и посадки, в том числе в высокогорных условиях», – передает РИА «Новости» слова Романенко в ходе круглого стола на «Армии-2018».

Он рассказал также, что по плану ОКР по этой машине откроются в 2019 году, первые опытные образцы начнут поступать в армию в 2026 году.

По его словам, КБ Миля также разрабатывает в интересах ВДВ вертолет Ми-8АМТШ-ВН, серийное производство которого планируется начать в 2020 году. Прототип машины представлен на закрытой экспозиции форума «Армия-2018».

«В инициативном порядке ПАО «Вертолеты России» ведет работы по созданию нового десантного вертолета на базе Ми-8АМТШ - Ми-8АМТШ-ВН. На базе известного вертолета, который хорошо зарекомендовал себя в Сирии, создается две машины. Первая модификация предназначена для повышения транспортер-десантной составляющей ВДВ», – сказал Романенко.

Второй вариант – Ми-8АМТШ-ВН – предназначен для огневой поддержки десантников и имеет большее вооружение.

По словам Романенко, серийное производство машины в легкой модификации планируется начать на Улан-удэнском вертолетном заводе в 2020 году, тяжелой версии – в первой половине 2021 года.

[\(Взгляд\)](#)

Рожденные летать: как огнеборцы на вертолетах тушат пожары в Москве

В 2018 году воздушному флоту России исполняется 85 лет. Московскому авиационному центру стукнуло меньше — только 15, но на его счету уже сотни потушенных пожаров и спасенных жизней. Каково огнеборцам работать в условиях меняющегося мегаполиса и как безопасно посадить вертолет ночью, "летающие" спасатели рассказали "РИА Недвижимость".

Работа в поднебесье

Учения, приуроченные ко Дню воздушного флота России, Московский авиационный центр (МАЦ) проводит на берегу озера вблизи деревни Остров в Ленинском районе. Путь от аэродрома Остафьево у трех вертолетов занимает не больше 15 минут. Поднимая в воздух клубы пыли, мощные машины — резвый медицинский ВК117С-2 и два пожарных гиганта КА-32 — степенно опускаются на поле.

Из кабины "бэкашки" выбирается командир летного отряда МАЦ Вячеслав Ивлиев. Его основная задача — контроль работы пилотов.

"Пожарная служба появилась одновременно с созданием МАЦ, который был создан 13 мая 2003 года. В 2005 году появились первые вертолеты в противопожарном варианте, в том же году мы впервые приняли участие в тушении пожара на заводе "Серп и молот". С этого времени пожарные вертолеты вошли в городскую систему", — рассказывает Ивлиев.

Сейчас, по словам командира летного отряда, авиационный парк МАЦ насчитывает 10 "пташек": три пожарных КА-32, один — Ми 26Т, пять санитарных ВК117С-2 и один многофункциональный Bell 429, чья основная задача — мониторинг и разведка пожароопасной обстановки. Заявки на вылет для ликвидации чрезвычайного случая или оказания экстренной медицинской помощи пилоты получают из Центра кризисных ситуаций. Как объясняет Ивлиев, первым на место происшествия прибывает подвижный передовой пункт управления, чтобы разведать обстановку.





"Вертолеты прилетают на пожар, когда там уже работает руководитель. По сути, он управляет работой вертолета: выдает информацию о характере пожара, его площади, погодных условиях, направлении ветра. Руководитель также помогает строить заход для вертолета, выгодный для тушения, и подсказывает место для сбора воды", — говорит Ивлиев.

Одним из знаковых пожаров для сотрудников МАЦ стало происшествие в апреле 2012 года. В строящемся деловом центре "Москва-сити" загорелась башня "Федерация". Как вспоминает Вячеслав Ивлиев, бороться с очагом возгорания было непросто: здание загорелось ночью, при отрицательной температуре и сильных порывах ветра.

"Высота "Федерации" — 343 метра, но наши вертолеты справились с работой на такой высоте. С земли потушить такой пожар было бы невозможно. Все прошло успешно. До нас никто ни в городе, ни в мире не тушил ночной пожар в таких условиях", — отмечает Ивлиев.

