Анонсы главных новостей:

- Airbus провел испытания вертолета H160 в арктическом климате
- Leonardo Helicopters увеличили поставки вертолетов на 19% в 2018 году
- Андрей Богинский представил нового руководителя Конструкторского бюро вертолета Ансат
- В Иннополисе могут запустить аэротакси
- В Подмосковье приступили к эксплуатации нового вертолета санавиации
- В Тверскую область прибыл новый вертолет для санавиации
- Вертолетное турне ХелиКо Групп на Heli-Expo 2019
- Вертолетной пожарно-спасательной службе Москвы исполнилось 25 лет
- Индия три года не может подписать контракт на ремонт Ми-26
- Китай совместно с Россией планирует произвести около 200 тяжелых вертолетов AHL
- На каком топливе будет летать авиация XXI века
- Новейший российский дрон SKYF с легкостью заменит вертолет Ми-8
- Определились стартовые заказчики на обновленный вертолет H145
- Ресурсные EC135 и A109E пользуются популярностью
- Русские Вертолетные Системы заступили на дежурство в Магаданской области и эвакуировали первых пострадавших
- Хотим как у Путина: «Кортежу» в Казани приделают лопасти
- ЦАГИ рассматривает проекты вертолёта для работы в Арктике
- Центр военных переводов компании ЭГО Транслейтинг стал официальным лингвистическим партнером HeliRussia 2019

Новости вертолетных программ

ЦАГИ рассматривает проекты вертолёта для работы в Арктике

Специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени Н.Е. Жуковского разработали несколько проектов перспективного скоростного вертолета для работы в условиях Заполярья.

Будущая машина сможет быть использована как медицинский или спасательный вертолёт, обслуживать нефтедобывающие платформы и корабли на Северном морском пути. Сейчас сотрудники института изучают комплекс условий, в которых предстоит работать вертолёту на Крайнем Севере.

«Время, затрачиваемое на доставку больного при угрозе его жизни в стационар, не должно превышать двух часов. Если мы говорим об Арктической зоне с очень низкой плотностью населения или сильно удаленных от берега районах добычи нефти и газа, то надо учесть, что максимальная дальность полета вертолёта может составить свыше 1000 км. Все это свидетельствует о том, что без скоростных винтокрылых летательных аппаратов в санитарной авиации не обойтись», – рассказал начальник отдела системных исследований в области воздушного транспорта ЦАГИ Андрей Смирнов.

На следующем этапе разработки в институте планируют создать программный комплекс, моделирующий медико-спасательные операции на суше и на море, для оценки эффективности перспективного вертолёта.

В ЦАГИ также продолжаются работы по проекту лёгкого российского вертолёта VRT500.
(Авиаград Жуковский)

Китай совместно с Россией планирует произвести около 200 тяжелых вертолетов AHL

Китай планирует произвести по меньшей мере 200 совместно разрабатываемых Россией тяжелых вертолетов AHL (Advanced Heavy Lifter). Как заявил главный конструктор Китайского вертолетного института научных исследований и разработок (CHRDI - China Helicopter Research and Development Institute, также известен как Институт №602) У Симин, массовое производство планируется начать к 2032 году.

"По предварительным расчетам, сертификация этого 40-тонного вертолета закончится ориентировочно к 2032 году. В будущем планируется произвести около 200 машин", - приводит его слова в понедельник информационный портал Sina.

"Накопленного нами опыта в сфере разработок трансмиссии недостаточно, мы сотрудничаем с Россией для того, чтобы заимствовать достоинства и восполнить недостатки. Этот проект сотрудничества является знаменательным: когда он будет завершен, Китай сможет производить тяжелые вертолеты", - указал он.

Как отмечает Sina, вертолет может использовать два вида силовых установок - разрабатываемый "Вертолетами России" ПД-12В (в китайском тексте указывается ошибочное написание ПД-21В - прим. ТАСС) и украинский двигатель Д-136 производства "Мотор Сич".

"Даже российские СМИ признают, что ПД-12В более дорогой и, что более важно, находится на стадии опытно- конструкторских работ, за которым последуют испытания, а также процесс получения соответствующих лицензий и сертификатов, который может продлится неопределенный срок. Это привнесет факторы нестабильности в разработку 40-тонного вертолета", - утверждают авторы статьи.

Кроме того, как указывает Sina, украинский Д-136 уже на протяжении нескольких десятков лет эксплуатируется на вертолетах Ми-26 и доказал свою надежность.

В ноябре 2018 года украинская компания "Мотор Сич" и китайский промышленный консорциум Skyrizon Aviation представили проект по строительству на территории Китая завода по выпуску двигателей для самолетов и вертолетов. Предприятие должно начать работу в 2020 году и сможет ежегодно выпускать до 1 тыс. двигателей. Объем инвестиций, как ожидается, составит около 20 млрд юаней ($2,8 млрд). Ожидается, что оно будет производить силовые установки для учебно-тренировочных и военно-транспортных самолетов, а также вертолетов Ми-8/Ми-17.

Тяжелый вертолет AHL

Подписанное в 2016 году Россией и Китаем межправсоглашение предполагает, что "Вертолеты России" осуществят инвестиции в проект в виде технологий, а также разработают техническое предложение и отдельные системы новой машины на контрактной основе. Китайская сторона будет заниматься организацией и реализацией программы в целом, включая проектирование, постройку опытных образцов, проведение испытаний, сертификацию, производство, а также продвижение вертолета на рынок и общую координацию работ.

По озвученным данным, максимальная взлетная масса вертолета составит 38,2 тонны, практический потолок - 5,7 тыс. м. Дальность полета будет достигать 630 км, максимальная скорость - 300 км/ч. Грузоподъемность AHL при расположении груза внутри фюзеляжа составит 10 т, а при его размещении на внешней подвеске - до 15 т.
(ТАСС)

Airbus провел испытания вертолета H160 в арктическом климате

Концерн Airbus Helicopters завершил сертификационные испытания вертолета H160 в арктическом климате. Первый серийный вертолет такого типа был отправлен для этой цели в Рованиеми в Лапландии в феврале. Во время испытаний температура воздуха достигла -37С.

Основная цель испытания состояла в том, чтобы подтвердить производительность и способность работать в арктических условиях H160 в стандартной конфигурации. В предыдущих аналогичных исследованиях в Канаде участвовал один из прототипов вертолета.

Испытания включали в себя 13-часовой полет из Мариньяна в Финляндию и более 20 часов полета и наземных тестов на месте. Серийный H160 эксплуатировался с базы Скандинавской Авиационной Амбулатории Babcock. Компания эксплуатирует вертолеты H145 для медицинского транспорта для

нужд FinnHEMS и правительства Аландских островов. Babcock также будет первым серийным пользователем H160, предназначенным для оказания неотложной медицинской помощи.

«Это были очень плодотворные попытки. Чем ниже температура, при которой мы можем успешно летать и работать, тем ниже температура, при которой наши клиенты могут выполнять свою работу. Мы были очень довольны условиями, преобладающими в Лапландии, и характеристиками H160», - сказал Бернард Фуярский, директор программы H160.
(AircargoNews.ru)

Новости вертолетной индустрии в России

Ветроуказатель РВ - развитие

Развитием популярной бюджетной линии ветроуказателей Аэротема стали - Ветроуказатели КВ представляющие собой набор, состоящий из тканевого конуса, формообразующего кольца, скобы для поддержания конуса в развернутом виде и поворотного узла, позволяющего свободное вращение ветроуказателя вокруг своей оси и препятствует срыву ветроуказателя с мачты в вертикальном направлении. Ветроуказатель КВ соответствует всем действующим нормам и правилам, применяемым к посадочным площадкам для вертолетов и аэродромам. Единственным неудобным фактом для конечного потребителя является тот, что выбор мачты для крепления Ветроуказателя КВ остается за покупателем.

Компания Аэротема постоянно отслеживает эксплуатационные характеристики своей продукции, а также учитывает пожелания и замечания потребителей. Так в настоящее время обновлены ряд элементов модели Ветроуказателя КВ (подробнее смотрите обзор на сайте):

- Модернизированный поворотный узел. В новой модификации используются более эффективные подшипники вместо втулки скольжения.
- Посадочные размеры втулки поворотного узла были адаптированы под стандартную стальную трубу с внешним диаметром 45мм. Поворотный узел стал универсальным с возможностью крепления как на мачту (трубу), так и во внутреннее отверстие мачты.
- Слабым местом КВ оказалась скоба – элемент конструкции ветроуказателя, внесенный нашими конструкторами для удержания формы тканевого конуса ветроуказателя. Данная скоба препятствует опаданию и запутыванию тканевой части ветроуказателя и должна располагаться строго вертикально. Даже наши конкуренты и подражатели на своих сайтах разместили фотографии неправильно собранного ветроуказателя. Наши конструкторы нашли нехитрое решение и теперь все элементы можно собрать только единым способом – допустить ошибку стало невозможно.
- Для всех элементов Ветроуказателя КВ была разработана индивидуальная упаковка. Теперь хранение, перевозка и внешний вид стали более привлекательными и несут характерные признаки бренда ООО «Аэротема». Упаковка стала меньше, вероятность нанесения каких-либо повреждений внешнему виду продукта сведено к минимуму. Такой продукт можно вручить и в качестве подарка.

(Аэротема - рассылка)

Целевики Улан-Удэнского авиационного завода вернулись на предприятие после обучения

Студенты-целевики Улан-Удэнского авиационного завода холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) завершили обучение в Восточно-Сибирском государственном университете технологий и управления по специальности «Самолето- и вертолетостроение» и пришли работать на предприятие. Обучение в ВСГУТУ прошли 7 молодых специалистов.

В выпускных проектах студенты продемонстрировали разработки по глубокой модернизации нового легкого вертолета VRT-500. Освоив автоматизированное проектирование, они представили конструкторскую, технологическую документацию в современных пакетах, которые широко используются на Улан-Удэнском авиационном заводе. Итоговые проекты показали уровень освоения молодыми специалистами цифровых технологий.

"Совместная работа нашего предприятия и ВСГУТУ по подготовке кадров - одна из задач, решение которой должно помочь заводу и республике ставить амбициозные цели в промышленной области и достигать запланированного результата, – подчеркнул управляющий директор АО "У-УАЗ" Леонид Белых – Выпускники по специальности "Самолето- и вертолетостроение" обладают такими общеобразовательными и профильными компетенциями, которые позволят им успешно работать в отрасли".

В результате выстроенной системы дуального образования сегодняшние выпускники знакомы с производством не понаслышке. С целью изучения технических процессов и наработки необходимого материала будущие авиастроители проходили практику на предприятии. Студенты изучили особенности заготовительно-штамповочного, механообрабатывающего и агрегатно-сборочного производства, ознакомились с полным циклом изготовления летательного аппарата: от конструкторского бюро до летно-испытательной станции.
(У-УАЗ - рассылка)

В Подмосковье приступили к эксплуатации нового вертолета санавиации

Территориальный центр медицины катастроф Московской области начал использовать вертолет "Ансат", говорится в сообщении пресс-службы министерства здравоохранения Подмосковья.

"На новом воздушном транспортном средстве выполнены уже два вылета", - цитирует пресс-служба министра Дмитрия Матвеева.

Отмечается, что в 2019 году территориальная служба медицины катастроф планирует совершить не менее 450 вылетов. Санитарная авиация применяется для оказания медицинской помощи пострадавшим в ДТП, пожарах и других чрезвычайных ситуациях.

В феврале пресс-служба губернатора Подмосковья Андрея Воробьева сообщила, что Московская область получила вертолет "Ансат" от Национальной службы санитарной авиации.
(РИА Новости)

В Великом Новгороде появилась база для санавиации

Вертолетная площадка и ангар для санитарной авиации оборудовали в Новгородской области рядом с детской областной больницей.
В рамках национального проекта «Здравоохранение» регионы получают финансирование на развитие санитарной авиации. На эти цели правительство выделяет 4,4 млрд рублей. В текущем году 15 регионов подключились к проекту, в том числе Новгородская область.

В Великом Новгороде работает вертолет BELL-407, оснащенный всем необходимым для оказания первой помощи. Это дефибриллятор, УЗИ-аппарат и оборудование для искусственной вентиляции легких. На борту есть вакуумный матрас для перевозки младенцев.

Рядом с ГОБУЗ «Областная детская клиническая больница» появилась вертолетная площадка, ангар и база для медиков. Сбор бригады займет не более 10 минут. Время полета без подзаправки составляет 500 километров. Техника приспособлена для посадки в любом месте, что позволит забирать пациентов сразу с мест происшествий.

В этом году Новгородская область получит 45 миллионов на санавиацию. Это позволит совершить более ста вылетов. Власти рассчитывают с помощью новой системы снизить смертность в ДТП и от инсультов.
(Невские новости Великий Новгород)

Судебные приставы выставили на торги 10 вертолетов

В Оренбурге арестовали имущество одного из предприятий на общую сумму 90 миллионов рублей. В счет долга с молотка намерены продать 10 вертолетов. Исполнительное производство о взыскании долга находится на исполнении в УФССП России по Москве.

Часть имущества, а именно 10 вертолетов, расположены на территории производственного комплекса Оренбурга. С целью исполнения требований судебного решения московские коллеги направили поручение о наложении ареста и реализации имущества судебным приставам Оренбуржья.

– Судебные приставы Оренбурга составили акт описи и ареста в отношении 10 вертолетов и передали их на принудительную реализацию, путем проведения торгов, – сообщили RIA56 в УФССП по Оренбургской области. Специализированная организация оценила вертолеты организации-должника почти на 90 млн рублей.
(РИА Оренбуржье)

Вертолетной пожарно-спасательной службе Москвы исполнилось 25 лет

Вертолетной пожарно-спасательной службе Москвы во вторник исполняется 25 лет, сообщили РИА Новости в пресс-службе Московского авиационного центра (МАЦ).

По словам директора МАЦ Кирилла Святенко, которые приводятся в сообщении, вертолеты центра привлекаются на все крупные пожары в высотках и промзонах столицы.

"Наши пилоты всегда готовы к вылету. В случае вызова через 15-20 минут экипажи уже будут у горящего здания", - говорится в пресс-релизе со ссылкой на слова Святенко.

Сейчас в оперативном управлении МАЦ находятся 10 вертолетов, среди которых 4 пожарных борта (Ка-32А и Ми-26), а также 5 санитарных ВК117С-2. С 2018 года вертолетные экипажи перешли на круглосуточный режим работы. По данным пресс-службы, с помощью вертолетов учреждения в Москве и регионе было потушено более 70 крупных пожаров, включая возгорание на заводе "Серп и молот", пожары в башне Федерация ММДЦ "Москвы-Сити" и на Первой Магистральной улице.

В юбилейный год в МАЦ ожидается пополнение авиа-парка - у вертолета Ка-32 1989 года выпуска заканчивается нормативный срок эксплуатации. "По решению мэра Москвы, вместо него город приобретет машину новой модификации – Ка-32А 11ВС. По общему признанию, это один из лучших противопожарных вертолетов во всем мире", - подчеркивается в сообщении.
(РИА Новости)

Какие татарстанские компании прячутся в офшорах

Так или иначе офшоры являются акционерами 74 татарстанских компаний. Крупнейшие из них связаны с нефтяной промышленностью. Однако кипрские структуры владеют и частью активов крупных предприятий, застройщиков и банков республики.
Inkazan уже публиковал топ-10 крупнейших татарстанских компаний по объему выручки. Тогда аналитик ГК «Финам» Алексей Корнев сообщил Inkazan, что иностранная юрисдикция дает несколько преимуществ: льготное налогообложение дохода акционера от участия в компании, возможность не «светить» имя владельца доли в компании.

Среди татарстанских компаний, часть которых скрыта в офшорах, есть крупные предприятия и торговые площадки, организации, работающие в сфере развлечений и даже банки.

Крупнейшим акционером ПАО «Казанский вертолетный завод» является АО «Вертолеты России», которому принадлежит 99,65% компании. В числе прочих мелких акционеров, по данным Росстата, фигурирует кипрский RENAUDIX INVESTMENTS LIMITED. При этом казанский завод выполняет оборонные заказы.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», чистый убыток компании в третьем квартале 2017 года составил более 2,35 млрд рублей. В этот год предприятие реализовало лишь 65 вертолетов. В начале прошлого года пост гендиректора завода покинул Вадим Лигай, на его место пришел Юрий Пустовгаров.