Регулярные учения и тренировки — один из залогов успешной работы МАЦ, так что пожарные и авиамедики не упускают возможности еще раз отточить необходимые действия. Раздав последние указания, Вячеслав Ивлиев отдает команду начинать, и прогретый воздух над полем наполняет вертолетный гул.

Истина в воде

Первой в небо поднимается пожарная машина Ка-32А, оснащенная многофункциональной системой пожаротушения. Описав круг над полем, вертолет снижается над озерной гладью, погружая в воду длинный насос. В "зависшем" положении машина остается не дольше 20 секунд. За это время она успевает набрать около трех тонн воды, после чего снова взмывает в воздух. Вячеслав Ивлиев определяет цель для сброса — небольшой подлесок на другой стороне озера. Приняв команду, пилоты направляют вертолет в сторону деревьев.

В зависимости от площади возгорания и сложности пожара экипаж Ка-32А, оборудованный так называемой "пушкой" может сбросить воду тремя способами: вертикальным, горизонтальным и боковым. Сначала пилоты демонстрируют горизонтальный. Приблизившись к подлеску, они подают воду под сильным напором с помощью специальной "пушки" прямо под носом вертолета. По словам командира авиационной эскадрильи пожарных вертолетов Евгения Артюхина, именно таким методом огнеборцы локализовали возгорание на заводе Алмаз Антей в 2010 году.

"Если это многоэтажное здание, и где-то на 40 этаже огонь выбивается из окна, то лучше вертолета с "пушкой" с тушением не справится никто. Мы зависаем напротив очага возгорания и прицельно тушим его с добавлением пены", — объясняет Артюхин.

На втором заходе экипаж Ка-32А сливают воду боковым способом. На боку вертолета установлена еще одна "пушка", мобильнее и меньше по размеру. Управляет ей бортмеханик, незаменимый член

экипажа пожарного вертолета. Закрепленный страховочным тросом, он бесстрашно высовывается из кабины и вручную направляет струю прямо в цель.



Третий способ вертикальный — самый зрелищный. Вертолет на большой скорости пролетает над озером и открывает специальные створки. Три тонны воды каскадом обрушиваются вниз, взметая тучи брызг.

Делается это, конечно, не для красоты. Как объясняет Артюхин, таким способом можно покрыть большую площадь возгорания, например, если необходимо потушить поле. Примерно за час работы на пожаре вертолет сливает около 60 тонн воды.

"В течение последнего года мы потушили семь пожаров, два из них были ночными. По ночам мы забираем воду из наших "облетанных" восьми водоемов. В основном вертолеты используются в работе с многоэтажками и высотками, но и в старой Москве могут быть полезны", — говорит Вячеслав Ивлиев.

По его словам, в работе в историческом секторе столицы главная задача пожарных — не допустить распространения огня. Если горит здание с деревянными перегородками, спасти его будет сложно, зато сброс воды с вертолета поможет быстро локализовать очаг возгорания.



Круглосуточная помощь

После Ка-23А с системой пожаротушения небо занимает второй вертолет той же серии — с внешней подвеской. На конце 30-метровой подвески этого вертолета закреплена огромная "клешня" — гидравлический захват ГРАПЛ. Этот вертолет привлекают к работе на завалах или на крупных ДТП. С помощью захвата машина способна поднять в воздух груз весом в пять тонн и без проблем оттащить его на безопасное расстояние, например, чтобы ликвидировать затор на трассе в случае аварии. На учениях вместо машин пилоты МАЦ перетаскивают "клешней" огромные бревна — с такой легкостью, что те кажутся соломинками.

Где аварии, там и пострадавшие. Экстренную медицинскую помощь на крупных ДТП и пожарах москвичам оказывают члены специальных авиабригад на вертолетах ВК117С-2. Эти отряды были сформированы в 2009 году МАЦ и Центром экстренной медицинской помощи (ЦЭМП). За девять лет работы санитарные вертолеты эвакуировали около 5 тысяч человек.

На этих учениях авиамедики прибывают на вызов о змеином укусе. Пострадавшая — молодая девушка в состоянии анафилактического шока, которой требуется срочная госпитализация.