В мае предприятие перешло на четырехдневную рабочую неделю из-за того, что не был подписан контракт на поставку техники с Индией – он должен был обеспечить завод заказами и загрузить

производство. Впоследствии появились слухи, что Казанский вертолетный завод сократит часть сотрудников.
<...>
(Inkazan)

«Хотим как у Путина»: «Кортежу» в Казани приделают лопасти

КВЗ готовит VIP-вертолет, который продолжит линейку лимузинов Aurus. На него хотят добровольно-принудительно пересадить важных чиновников

Вертолет «Ансат» в облике лимузина Aurus начали прорабатывать холдинг «Вертолеты России» и создатель транспорта для первых лиц «Кортеж» — институт «НАМИ». По данным источников «БИЗНЕС Online», VIP-борт создадут на КВЗ и покажут на МАКС-2019. По оценкам экспертов, отделка салона обойдется недорого — порядка 10 млн рублей. Таким образом, традиция будет продолжена на новом уровне — казанские «вертушки» возят первых лиц еще со времен Хрущева.

<...>

Но почему именно КВЗ и «Ансат», а не, скажем, новейший Ми-38, впечатляющий макет VIP-салона которого демонстрировали уже не раз, или не активно продвигаемый сегодня Улан-Удэнским авиазаводом самый технически навороченный вариант Ми-8 — Ми-171А2?

Первое. Еще со времен СССР и Ми-4 правительственный авиаотряд заказывает вертолеты исключительно на КВЗ (и только в последнее время к ним добавились четыре итальянских AgustaWestland AW139). Сегодня, по некоторой информации, в специальном летном отряде «Россия» — 20 казанских машин. Известно, что первые два Ми-8МТВ-1С для Путина были заложены еще в 2001 году. В пятиместном салоне — кресла, рабочий стол, гардероб, кухня с холодильником и баром, помещение для обслуживающего персонала. Внешне такие вертолеты от обычных отличаются разве что большим количеством антенн.

К слову, выпускать VIP-вертолеты КВЗ начал, так сказать, с подачи американцев. В 1959 году Никита Хрущев посетил США, его заинтересовало то, что американские первые лица по стране летают на вертолетах. Генсек приказал купить два Boeing-Vertol V-44 и два Sikorsky S-58. Пользоваться ими он не стал, но приказал срочно разработать аналогичные салонные варианты выпускавшихся тогда в Казани Ми-4. На них, как пишет в книге «Казань авиационная» Равиль Вениаминов, летали генеральные секретари, короли и президенты, маршалы и министры. С 1968 года место «четверок» заняли Ми-8.

Как рассказал «БИЗНЕС Online» бывший замгендиректора КВЗ и идеолог создания «Ансата» Валерий Карташев, VIP-салонов строили много — «десятки, если не сотни», и дело это было хлопотное: «У правительственного отряда особые требования, специальные технические условия. Взять лопасти. Обычно на каждую серийную лопасть какие-то замечания — размерчик не совсем, зачистить что-то дополнительно надо. Так вот для правительственной машины вообще никаких замечаний не должно быть изначально. Мы таких лопастей за год набирали штук 6 из 300. Сделали — отложили, всегда один комплект лежал в запасе. И так по всему! Страшное дело! И все это контролирует военная приемка, с

которой не договоришься. Поэтому, если „Ансат“ пойдет в правительственный отряд, дай бог, чтобы справились».

Второй аргумент за «Ансат». Как отметил в беседе с «БИЗНЕС Online» главный редактор отраслевого портала Aviarunet Роман Гусаров, новейший и активно продвигаемый сегодня для правительственных нужд Ми-38 для Aurus все же слишком велик. Что касается Ми-8, то, сколько его ни перелицовывай, это все равно машина родом из 60-х годов, а такую назвать Aurus язык не повернется. А вот «Ансат» и как самый новый продукт, и по своему функционалу как раз самое то. «И потом, что такое проект „Кортеж“? — рассуждает эксперт. — Ну пять вертолетов пойдет в президентскую „конюшню“, а дальше? Он нацелен на коммерческие продажи. И речь идет о продаже бизнесменам, которые хотят ездить на престижном автомобиле и летать на столь же престижном вертолете, в данном смысле у „Ансата“ куда больше шансов, чем у Ми-8, который для этого избыточен по габаритам и функционалу. Все-таки Ми-8 — это как танк, а ездить хочется все же на автомобиле. При этом „Ансат“ — тоже немаленький вертолет, а потому вполне соответствует теме Aurus, потому все логично».

Кстати, эксперт отметил, что казанскому заводу больших денег изготовление аурусовского «Ансата» не принесет: он будет выпускать стандартный зеленый борт, а вот кто заработает, так это компания по изготовлению интерьеров, которой достанется заказ на отделку салона. По словам генерального директора казанской «Тулпар Интерьер Групп» (входит в «Тулпар Аэро Групп» известного авиабизнесмена Азата Хакима) Александра Калачева, судя по фото, сложным интерьер Aurus не назовешь. «Это автомобильная в хорошем смысле слова классика, причем не XXI века, а XX, — отметил он в беседе с „БИЗНЕС Online“. — По материалам — высший класс, но не самый сложный вариант отделки — есть ведь просто космические материалы, которые определенную сложность при работе создают». Отталкиваясь от имеющихся данных, он оценил аурусовский салон «Ансата» примерно в 10 млн рублей. Также Калачев отметил, что адаптация автомобильного дизайна под авиационный — обычное дело: «Для самолетов проекты заказывают разным дизайн-бюро, в том числе автомобильным, и много концепций авиаинтерьеров было от Porsche и других известных автомобильных брендов».

Третье. Один из ключевых моментов идеологии «Кортежа» заключается в том, что руководство России хочет показать пример ориентации на отечественный продукт. Если проще, на Aurus намерены (хотя бы и принудительно) пересадить всю российскую верхушку, в том числе в регионах. Такие же планы, по общему ощущению, есть и в отношении вертолетов, а то всякого рода VIP'ы уж больно пристрастились к непатриотичной продукции Bell, Airbus Helicopters и Leonardo. Пару лет назад замгендиректора КВЗ Вадим Лигай говорил «БИЗНЕС Online»: «Задача поставлена — пересаживать на „Ансат“ всех губернаторов и прочих руководителей». Интересно, что примерно тогда же премьер-министр России Дмитрий Медведев заявил, что в будущем готов летать на «Ансате» (сегодня, насколько известно, он пользуется AgustaWestland AW-139). Во время одного из визитов на КВЗ о правительственном «Ансате» говорил и министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. Когда ему, сидящему в казанском вертолете, стали объяснять, что сейчас в салоне установлено только 7 сидений, но можно вместить еще, он живо возразил: «Нет, больше не надо! Мне вот такой салон нужен». «Салон мы вам лучше сделаем», — пообещал в то время гендиректор КВЗ Лигай.

К слову, по нашим данным, на люксовый вертолет уже есть покупатель. Можно предположить, что «Ансат» в варианте Aurus именно для минпромторга и предназначен: в конце концов, именно это министерство — зачинщик темы «Кортеж».

«Если государство скажет чиновникам, в том числе региональным, использовать только отечественное, значит, будут, никуда не денутся, — уверен Гусаров. — В конце концов, президент у нас тоже на Mercedes ездил, а теперь — на Aurus. Да и чем „Ансат“ хуже того же Bell? По основным характеристикам — ничем. Сегодня пошел целый поток казанских вертолетов для медицины. В свое время я не особо верил в этот проект, но сейчас санитарные машины уже во многих регионах летают и о каких-либо серьезных технических проблемах речи не идет».

«Как известно, линейка Aurus включает в себя все, что нужно для организации безопасного передвижения влиятельных лиц — крупных государственных чиновников, руководителей регионов и корпораций, — дополняет в беседе с „БИЗНЕС Online“ эксперт-аналитик АО „Финам“ Алексей Калачев. — Вертолет в этом списке смотрится вполне органично, его можно использовать как для служб безопасности, так и для перемещения охраняемого лица».

Четвертое. Это отличная реклама «Ансату», который холдинг «Вертолеты России» сегодня пропагандирует при каждом удобном случае, в том числе за границей. Включение «Ансата» в линейку Aurus может оказаться удачным маркетинговым ходом, полагает Калачев. Гусаров тоже указывает, что в таком случае имидж новой машины резко пойдет вверх не только в России, но и за границей: «Тема Aurus сейчас продвигается не только для внутреннего потребления, но и для внешнего. За границей все уже обратили внимание, что русские затеяли большой проект, к тому же это автомобиль, на котором Путин ездит, — ух ты! А если сюда еще и вертолет добавить и, как в советское время с „Жигулями“, которые на экспорт именовались LADA, что-то вроде ребрендинга сделать, это будет хорошим ходом. И потом, если на вертолете будут летать большие начальники, это уже реклама — все же понимают, что, к примеру, русский премьер на ненадежной машине не полетит. Пока сами не полетим, никто в это не поверит».