Экипаж санитарного самолета действует быстро и слаженно: проверяют давление, пульс, надевают девушке кислородную маску, готовят капельница, а затем стабилизируют на носилках и аккуратно грузят в кабину. Вся операция занимает не больше 10 минут. По словам командира вертолета Владимира Орлова, с 1 июня 2018 года санитарные авиа-бригады дежурят в городе круглосуточно.

"К ночным полетам мы начали готовиться в преддверии Чемпионата мира по футболу. За время турнира совершили около 200 вылетов, поэтому дежурство перевели на постоянную основу. Так что один экипаж всегда готов оперативно вылететь на ночной вызов", — говорит Орлов.

Ночная работа в условиях мегаполиса — дело непростое, признается командир летного отряда МАЦ Вячеслав Ивлиев. Основная сложность, добавляет он, это восприятие информации и ориентировка в темное время суток.

"В Москве много высоток, немаркированных искусственных препятствий, это все нужно учитывать, особенно при посадке и заборе воды. Необходима повышенная внимательность. Хотя сейчас, когда в Москве реализуется программа "Чистое небо" и коммуникации убирают под землю, нам стало легче работать", — заключает Ивлиев.

[\(РИА Новости\)](#)

Новости вертолетной индустрии в мире

Россия обсуждает с Филиппинами вопрос о поставках вертолетов - Рособоронэкспорт

Кубинка (Московская область). 21 августа. ИНТЕРФАКС-АВН - Россия и Филиппины обсуждают вопрос о поставках российских вертолетов для филиппинской армии, сообщил журналистам глава "Рособоронэкспорта" Александр Михеев.



"Мы рассчитываем, что министерство обороны Филиппин заинтересует наша продукция, продукция наших военно-промышленных корпораций, это и вертолётная техника и стрелковое вооружение, это автомобильная техника. Мы ведём переговоры, консультации и надеемся, что в ближайшее время у нас будут некие предварительные результаты", - сказал А.Михеев.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Грузовой крюк для R66 сертифицирован FAA

Robinson Helicopter сообщает об успешной сертификации грузового крюка для вертолета Robinson R66 Федеральным управлением гражданской авиации США (US FAA).

В конце февраля компания Robinson Helicopter представила новый грузовой крюк для вертолета R66. Новое устройство позволяет перевозить грузы весом до 544 кг на внешней подвеске. Максимальный взлетный вес вертолета при работе с внешней подвеской увеличен с 1225 кг до 1315 кг.

Предусмотрен базовый и расширенный вариант установки нового грузового крюка.

Базовый предусматривает установку крюка и органов управления, размещаемых на правом сидении. В расширенном варианте установки к базовой конфигурации добавлены органы управления, устанавливаемые на левой ручке управления циклическим шагом: гидравлический переключатель и кнопка сброса груза, а также датчик веса груза и второй набор приборов контроля параметров работы двигателя (крутящий момент и температура газов), размещаемые слева от кресла под рычагом «шаг-газ». Подобная конфигурация органов управления помогает пилоту контролировать двигатель одновременно следя за внешней подвеской.

Система предусматривает возможность дистанционного управления внешним оборудованием, например, экстендером крюка или корзиной для сброса воды.

В настоящее время Robinson Helicopter принимает предварительные заказы на поставку нового грузового крюка.

[\(BizavNews\)](#)

Пакистанский бизнес намерен закупать российские вертолеты «Ансат»

Несколько пакистанских компаний, работающих в сфере пассажирских перевозок, намерены в ближайшее время заключить контракты на поставку российских многоцелевых вертолетов "Ансат". Об этом сообщили 24 августа в пресс-службе холдинга "Вертолеты России".

"В ходе испытаний в стране вертолет "Ансат" на деле доказал свою эффективность в условиях высоких температур. Пакистанские заказчики всерьез рассматривают эту машину для закупок в ближайшее время", - цитирует РИА Новости слова представителя пресс-службы российского холдинга.



Как сообщало ИА REGNUM, 23 августа холдингом "Вертолеты России" на форуме "Армия-2018" был впервые продемонстрирован модернизированный ударный вертолет Ми-28НЭ "Ночной охотник". Машина оснащена новой противотанковой ракетой "Хризантема-М", а также современными управляемыми ракетами "Атака", имеющими лазерную систему наведения.