Интересную ремарку сделал Карташев: «Все большие люди из других стран, которые заказывали у нас салоны Ми-8, хотели, чтобы сделано было „как у Путина“».

Мы предложили заинтересованным сторонам прокомментировать информацию о включении «Ансата» в проект Aurus. НАМИ на момент выхода статьи ответа не предоставил, а в холдинге «Вертолеты России» пообещали ответить в ближайшее время.
(БИЗНЕС Online)

В Улан-Удэ сотрудники авиазавода воровали комплектующие Ми-8

В Бурятии завершено расследование крупной кражи с Улан-Удэнского авиазавода Обвиняемым инкриминируется «тайное хищение чужого имущества, совершенное группой лиц по предварительному сговору, в особо крупном размере». А именно на сумму свыше 1,8 млн. рублей, сообщили в Восточно-Сибирском следственном управлении на транспорте СКР.

По версии следствия, с марта 2017-го по февраль 2018-го года один из обвиняемых - слесарь Улан-Удэнского авиационного завода похитил с территории предприятия комплектующие детали трех гасителей вибрации для вертолетов Ми-8, получив в качестве вознаграждения 250 тыс рублей. С охраняемой территории завода детали тайно вывез водитель коммерческой организации, который за соучастие в хищении получил свыше 30 тыс. рублей.

Вознаграждение двум членам преступной группы выплатил третий соучастник - производственный мастер Улан-Удэнского лопастного завода, уголовное дело в отношении которого уже находится на рассмотрении в суде. Используя украденные детали, мужчина осуществил сборку гасителей вибрации вертолета в гаражном помещении, а затем реализовал их, распорядившись выручкой по своему усмотрению.

Уголовное дело с утвержденным обвинительным заключением направлено в суд для рассмотрения по существу.
(Номер один)

Центр военных переводов компании ЭГО Транслейтинг стал официальным лингвистическим партнером HeliRussia 2019

Центр военных переводов компании ЭГО Транслейтинг стал официальным лингвистическим партнером XII Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2019.

ООО «ЭГО Транслейтинг СБ» оказывает весь спектр лингвистических услуг на 99 языках, обладает собственным режимно-секретным отделом (РСО), все ресурсы которого аттестованы Федеральной службой по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК) и Федеральной службой безопасности Российской Федерации (ФСБ).

Компания имеет лицензию ФСБ на право проведения работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну, а также лицензии ФСТЭК на деятельность по технической защите конфиденциальной информации, деятельность по разработке и производству средств защиты конфиденциальной информации.

ООО «ЭГО Транслейтинг СБ» входит в «Союз Машиностроителей России», принимает участие в работе над отраслевыми стандартами «Научно-исследовательского института стандартизации и унификации».

В прошлом году ООО «ЭГО Транслейтинг СБ» также выступала лингвистическим партнером выставки, а специалисты компании организовали панельную дискуссию на тему «Жизненный цикл военно-технического сотрудничества».

XII Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2019 пройдет с 16 по 18 мая в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации № 2403-р от 30 октября 2017 года. Место проведения – залы №3 и 4 павильона №1 МВЦ «Крокус Экспо».Организатор выставки –

Минпромторг России, устроитель – компания «Русские Выставочные Системы». Мероприятие проходит по инициативе и при поддержке Ассоциации Вертолетной Индустрии.
(HeliRussia 2019)

Вертолет для Росгвардии в Татарии: объявлен тендер на ремонт

Управление Федеральной службы войск национальной гвардии РФ по Татарии объявило тендер на выполнение капитального ремонта через каждые 2200 часов налета или после 12 лет эксплуатации вертолета Robinson R-44 Raven II, используемого для нужд авиационного отряда специального назначения управления. Средства на эти цели выделят из федерального бюджета, цена лота составит почти 30 млн рублей, передает корреспондент ИА REGNUM.

Аукцион пройдет 29 марта 2019 года, начальная цена контракта - 29 686 309,2 рубля. Работы должны быть выполнены на технической базе исполнителя - станции технического обслуживания или сервисном центре в Казани. Срок выполнения работ - до 1 декабря 2019 года.

Участник закупки обязан иметь сертификат соответствия, выданный Федеральным агентством воздушного транспорта на право производить техобслуживание воздушных судов, а основанием для работ является окончание срока службы до первого капитально-восстановительного ремонта, согласно требованиям эксплуатационно-технической документации.

"Работы по разборке и упаковке вертолета для отправки к месту ремонта проводятся силами исполнителя по месту базирования авиационной техники заказчика: международный аэропорт "Казань", ангар ООО "Авиасервис", - отмечается в техзадании и уточняется, что исполнитель может для выполнения отдельных видов работ по контракту привлекать третьих лиц.

Победителю аукциона предстоит заменить 17 деталей на новые или прошедшие капитальный ремонт в заводских условиях компании "Robinson Helicopter Company", в их числе двигатель, лопасти, ремни безопасности. Помимо этого, исполнитель при выполнении периодического технического обслуживания должен производить замену 21 детали на новые.
(REGNUM)

Сотрудницы КВЗ получили республиканские и городские награды

Сотрудницам Казанского вертолетного завода холдинга "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) вручили республиканские и городские награды. Церемонии прошли в Казанской Ратуше, а также в Большом концертном зале имени С. Сайдашева, где поздравляли победительниц республиканского конкурса "Женщина года. Мужчина года: женский взгляд".

Диплом победительницы республиканского конкурса "Женщина года. Мужчина года: женский взгляд" в номинации "Моя судьба - моя профессия" получила герметизаторщик Асия Илалова. В чествовании победителей конкурса участвовали Президент Татарстана Рустам Минниханов и генеральный директор ЮНЕСКО Одре Азуле. Асия Илалова 41 год работает на КВЗ, не раз отмечалась благодарностями руководства предприятия, а в 2007 году ей присвоили звание Почетный ветеран

завода. Ранее она была отмечена в рамках городского этапа конкурса. Также мэр Казани Ильсур Метшин вручил Асие Илаловой знак отличия "За труд и доблесть на благо Казани".

Такую же городскую награду получила и Анна Волостнова. Трудовой путь на КВЗ она начала в 1969 году аэродромным рабочим, а с 1980-го работает лаборантом по обработке измерений в службе объективного контроля на летно-испытательном комплексе завода. Она обучила этой профессии не одно поколение молодых специалистов, ее портрет неоднократно помещался в галерею "Лучшие люди завода".

Благодарностью мэра Казани отметили заведующую Домом культуры КВЗ Ольгу Дроздову. Она пришла в ДК "Машиностроитель" в 1982 году балетмейстером, под ее руководством создан хореографический ансамбль "Веселые искорки" и другие творческие коллективы, которые традиционно успешно участвуют в городских, республиканских, межрегиональных, российских и международных фестивалях и конкурсах. Также Ольга Дроздова активно участвует в общественной жизни завода: она - член комиссии по работе среди женщин и детей, а также культурно-массовой комиссии профкома. За успехи в своем важном деле она в разные годы была награждена почетными грамотами администрации Авиастроительного района Казани, управления культуры Исполнительного комитета столицы РТ, также ей присвоено почетное звание Заслуженный работник культуры Республики Татарстан.
(КВЗ)

В Тверскую область прибыл новый вертолет для санавиации

13 марта Тверская область получила еще одну единицу техники для нужд санитарной авиации - в регион прибыл новый вертолёт Ми-8, который поставлен в Верхневолжье в рамках нацпроекта «Здравоохранение». Теперь в авиапарк службы санавиации региона входит два воздушных судна: новая машина и второй вертолёт Ми-8.

Новый вертолёт, прибывший в регион и уже готовый к вылетам к пациентам, будет базироваться на аэродроме Змеёво. На базе областной клинической больницы сформирована и обучена врачебная бригада для работы на этом воздушном судне.

Как отмечают в пресс-службе правительства региона, развитие санитарной авиации очень актуально для Тверской области, которая является самым крупным регионом Центральной России. Благодаря вертолетам медикам удается оперативно доставлять "тяжелых" пациентов из отдалённых районов в Тверь или федеральные медицинские центры. Об этом говорит статистика: в регионе начали использовать санитарную авиацию с 2011 года, и за это время были спасены жизни почти 500 человек.