[\(ИА REGNUM\)](#)

Новости аэрокосмической промышленности

Минпромторг РФ обеспечит серийное производство перспективных авиакомплексов всем необходимым - Мантуров

Серийное производство создаваемых в России перспективных авиационных комплексов будет обеспечено всем необходимым, сообщил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

"Минпромторг России в рамках своей компетенции решает поставленные задачи - обеспечивает создание и модернизацию производственных мощностей, формирование научно-технического задела и разработку новых технологий", - заявил Д.Мантуров в интервью "Интерфаксу".

"Сейчас уже могу с большой уверенностью сказать, что новые (авиационные - ИФ) комплексы будут полностью соответствовать требованиям тактико-технических заданий, а их серийное производство будет обеспечено всем необходимым", - подчеркнул министр.

Он отметил, что создание новых образцов вооружения осуществляется строго в соответствии со сроками, утвержденными, в том числе, в действующей государственной программе вооружения.

На данный момент известно о планах разработать несколько перспективных военных самолетов. Создаваемый компанией "Туполев" перспективный авиакомплекс дальней авиации (ПАК ДА) призван заменить стоящие на вооружении Ту-160, Ту-95 и Ту-22М3. Новый дальний перехватчик (ПАК ДП), работы над которым ведет корпорация "МиГ", должен прийти на замену истребителю МиГ-31, а разрабатываемый в "Ильюшине" перспективный самолет военно-транспортной авиации (ПАК ВТА) в будущем сможет заменить украинский сверхтяжелый Ан-124 "Руслан".

Перспективный авиакомплекс фронтовой авиации (ПАК ФА), получивший индекс Су-57, как ожидается, в следующем году уже начнёт поставляться в войска.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

"ЮТэйр" может получить убыток в сотни миллионов рублей из-за расходов на топливо

Авиакомпания "ЮТэйр" ожидает значительного ухудшения финансового результата в 2018 году. Об этом заявил президент "ЮТэйр - Пассажирские авиалинии" Павел Пермяков.



"2018 год с точки зрения финансового результата будет гораздо хуже 2017 года. Если в 2017 году мы повторили финансовый результат 2016 года, то 2018 год будет, скорее всего, отрицательный", - отметил он.

Прошлый год "ЮТэйр" закончила с прибылью по обоим стандартам отчетности: по МСФО показатель был на уровне 2,4 млрд рублей, по РСБУ - 101 млн рублей.

Вместе с тем он уточнил, что убыток может составить "небольшую сумму - десятки или сотни миллионов рублей".

При этом прогнозируемый результат "находится в рамках допущений, которые предусмотрены нашей финансовой моделью".

Основными факторами ухудшения финрезультата Павел Пермяков назвал рост расходов на топливо (на 5-7 млрд рублей), зарплаты летного состава, укрепление доллара к рублю.

Пассажиропоток компании, как ожидается, увеличится по итогам года на 15%, до 8 млн человек, показатель включает фрахтовые операции, сообщает "Финмаркет".

В первом полугодии 2018 года "ЮТэйр" нарастила чистый убыток по РСБУ на 65% относительно аналогичного периода прошлого года, до 3,8 млрд рублей.

angi.ru

Россия не будет строить вертолётноносцы, заявил Мантуров

В России не будут строить вертолётноносцы «в чистом понимании этого слова». Об этом в интервью «Интерфаксу» рассказал глава Минпромторга Денис Мантуров.

По его словам, корабли-носители вертолётов должны присутствовать в различных категориях военных кораблей и судов — на авианосцах и в качестве средства высадки на десантных кораблях.

Бывший командующий Балтийским флотом, адмирал Владимир Валуев считает, что при отказе от строительства вертолётноносцев они могут быть компенсированы имеющимся вооружением, сообщает РИА «Новости».

«Мне кажется, сегодня, с появлением в России высокоточного оружия, вертолётноносцы могут быть полностью им компенсированы. Решение об отмене строительства вертолётноносцев правильное и своевременное», — сказал Валуев.