«Тверской области поставлен новый современный вертолет, оборудованный всем необходимым для оказания медицинской помощи. Протяженность нашей области – более 400 километров, поставленный нам Ми-8 позволяет сделать вылет и доставить больного в медицинское учреждение без дозаправки. Что очень важно – проводить медицинские процедуры, реанимационные мероприятия можно прямо на борту во время полета. Это означает, что мы сможем спасти жизни многих наших граждан», - отметил губернатор Игорь Руденя, комментируя событие.

Напомним, что в феврале этого года сертификат о присоединении Тверской области к Единой системе санитарно-авиационной эвакуации на территории РФ и передаче региону нового вертолёта был вручён губернатору Игорю Рудене на торжественной церемонии на площадке Московского вертолетного завода им. М.Л. Миля. Планировалось, что Тверская область получит вертолёт «Ансат», однако было принято решение о поставке региону Ми-8 - именно эта модель может совершать полёты на большие расстояния без дозаправки. Вертолёт изготовлен АО «Вертолеты России», входящим в состав Госкорпорации «Ростех».

В настоящее время на территории Верхневолжья насчитывается 25 площадок, где могут приземляться вертолеты санавиации, одна из них - рядом с областной клинической больницей в Твери.

Отметим, что сегодня санавиация в очередной раз продемонстрировала свою исключительную важность для жителей Тверской области: в ночь на 13 марта в Тверскую детскую областную клиническую больницу были доставлены братья-двойняшки Саша и Леша, которым всего 1 месяц и 12 дней.

У малышей на фоне острой вирусной инфекции развилась дыхательная недостаточность, в тяжелом состоянии они были доставлены в Пеновскую ЦРБ, куда в максимально короткие сроки прибыл вертолет санавиации. На вертолете медики доставили младенцев в особом специнкубаторе в Тверь, где помощь им оказали в ДОКБ. Сейчас жизни малышей-двойняшек ничего не угрожает.
(Тверские ведомости)

Первый серийный вертолет Ми-38 представят на авиасалоне МАКС-2019

На авиасалоне МАКС-2019, который пройдет с 27 августа по 1 сентября в подмосковном Жуковском, представят первый серийный вертолет Ми-38, сообщается в группе авиасалона в «ВКонтакте».

«МАКС-2019, как и выставки предыдущих лет, станет площадкой для премьерной демонстрации. Холдинг «Вертолеты России» представит первый серийный вертолет Ми-38. Новинка, собранная Казанским вертолетным заводом, обещает стать гвоздем программы», — говорится в сообщении.

Впервые потенциальным покупателям будет предложена винтокрылая машина, сочетающая роскошь VIP-салона большого бизнес-джета, выдающиеся показатели по скорости и дальности полета и способность выполнять взлет с небольших площадок.

Авиасалон МАКС пройдет в этом году с 27 августа по 1 сентября на аэродроме «Раменское» в Жуковском.
(РИАМО)

«Русские Вертолетные Системы» заступили на дежурство в Магаданской области и эвакуировали первых пострадавших

«Русские Вертолетные Системы» заступили на дежурство в Магаданской области и эвакуировали первых пострадавших. Прилетевший накануне новый вертолёт Ми-8АМТ отправился с самого утра на вызов в самый отделённый округ Магаданской области. Из бригады оленеводов в тундре потребовалась срочная эвакуация двух заболевших детей в Районную больницу посёлка Эвенск.

«Мы ждали этот вертолёт, его ждали пациенты. Когда речь идёт о здоровье детей, может быть принято только одно решение — использовать все возможные силы и средства для спасения. Территория Магаданской области большая и санитарной авиации — это реальная помощь и спасение жизней людей», — сказал губернатор Магаданской области Сергей Носов.

В рамках реализации Приоритетного проекта развития санитарной авиации Министерство Здравоохранения и Демографической Политики Магаданской области и АО «Русские Вертолетные Системы» и заключили контракт на выполнение авиаработ. Теперь эвакуацию и плановую транспортировку пациентов из труднодоступных районов области в специализированные учреждения здравоохранения осуществляет новый медицинский вертолет Ми-8АМТ «РВС», что существенно сокращает время оказания медицинской помощи жителям региона.

Вертолет Ми-8АМТ оснащен двухместным специализированным медицинским модулем производства ООО «Казанский агрегатный завод» и предназначен для эвакуации носилочных пострадавших и оказания им квалифицированной медицинской помощи. Широкий спектр современного медицинского оборудования позволяет осуществлять непрерывный мониторинг состояния здоровья пациента и комплекс мер по его поддержанию.

Один из важных плюсов модульной системы — универсальность применения. Медицинское оборудование модуля может работать как от электросети воздушного судна, так и от резервных источников питания, что повышает надежность системы в экстренных ситуациях.
(Русские Вертолетные Системы)

Андрей Богинский представил нового руководителя Конструкторского бюро вертолета Ансат

Генеральный директор холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) Андрей Богинский посетил Казанский вертолетный завод, где проинспектировал ход производства, уделив особое внимание вертолетной технике, изготавливаемой в рамках программы развития санитарной авиации РФ.

В ходе посещения предприятия Андрей Богинский также провел встречу с ведущими сотрудниками конструкторского бюро Казанского вертолетного завода и представил Алексея Гарипова, который приступит к исполнению обязанностей заместителя управляющего директора - начальника ОКБ Казанского вертолетного завода с 1 мая с.г.

"Ансат - один из ключевых гражданских проектов холдинга. Широкие возможности и конкурентоспособность этого вертолета на мировом рынке были подтверждены в ходе прошлогоднего демотура по странам Юго-Восточной Азии. Уверен, что в этом году машину по достоинству оценят ведущие мировые эксплуатанты на авиасалоне в Ле Бурже. Такое внимание к проекту, в свою очередь, накладывает дополнительные обязательства на конструкторское бюро КВЗ, которое должно обеспечить своевременную модернизацию вертолета и выстроить свою работу в соответствии с общемировыми стандартами, чтобы способствовать скорейшей сертификации вертолета за рубежом", - отметил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Согласно сертификату типа, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. В мае 2015 года Ансат был сертифицирован в медицинском оснащении, а с 2017 года начались поставки вертолета в рамках программы развития санитарной авиации РФ. Ансат сертифицирован для эксплуатации при температуре наружного воздуха от минус 45°С до плюс 50°С.
(Вертолеты России)

Новости вертолетной индустрии в мире

Михаил Гуцериев получает Leonardo AW139

Компания «Славкалий», подконтрольная российскому бизнесмену Михаилу Гуцериеву, оказалась покупателем элитного вертолета в государственной ливрее, который прибыл в Минск 19 февраля. Об этом накануне сообщил телеграм-канал "Хромой Бес" и подтвердил TUT.BY информированный источник.

«Он очень занятой человек, ему дорого время. Сейчас все силы брошены на строительство калийного комбината», — пояснил собеседник. Он оставил без ответа вопрос о возможности аренды летных машин у некоторых белорусских бизнесменов и покраске модели в цвета белорусского флага. «Славкалий» строит Нежинский горно-обогатительный комбинат в Любанском районе в 150 км от Минска. Вертолетная площадка была оборудована недалеко от строящегося комбината еще в 2015 году во время первого визита Александра Лукашенко.

Вертолетная площадка спроектирована и на даче Гуцериева под Минском.

В начале 2018 года бизнесмен подумывал купить себе квартиру в Минске. «До дачи ехать час. А бывает времени в обрез. В гостинице же не очень комфортно», — говорил он в интервью TUT.BY.

Несколько лет назад российский миллиардер построил терминал для бизнес-авиации в Национальном аэропорту Минск. Там он размещал пару своих самолетов. Михаил Гуцериев оставил без комментариев информацию о приобретении вертолета в Беларуси, сообщили TUT.BY в его пресс-службе.

Итальянский вертолет AgustaWestland AW139, цена на который стартует от 12 млн долларов, 19 февраля прибыл в Минск и сделал круг над Острошицким городком, где находится одна из резиденций Александра Лукашенко. Ливрея модели выкрашена в цвета белорусского флага.

Салон VIP-модели такого вертолета оборудован гарнитурой активного подавления шума, электрическими трапами, мультимедиа системой, VIP-переговорной с системой безопасной связи. Вертолет может перевозить до 15 пассажиров. Ранее сообщалось, что в правительственном авиапарке Беларуси есть как минимум три вертолета.
(BizavNews)

Определились стартовые заказчики на обновленный вертолет H145

Новая версия легкого двухдвигательного вертолета H145 с пятилопастным несущим винтом, представленная Airbus Helicopters 4 марта на выставке Heli Expo 2019 в Атланте (США), уже обрастает заказами. Новую модель воздушного судна с увеличенной полезной нагрузкой оценили в Швейцарии, Норвегии и на Украине.