В то же время источник в судостроительной отрасли рассказал РИА «Новости», что окончательного решения по строительству вертолётноносцев ещё нет и «тема не закрыта».

[\(Парламентская газета\)](#)



Новикомбанк и «Швабе» договорились о дополнительном финансировании транспортных проектов

В рамках деловой программы форума «Армия-2018» Новикомбанк (дочерний банк Госкорпорации «Ростех») и холдинг «Швабе» подписали договор о дополнительном финансировании транспортных проектов. Подписи в документе поставили Председатель Правления Новикомбанка Елена Георгиева и генеральный директор холдинга «Швабе» Алексей Патрикеев.

Согласно условиям договора, банк предоставит холдингу «Швабе» финансирование в размере 5 млрд рублей. Средства нацелены на реализацию государственного контракта «Оказание услуг по обеспечению бесперебойного функционирования оборудования, входящего в состав интеллектуальной транспортной системы города Москвы, и ее ремонта в случаях возникновения аварийных ситуаций». Победителем открытого конкурса на право заключения данного госконтракта с Центром организации дорожного движения Правительства Москвы (ЦОДД) является «Швабе-Москва».

«Правительство Москвы предъявляет высокие требования к подрядчикам. И, безусловно, для максимально оперативного и эффективного выполнения столь масштабного контракта, как обслуживание всей интеллектуальной транспортной системы столицы, целесообразно задействовать дополнительные финансовые гарантии. Это позволит использовать крупный парк оборудования и привлечь в проект дополнительные ресурсы», - сообщил генеральный директор «Швабе» Алексей Патрикеев.

«С холдингом «Швабе» мы взаимодействуем не первый год, и в перспективе намерены вывести наше сотрудничество на новый этап своего развития. Финансирование высокотехнологичных отраслей экономики – одно из главных направлений деятельности Новикомбанка. И, конечно, мы рады быть причастными к реализации общественно значимого проекта, направленного на повышение безопасности на дорогах столицы», - отметила Председатель Правления Новикомбанка Елена Георгиева.

Новикомбанк и «Швабе» сотрудничают с 2016 года. Среди совместно реализованных проектов – финансирование исполнения энергосервисных контрактов, заключенных с ПАО «Россети».

[\(Новикомбанк\)](#)

Новикомбанк на «Армии-2018» заключил соглашения с ОДК-Сатурн и ОДК-Авиадвигатель

Новикомбанк в рамках Международного военно-технического форума (МВТФ) «Армия-2018» заключил с предприятиями Объединенной двигателестроительной корпорации (входит в Госкорпорацию Ростех) — ПАО «ОДК-Сатурн» (г. Рыбинск) и АО «ОДК-Авиадвигатель» (г. Пермь) и соглашения на общую сумму 8 млрд рублей.

Договоры подписали заместитель генерального директора по экономике и финансам АО «ОДК» Вячеслав Тищенко и председатель правления Новикомбанка Елена Георгиева.



Новикомбанк выдал ОДК-Сатурн кредит в размере 5 млрд рублей на срок до трех лет. Сумма кредитного соглашения с ОДК-Авиадвигатель составила 3 млрд рублей на срок до трех лет.

Условия сделок предполагают, что средства пойдут на обеспечение заявок участия компаний в аукционах, тендерах и конкурсах на право заключения контрактов, а также на пополнение оборотных средств.

ПАО «ОДК-Сатурн» — двигателестроительное предприятие, специализирующееся на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок, силовых установок морского назначения.

АО «ОДК-Авиадвигатель» — конструкторское бюро по разработке газотурбинных двигателей для авиации, а также промышленных газотурбинных установок и электростанций на базе авиационных технологий.

Новикомбанк сотрудничает с ОДК с 2009 г. Объем средств, предоставленных предприятиям корпорации в 2017 г., составил 27 млрд рублей. В Новикомбанке на регулярной основе размещаются свободные денежные средства корпорации в НКО и депозиты. Также сторонами совместно реализован зарплатный проект.

[\(ОДК\)](#)

Мантуров: вхождение ОАК в Ростех поможет оптимизации производства

Вхождение Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) в Ростех позволит добиться оптимизации производства за счет использования производственных мощностей предприятий Ростеха. Об этом заявил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров в интервью телеканалу "Россия 24".

"Сейчас отрабатываются нормативные акты, которые обеспечивают внесение акций ОАК в Ростех. Что это даст? В первую очередь, оптимизацию производства за счет использования потенциала предприятий Ростеха, в том числе и производственных мощностей "Вертолетов России", которые, например, на сегодняшний день не полностью загружены", - сказал Мантуров.

Ранее Ростех сообщал, что ОАК будет интегрирована в структуру госкорпорации в установленные сроки, если данное решение будет принято правительством и президентом.

[\(ТАСС\)](#)

Российские авиакомпании ждут иностранных пилотов

Российские авиакомпании набирают иностранных пилотов: с 17 августа перевозчики могут направлять соответствующие заявки в Росавиацию. Такую возможность власти дали отрасли из-за дефицита кадров. К примеру, "Аэрофлот" ранее заявлял, что российские опытные командиры



воздушных судов уезжают работать в Азию: в том же Китае они получают в два раза больше, чем на родине.

Поможет ли наем иностранцев решить кадровый голод? И кто придет управлять российскими самолетами?

Сейчас перевозчики могут нанимать 200 зарубежных пилотов в год - такую квоту на всех им выделило правительство. Но за восемь месяцев 2018 года по этой программе удалось трудоустроить только 13 человек. Перевозчики не верят в эффективность этой меры, рассказал "Коммерсантъ FM" гендиректор авиакомпаний Red Wings Евгений Ключарев: "У нас есть дефицит кадров. При этом мы пока не подаем заявки, потому что не очень верим в такую инициативу.

Средняя заработная плата пилота в России не является привлекательной для летчиков-иностранцев. Соответственно, нанять такого специалиста стоит намного-намного дороже. То есть авиакомпании надо идти в какие-то очень существенные расходы, и при этом свои собственные пилоты тоже обидятся".

При этом на фоне дефицита пилотов рынок авиаперевозок в России растет: каждый месяц пассажиропоток увеличивается в среднем на 10%. Между тем, российским авиакомпаниям нужно 900 новых летчиков ежегодно, а вузы выпускают только 750 специалистов.

Если ситуация не изменится, то в следующем году авиаотрасль столкнется с настоящим кризисом, отметил вице-президент профсоюза летного состава России Олег Приходько. По словам эксперта, речь идет не только о нехватке специалистов, но и о качестве их подготовки.

"Сейчас многие компании испытывают нехватку самолетов. Есть работа, есть самолеты, но их не могут обеспечить летными экипажами. В теории самая острая проблема возникнет в следующем году. Сейчас, в принципе, штатное расписание закрывается, но впритык, с большими переработками со стороны пилотов, с очень интенсивными режимами рабочего времени. Но с весны 2019-го на самолетах, которые собирается ввести, например, авиакомпания "Россия", летать уже будет некому. У нас в стране вообще порядка 16 тыс. пилотов. И к следующему году 1 тыс. пилотов, по нашим расчетам, нужно где-то брать, - отметил Олег Приходько. - Что касается ухода российских летчиков на зарубежный рынок, то на первом месте стоит не зарплата, а режим работы и отношение компании. Вот я сам пилот, летаю и 40 дней не был дома. Те же китайские компании предлагают режим работы 15/15, 20/10. При этом иностранные компании нанимают только опытных пилотов.

И тем специалистам, которых хотят приглашать на наш рынок, гораздо легче будет уйти в тот же Китай, где потребность в пилотах намного выше.

То есть в Россию придут только те, кого не взяли на работу ни в КНР, ни в Индонезии, ни в Индию. Понятно, что причина отказа - скорее всего в квалификации".

Ранее "Аэрофлот" предложил Министерству транспорта изменить систему подготовки пилотов, в частности, перевозчик просит разрешить обучать летчиков на базе самих авиакомпаний.