Как сообщили в Airbus Helicopters, обновленный H145 получил современный пятилопастной несущий винт уменьшенного диаметра, что позволило увеличить полезную нагрузку этого ВС на 150 кг. Таким образом, максимальная взлетная масса вертолета увеличилась до 3800 кг, а полезная нагрузка теперь эквивалентна его пустой массе.

Производитель также заявляет, что новая конструкция бесподшипникового несущего винта H145 значительно упрощает процедуры техобслуживания машины, повышает ее эксплуатационную надежность и безопасность. Кроме того, новая модель оснащена беспроводной бортовой системой связи (wACS), которая обеспечивает бесперебойную и более защищенную передачу данных с вертолета в режиме реального времени, в том числе и во время полета.
(ATO.ru)

Вертолетное турне ХелиКо Групп на Heli-Expo 2019

В Атланте состоялось главное вертолетное событие года – выставка HAI Heli-Expo 2019. Всемирный конгресс-центр Джорджии собрал 20 000 профессионалов отрасли, 700 экспонентов и более 60 единиц воздушной техники. Здесь прошло более 100 учебных курсов, семинаров, практических занятий и форумов по вертолетной тематике.

По сложившейся традиции компания ХелиКо Групп и в этом году организовала для своих клиентов тур на крупнейшую в мире вертолетную выставку HAI Heli-Expo с последующим перелетом в Лос-Анжелес для посещения завода Robinson Helicopters. Помимо полного двухдневного погружения в вертолетную тематику, включая демонстрационные полеты на вертолетах разных типов над Атлантой и Лос-Анжелесом, участники тура познакомились лично с президентом компании Robinson Helicopters Куртом Робинсоном и из первых уст услышали, как рождалась на кухне идея отца, Френка, о создании совершенно нового и доступного вертолета в мире. В этом году легендарный вертолет Robinson R22 отмечает свой 40-летний юбилей.

Выставка в этом году была насыщена несколькими яркими событиями. Французский производитель двигателей Safran поделился на выставке планами производства гибридных электрических и 3D-

моделей. Safran разрабатывает ряд проектов, один из которых был ярко представлен на Heli-Expo и пользовался огромной популярностью среди посетителей – воздушное такси Nexus компании Bell. Работа над остальными проектами пока не разглашается. Новые гибридно-электрические возможности воздушного судна, которое сейчас больше похоже на воздушное чудо, будут способны доставлять пассажиров на расстояния до 40 километров. Планируется, что Bell Nexus будет проходить летные испытания двигателей в конце 2020 года.

Airbas Helicopters представил на Heli-Expo самые востребованные модели своих вертолетов в различных конфигурациях. На стенде были представлены усовершенствованная модификация двухдвигательного вертолета H145, однодвигательный вертолет H125 в конфигурации для правоохранительных органов, а также H135 и вариант его элегантного салона от Mercedes-Benz. В США впервые показали макет вертолета H160 в медицинской конфигурации. Посетители оценили первыми эргономику рабочего пространства, которая чрезвычайно важна для оказания экстренной помощи пациентам в воздухе в критических ситуациях после эвакуации. В рамках выставки особое внимание было уделено будущим технологиям в вертолетной индустрии, в частности был представлен макет высокоскоростного вертолета Racer.

Во время выставки проходили демонстрационные полеты вертолета H135, Bell 505 и 407. Клиенты по достоинству оценили комфортность полета и избыточную мощность нового вертолета H135, демо полеты выполнялись на машине выпуска 2019 года. Это один из самых надежных вертолетов, сертифицированный по категории А, который может быть оборудован для полетов по приборам. На сегодняшний день в мире эксплуатируется более 1300 машин этого типа.

Стенд Robinson Helicopter, как всегда, пользовался особым вниманием посетителей. Завод продолжает проводить исследования с целью оснащения в будущем своего четырехместного вертолета R44 Raven II дизельным двигателем. Главный инженер Питер Ридл компании уверен, что это может быть хорошим усовершенствованием данного типа, хотя спешить реализовывать свои планы в ближайшем будущем компания не готова. Создание нового продукта в целях достижения полной безопасности должно пройти все испытания и исправления возникающих проблем. Преимуществ у дизеля действительно много: по сравнению с бензиновым двигателем дизельные двигатели работают лучше на высоте. Им нужно меньше кислорода для сгорания. Сейчас R44 RII сжигает около 60 литров авиационного бензина в час, а дизельное топливо составит 45 литров. Более того, дизельное топливо распространено за пределами аэропортов, что увеличивает возможности передвижения.

Президент компании Курт Робинсон сообщил также, что в июле 2019 года будет завершено создание видеорегистратора, который через USB будет записывать данные за пределами кабины и передавать информацию приборам внутрь. Это новшество принесет пользу не только начинающим пилотам при обучении, но и туризму.

В 2018 году поставки вертолетов Robinson увеличились на 3,6% по сравнению с предыдущим годом, было продано 316 вертолетов по всему миру. Лидирующие позиции делят Австралия, Англия, Канада и США. Этот показатель говорит о надежности и доступности вертолетов компании. Налет общего парка вертолетов Robinson в мире достиг 40 миллионов летных часов.

Производитель источников питания True Blue Power представил на Heli-Expo серию литий-ионных аккумуляторов пятого поколения – три легкие батареи, обозначенные TB20, TB30 и TB40. Уникальность продукции состоит в устранении проблем, связанных со свинцово-кислотными и никель-кадмиевыми (NiCad) технологиями. Среди интеллектуальных функций этой линейки – система, способная передавать данные о состоянии заряда в режиме реального времени. С экологической точки зрения, новые батареи не содержат токсичных металлов и снижают выбросы углерода. Что касается плотности энергии, в частности, TB20 предлагает 58,2 Вт/кг, TB30 обеспечивает 61,3 Вт/кг, а TB40 выдает 60,5 Вт/кг, вес трех батарей составляет 9,1 кг, 12,9 кг и 17,5 кг соответственно, со сроком службы восемь лет.

На выставке стало известно, что французский учебный центр Golf Tango получил вертолет Enstrom 280FX на выставке Heli-Expo 2019 на месяц раньше, чем ожидалось. Текущий парк Golf Tango состоит из вертолетов Robinson R22 и R44. Новый вертолет для парка был недавно модернизирован.

Еще одна легенда вертолетостроения не осталась незамеченной на Heli-Expo – Сергей Игоревич Сикорский. Летчик, в прошлом вице-президент, а сегодня консультант известной компании Sikorsky Aircraft, уделил внимание всем желающим, подписав свои книги и рассказав нам, что очень тепло относится к России. Компания представила два вертолета: обновленный S-92A (ранее S-92) и новую серийную модель S-92B. С почти идентичными конфигурациями два вертолета отличаются благодаря тому, что у S-92B увеличено окно кабины на 20%.

Тысячи посетителей приняли участие в более чем 150 учебных курсах, технических брифингах, форумах, совещаниях и семинарах. 57 вертолетов были представлены в конференц-центре на обозрение. Участники выразили положительные отзывы как о выставке, так и о программе тура, организованного ХелиКо Групп, официальным дилером и сервисным центром завода Robinson, поставщиком вертолетов Leonardo, Bell, Airbus Helicopters и с нетерпением ждут встречи на следующей выставке HAI Heli-Expo 2020 в Анахайме, штат Калифорния.

Завершением яркого тура Heli-Expo 2019 стало посещение завода Robinson Helicopters в городе Торрэнс, штат Калифорния, где происходит весь цикл производства вертолетов R22, R44 и R66. Группа ознакомилась со всеми этапами технологического процесса и, буквально, прикоснулась к таинству создания вертолетов Robinson. Удивительно, что 80% всех элементов вертолетов Robinson производятся непосредственно на заводе из сырых материалов!

Теплая, почти домашняя атмосфера производственных помещений поразила огромным количеством высокотехнологичного современнейшего оборудования и строгим порядком при сохранении духа американской непринужденности. Группе удалось посетить все основные цехи завода, включая производственные и калибровочные линии. Особенно впечатлил отдел технического контроля, где используется суперсовременное лазерное и электромагнитное оборудование.