[\(Коммерсантъ FM\)](#)



Дочки «Аэрофлота» и «ЮТэйр» запросили у Росавиации квоты на иностранных пилотов

Входящие в группу "Аэрофлот" авиакомпании "Россия" и "Победа", а также "ЮТэйр" и "ЮТэйр - Вертолетные услуги" запросили у Росавиации квоты на прием иностранных пилотов, говорится в сообщении ведомства.

"Росавиацией приняты на рассмотрение заявления о потребности в принятии на работу иностранных граждан для замещения должности командира гражданского воздушного судна: АО "Авиакомпания "Россия", ООО "Авиакомпания "Победа", ПАО "Авиакомпания "ЮТэйр" и АО "ЮТэйр - Вертолетные услуги", - сообщили в ведомстве. Количество запрошенных квот в сообщении не указано. О сборе заявок Росавиация объявила 17 августа, он завершится в конце месяца.

Российские авиакомпании получили возможность трудоустраивать иностранцев в качестве пилотов с 2014 года, когда правительство согласилось выделить им общую квоту в 200 человек в год. Если компании ее не выбирают, оставшиеся позиции могут использоваться в следующем году. На текущий момент не распределенная численность составляет 377 человек, отметили в Росавиации.

В прошлом году глава "Аэрофлота" Виталий Савельев заявил о массовом оттоке российских пилотов в Азию. Зарплата в азиатских авиакомпаниях, в частности китайских, в валютном эквиваленте в 1,5-2 раза больше, объяснял топ-менеджер. После этого несколько российских перевозчиков объявили о введении программ стимулирования летного состава: повысили им зарплаты и ввели разовые "подъемные". Дефицит пилотов крупнейшие компании России констатируют и сейчас.

[\(Интерфакс\)](#)

ТАНТК в 2018г запустит серийное производство Бе-200 с российско-французским двигателем

ПАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г.М.Бериева" (ТАНТК) входит в НПК "Иркут") до конца 2018 года запустит серийное производство самолетов-амфибий Бе-200, оснащенных российско-французским двигателем, сообщил генеральный директор - генеральный конструктор ТАНТК Юрий Грудинин журналистам в четверг.

"Сейчас мы заключаем контракт с Минпромторгом России о проведении опытно-конструкторской работы и приступаем к строительству серийного самолета, который присоединится к летным испытаниям опытной машины. В 2021 году мы поставляем первую машину с двигателем SaM146", - сказал он.

В перспективе планируется выйти на выпуск 6-8 самолетов с российско-французским двигателем в год.

Вместе с тем ТАНТК продолжит использование двигателей Д-436 производства украинского завода "Мотор Сич" для оснащения Бе-200. Компания поставляет в настоящее время такое количество двигателей, которое обеспечивает производственную программу завода.



"В свете того, сколько они (украинский производитель, - "ИФ") смогут поставлять нам, столько и будут поставлять. Это очень хорошая мировая практика. Поэтому ничего нового мы не изобретаем, наоборот, идем в мировом тренде, то есть, для каждого заказчика свой двигатель. Хочет заказчик двигатель украинского производства - будет такой, хочет российского-французского - будет российско-французский", - сказал Ю.Грудинин.

Он также сообщил, что ТАНТК в Китае подписал контракт на локализацию производства (лицензионную сборку), готовит переговорную позицию и уже в ближайшее время приступит к реализации проекта.

Как сообщалось, в мае 2018 года ПАО "ОДК-Сатурн" и французская Safran Aircraft Engines заключили рамочное соглашение о разработке модификации двигателя SaM146 для ремоторизированной версии российского самолета-амфибии Бе-200.

SaM146 - интегрированная силовая установка, включающая турбовентиляторный двигатель и мотогондолу с реверсивным устройством. SaM146 производится "ОДК-Сатурн" (Рыбинск) в партнерстве с Safran для оснащения пассажирских самолетов Sukhoi Superjet 100. Поставки SaM146 и все услуги по послепродажному обслуживанию осуществляет компания PowerJet (совместное предприятие Safran Aircraft Engines и "ОДК-Сатурн").

"ОДК-Сатурн" и Safran Aircraft Engines договорились о проведении модернизации (включающей в себя серьезную доработку программного обеспечения цифровой системы автоматического управления) находящейся в эксплуатации версии двигателя SaM146 для интеграции с самолетом Бе-200 и дальнейшей сертификации ремоторизированной версии. Сформирована трехлетняя "дорожная карта" по созданию трех опытных образцов, предназначенных для испытаний и сертификации.

Ранее со ссылкой на пояснительную записку к проекту поправок в федеральный бюджет-2018 сообщалось, что РФ в 2018 году может выделить 3,2 млрд рублей на замену украинского двигателя Д-436 в самолете-амфибии Бе-200 российско-французской силовой установкой SaM146. Решение принято "в целях опережающего финансирования работ по созданию ремоторизованного самолета, в том числе с учетом необходимости сокращения сроков проведения сертификационных летных испытаний", было указано в записке.

Бе-200 - многоцелевой самолет-амфибия предназначен для пожаротушения, оказания экстренной помощи в районах ЧС, поиска и спасения на воде, санитарных и грузовых перевозок. До сих пор Бе-200 оснащались двигателями Д-436 производства украинского "Мотор Сич". Но в начале этого года заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров сообщил, что Украина запретила их поставку в Россию.

Глава "Объединенной двигателестроительной корпорации" Александр Артюхов говорил в апреле, что работы по установке на самолет-амфибию двигателей SaM146 ("стандартных, но полностью с новой мотогондолой") планируется выполнить в конце 2020 года.



ПАО "ТАНТК им. Бериева" специализируется на проектировании, изготовлении и техническом обслуживании самолетов и образцов авиационной техники, в том числе гидросамолетов и самолетов-амфибий.

[\(Интерфакс-АВН\)](#)

Мантуров переизбран председателем совета директоров ОАК

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров вновь избран председателем совета директоров "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК). Такое решение было принято на заседании совета директоров корпорации 20 августа, сообщили в ОАК.

Мантуров является председателем совета директоров ОАК с 2015 года.

"Объединенная авиастроительная корпорация" создана в 2006 году с целью консолидации активов крупнейших авиапредприятий России, в настоящее время государству в лице Росимущества принадлежит 92,31% акций холдинга. В состав ОАК входят: компания "Сухой", корпорация "Иркут", РСК "МиГ", "Туполев", "Ил", "Гражданские самолеты Сухого", "Авиастар-СП", ТАНТК им. Г.М. Бериева, ВАСО, "АэроКомпозит", "ОАК-Центр комплексирования", ЭМЗ им. В.М. Мясищева, ЛИИ им. М.М. Громова.

Корпорация выпускает самолеты таких брендов как "Су", "МиГ", "Ил", "Ту", "Як", "Бериев", а также новые - SSJ100 и MC-21.

[\(Рамблер\)](#)

В рамках форума «АРМИЯ – 2018» состоялась Российско-Индийская военно-промышленная конференция

На площадке Международного военно-технического форума «АРМИЯ – 2018» состоялся 4-й этап Российско-Индийской военно-промышленной конференции. Индийскую делегацию возглавил Секретарь оборонного производства Министерства обороны Республики Индии Аджай Кумар, российскую – заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Рязанцев.

В мероприятии приняли участие представители 47 предприятий индийской промышленности и 30 организаций российского оборонно-промышленного комплекса.

Участники Конференции обсудили вопросы совершенствования послепродажного обслуживания военной продукции, ранее поставленной в Индию и произведенной там по лицензиям. В ходе заседаний «круглых столов» рассмотрен подготовленный Минпромторгом России совместно с заинтересованными российскими организациями перечень запасных частей и комплектующих изделий, производство которых возможно организовать на территории Индии. Представители индийских штатов Тамил-Наду и Уттар-Прадеш выступили с презентациями о возможностях развития совместного производства в формируемых «промышленных коридорах».

Ассоциация Вертолетной Индустрии

Обзор отраслевых новостей

20 – 27 августа 2018 г.



Кроме того, Стороны обговорили шаги в отношении практической реализации достигнутых в ходе предшествующих этапов Конференции договоренностей и подписали ряд документов о сотрудничестве между компаниями двух стран.

[\(Минпромторг\)](#)