Специалист завода рассказал, как тщательно подбирают пару для лопасти, как изменилось производство топливного бака с учетом повышения безопасности и показал заготовки будущих вертолетов, которые ждут технического задания по комплектации, выбранной дилером. После

интересной экскурсии была предоставлена возможность задать любые интересующие вопросы и получить ответы из первых уст. Каждый участник получил памятный сувенир от завода, а также от ХелиКо Групп, а главное - незабываемые эмоции!
(BizavNews)

Air Medical Group заказывает 21 вертолет H125 и H135

Американский медицинский оператор Air Medical Group в рамках выставки Heli-Expo 2019 заключил контракт с Airbus Helicopters на поставку 21 вертолета H125 и H135. Поставки однодвигательных H125 и двухдвигательных H135 начнутся уже в этом году. На сегодняшний день суммарный парк оператора состоит из более чем восьмидесяти вертолетов европейского производителя.

В этом Airbus Helicopters представил самые востребованные модели своих вертолетов в различных конфигурациях, а также эффективные технологические решения на выставке Heli-Expo, которая прошла с 5 по 7 марта в Международном конгресс-центре Джорджии в Атланте (США).

«Какими бы разнообразными ни были задачи наших клиентов, мы всегда стремимся предлагать продукты и услуги, которые будут максимально отвечать требованиям заказчика и позволят полностью сосредоточиться на успешном выполнении этих задач. «Именно это мы хотим продемонстрировать на Heli-Expo 2019», — сказал Бруно Эвен (Bruno Even), генеральный директор Airbus Helicopters. «В рамках выставки мы уделили особое внимание будущим технологиям в вертолетной области и вопросам городской воздушной мобильности, представив макет высокоскоростного вертолета Racer».

На стенде Airbus Helicopters C305 были представлены усовершенствованная версия двухдвигательного вертолета H145, однодвигательный вертолет H125 в конфигурации для правоохранительных органов, а также ACH145 с элегантным салоном от Mercedes-Benz. В США публике впервые показали макет вертолета нового поколения H160 в медицинской конфигурации. Посетители смогли первыми оценить эргономику рабочего пространства салона, которая чрезвычайно важна для оказания экстренной помощи пациентам в критических ситуациях.
(BizavNews)

Индия три года не может подписать контракт на ремонт Ми-26

ВВС Индии сталкиваются с задержкой плана капитального ремонта своего парка из трех тяжелых вертолетов Ми-26 и увеличения общего технического ресурса этих платформ.

Военный вестник Jane"s сообщает, что согласно информации официальных источников, министерство обороны Индии до сих пор не подписало контракт о доставке машин на Московский вертолетный завод имени Миля для ремонта.

Технический ресурс 2 из 3 Ми-26, являющихся частью вертолетной эскадрильи № 126 Featherweights, расположенной в Чандигархе, истек в сентябре 2013 года и августе 2014 года, соответственно.

Информация о том, что Индия и Россия "в ближайшее время подпишут контракт на капитальный ремонт трех вертолетов Ми-26 для ВВС Индии", появилась три года назад.

Было заявлено, что "Вертолеты России" ведут переговоры с индийской стороной о финансовых и технических аспектах контракта с индийской стороной.

Москва также предложила Нью-Дели долгосрочное техническое обслуживание вертолетов Ми-17 ВВС.

Индия является одним из крупнейших операторов вертолетов российского производства.

Ми-26, крупнейший грузоподъемный вертолет, широко используется во всем мире для выполнения транспортных, эвакуационных и противопожарных задач.
(Военное обозрение)

Leonardo Helicopters увеличили поставки вертолетов на 19% в 2018 году

Итальянский машиностроительный холдинг Leonardo опубликовал финансовые итоги 2018 г., где отметил успехи своего вертолетного подразделения — Leonardo Helicopters. Производитель не только нарастил поставки ВС, но и с оптимизмом смотрит на будущее вертолетной отрасли.

В 2018 г. Leonardo Helicopters поставили 177 вертолетов, что на 28 единиц или 18,8% больше, чем в 2017 г. Полученные результаты превзошли ожидания компании, которая планировала по итогам прошлого года увеличить поставки на 17% до 175 машин.
(ATO.ru)

Ресурсные EC135 и A109E пользуются популярностью

Самым ликвидным двухдвигательным вертолетом на вторичном рынке в 2018 году был Airbus H135 (EC135), за которыми следует AgustaWestland A109E Power. Согласно отчету вертолетного брокера Aero Asset, в прошлом году во всем мире было продано около 33 вертолетов Airbus H135, а следующей по популярности стала AgustaWestland A109E Power – 24 машины. У Airbus H135 показатель поглощения составил один год, а у A109E – 2 года. Показатель поглощения определяется как время, которое потребуется, чтобы продать все вертолеты на рынке, при отсутствии новых поступлений.

Спрос на Airbus H135 был во многом обусловлен покупками в сегменте неотложной медицинской помощи. В то же время спрос на AgustaWestland A109E Power был гораздо более разноплановым, поскольку клиенты планировали использовать ресурсные вертолеты для различных целей, в том числе для авиационных работ, VIP-полетов, неотложной медицинской помощи и других миссий.

Согласно отчету Aero Asset, ресурсные Airbus H135 продавались по цене от $900 тысяч до $3 млн. Бывшие в употреблении AugustaWestland A109E Power продаются по цене от $700 тысяч до $2 млн. В целом продажи подержанных вертолетов в 2018 году увеличились в годовом исчислении на 9%, до

137 сделок. Наиболее значительный рост продаж в прошлом году произошел на рынке легких двухдвигательных машин, увеличение составило 13%.

Показатель поглощения ускорился в течение года на 40%. Средние двухмоторные вертолеты больше всего повлияли на среднее снижение этого параметра. Например, в сегменте AW139 показатель поглощения снизился с 12 до 4 лет.

По словам Эммануэля Дюпюи, директора по продажам Aero Asset, из 13 сегментов вторичного рынка, рассмотренных в отчете, девять показали снижение показателя поглощения по сравнению с 2017 годом, два остались примерно на том же уровне, а два – показали рост. «Это чрезвычайно позитивные сигналы на вторичном рынке», - говорит он.

Легкие вертолеты имели самые низкие показатели поглощения в 1,6 года, затем следуют средние вертолеты – 2,8 года и тяжелые – 5 лет.

В отчете не рассматривались одномоторные вертолеты. Он также не включал вертолеты, которые были приобретены по договору лизинга, договору обратной аренды, внутренней сделке или досрочному выкупу.
(BizavNews)

Новости аэрокосмической промышленности

СМИ: Airbus начал испытания аэротакси

Компания Airbus начала в понедельник в городе Ингольштадт в Германии испытания аэротакси, получившего название CityAirbus. Об этом сообщило агентство DPA. Ожидается, что в будущем такие такси станут альтернативой традиционным транспортным средствам, прежде всего в городах с особо интенсивным движением. Презентацию новой транспортной системы на площади перед городской ратушей провел министр транспорта Андреас Шойер и госминистр по вопросам развития цифровых технологий Доротея Бэр.

CityAirbus представляет собой похожую на беспилотный летательный аппарат машину с четырьмя сиденьями и восемью винтами. Она работает на электрической тяге. Предполагается, что такие воздушные такси будут курсировать в крупных городах, в частности от центра до аэропорта. В дальнейшем возможно и другое применение - они, например, смогут быстро доставлять медиков к местам ЧП, в крайних случаях транспортировать кровь и органы пациентам. CityAirbus был сконструирован на заводе Airbus в баварском Донауверте.
(ТАСС)

Медицинское обеспечение гражданской авиации РФ нуждается в оптимизации подходов

Вице-президент Ассоциации врачей авиационной медицины (АВАМ) Ольга Верба приняла участие в круглом столе "Оценка и управление рисками в рамках разработки Национального стандарта

"Системы менеджмента безопасности труда и охраны здоровья. Организация медицинской помощи, профилактики заболеваний и укрепления здоровья", который прошел в конференц-зале Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП).

На заседании обсуждались современные подходы к оценке риска для здоровья работающих, улучшение производственной среды и оздоровление персонала промышленных предприятий. Открыли круглый стол исполнительный вице-президент, председатель комиссии РСПП по индустрии здоровья Виктор Черепов, генеральный директор Союза работодателей атомной промышленности, энергетики и науки России, заместитель координатора стороны Общероссийских объединений работодателей в РТК Андрей Хитров и координатор рабочей группы РСПП по охране здоровья работающего населения, член Комиссии РСПП по индустрии здоровья Дмитрий Ефремов.

Изучался международный опыт и опыт российских компаний. Так, во второй сессии круглого стола участники заслушали сообщения представителей "Газпром нефть", ПАО "Авиакомпания "Сибирь", ОАО "РЖД", ПАО "МОСЭНЕРГО". Выступила и вице-президент АВАМ.

По мнению АВАМ, медицинское освидетельствование, профилактика заболеваний и укрепление здоровья авиационного персонала являются основой снижения рисков и повышения безопасности полетов. Сейчас и российский, и зарубежный подходы к медицинскому освидетельствованию и сохранению здоровья авиационного персонала имеют плюсы и минусы.

В настоящее время профессиональные медицинские осмотры, освидетельствование авиационного персонала и диспансеризации дублируют друг друга как по периодичности, так в основном и по составу. В то же время, как подчеркнула в своем докладе заместитель генерального директора по управлению персоналом АО "Авиакомпания "Сибирь" Светлана Антошкина, по статистике до 80% диагнозов по завершении карьеры пилота - это "нейросенсорная тугоухость", диагностируемая как профессиональное заболевание. Диагноз принято связывать с условиями труда пилотов, но в современных воздушных судах просто отсутствуют или слабо выражены факторы, которые влияют на развитие этой патологии. Подробное расследование отдельных случаев показывает, что основными причинами развития патологии являются возраст, вредные привычки и другие, не связанные с профессиональной деятельностью пилота, которые многочисленные профессиональные медосмотры почему-то не выявляют. При этом пилот с диагностированным профзаболеванием получает значительные выплаты как от работодателя, так и от государства.

Периодичность осмотров для некоторых категорий персонала избыточна, считают в АВАМ. Кроме того, персонал не несет ответственность за предоставление ложных сведений о состоянии своего здоровья, в том числе о приеме лекарственных препаратов, что представляет угрозу авиационной безопасности.

Как же решать эти проблемы? Необходимо внести изменения в нормативно-правовые акты, устраняющие дублирования и несоответствия медосмотров, а также регулирующие их периодичность. И ввести ответственность работников за предоставление недостоверной информации о состоянии своего здоровья, применении лекарств и ответственность за сохранение и поддержание своего здоровья.

Медицинское обеспечение гражданской авиации России, по мнению АВАМ, нуждается в оптимизации подходов. Нужно устранить несоответствия, дублирования и противоречия между различными регулирующими документами, оптимизировать систему контроля и надзора за выдачей медицинских свидетельств авиационному персоналу в соответствии с международными рекомендациями и устранить в ней коррупциогенные факторы.

Устаревшие программы обучения специалистов по авиационной медицине необходимо менять, совершенствовать - такова позиция АВАМ. Необходимо создавать системы защиты конфиденциальности медицинской информации и персональных данных работников. Кроме того, нужна единая электронная база данных медицинских освидетельствований. Эти вопросы в числе прочего будут обсуждаться на Втором международном конгрессе АВАМ "Актуальные вопросы авиационной медицины", который пройдет осенью.
(Ассоциация врачей авиационной медицины)

На каком топливе будет летать авиация XXI века

В авиационном сообществе нарастают споры и вопросы на тему, связанную с ухудшением результатов экономической деятельности авиакомпаний России. Актуальность темы объясняется постоянным ростом цены на авиационный керосин, которая достигла в 2018 году критической величины. По итогам девяти месяцев, несмотря на увеличение количества авиарейсов, а также принимаемые правительством меры налогового администрирования и субсидирования авиаперевозок, в результате роста на 43% расходов на горюче-смазочные материалы (ГСМ), российские авиакомпании понесли убытки на 19 млрд руб. (по материалам Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта России (АЭВТ)).

По прогнозу Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), к 2040 году цены на авиатопливо могут вырасти на 100%. При этом вместе с основным фактором роста стоимости авиаперевозок нарастают риски, связанные с качеством авиатоплива и увеличением выбросов двуокиси углерода в атмосферу.

В декабре 2017 года на заседании госсовета по вопросам повышения инвестиционной привлекательности регионов президент РФ подтвердил большое значение внедрения газотопливной технологии на транспорте, подчеркнув, что газомоторное топливо (ГМТ) более экологичное, дешевое и для России с ее запасами газа очень перспективное. Он подчеркнул, что внутри страны ГМТ будет создавать конкурентные преимущества с большим экономическим эффектом, и призвал глав регионов поддержать развитие рынка газомоторного топлива. Больше того, 25 декабря 2017 года он утвердил поручение (Пр-2699) по итогам совещания о развитии проектов производства сжиженного природного газа. Необходимость перевода транспорта на ГМТ президент России подтвердил в ежегодном Послании в феврале 2019 года. Таким образом, перевод различных видов отечественных транспортных средств, включая авиационный, на газомоторное топливо определен как стратегическая задача для России.

В России поиском решений по альтернативным видам топлива еще в советское время занимались авиаконструкторы Туполев, Тищенко, Кузнецов, Изотов и др. Технические решения, проведенные экспериментальные и испытательные полеты воздушных судов (ВС) подтвердили возможность, высокую эффективность и безопасность использования различных видов сжиженных газов в качестве авиационного газомоторного топлива (ГМТ).

Речь идет о нескольких типах построенных в конце прошлого века экспериментальных ВС, самолете Ту-155 с двигателем НК-88, работавшем на жидком метане (СПГ) и вертолете Ми-8ТГ с двигателем ТВ2-117ТГ работавшем на пропан-бутановом топливе (АСКТ). Оба прошли программу испытательных полетов. В 90-е годы на МАКСе был продемонстрирован полет опытно-промышленного экземпляра вертолета Ми-8ТГ, оба двигателя которого работали на керосине, АСКТ или их смеси.

Остается загадкой, почему мы не используем полученный ранее опыт, а также богатство, подаренное природой, в виде огромных запасов дешевого природного и нефтяного попутного газа. Не пользоваться данным преимуществом по меньшей мере недальновидно.

Смысл идеи – создание двухтопливных ВС, использующих традиционное и ГМ топливо, – реален, прост и очень эффективен с экономической точки зрения, и ее осуществление не вызывает сложных технических решений. Она опирается только на российскую технологию и может быть реализована в относительно короткие сроки.

Технология позволяет заливать в баки как штатное, так и газомоторное топливо, смешивать их в любых пропорциях. Причем конструкция газотурбинных и поршневых двигателей не вызывает серьезных изменений. Доработки требует только система подачи топлива и топливная автоматика. На газомоторное топливо – АСКТ (авиационное сконденсированное топливо) – разработаны и согласованы ТУ39-1547-91, а технология его производства и себестоимость не отличается от автомобильного пропана.

По своей сути проект является прорывным и решает одновременно несколько проблем.

Во-первых, снижает стоимость летного часа с учетом того, что цена АСКТ составляет около 20 тыс. руб. за тонну, а керосина – 50–80 тыс. руб. за тонну, то есть ГМТ в 2–4 раза дешевле.

Во-вторых, сырьем для ГМТ является попутный нефтяной и «жирный» природный газ, часть которого, особенно на промыслах, расположенных в Заполярье, Арктике и на Дальнем Востоке, сжигается в факелах из-за сложности транспортировки и отсутствия возможностей по утилизации на месте добычи. В этих регионах авиация является доминирующим, часто единственным транспортным средством, а керосин и бензин приходится доставлять туда из промышленно развитых регионов, увеличивая их цену.

В-третьих, по физическим свойствам АСКТ имеет ряд неоспоримых преимуществ. Оно идеально подходит для климата с экстремально низкими температурами (до минус 60 градусов Цельсия), легко и безопасно смешивается с керосином, очищая от нагара компоненты проточной части авиадвигателя,

способствуя увеличению его ресурса, облегчает пуск двигателя при отрицательных температурах, обладает более высокой теплотворной способностью и более низкой пожароопасностью.
В-четвертых, ГМТ является более экологичным в отличие от традиционных видов топлива, вырабатываемых из нефти, так как в своем составе не содержит серы и свободной воды и при разливе испаряется, не загрязняя почву.

Еще раз следует подчеркнуть, что решающим преимуществом АСКТ является стоимость, она в 2–4 раза меньше стоимости керосина и в 4–6 раз меньше стоимости биотоплива (предлагаемого зарубежными компаниями). Технология не требует создания новых ВС, а модернизация ВС и двигателя технически проста и может быть выполнена на любом авиаремонтном предприятии во время регламентных или ремонтных работ. Заправка ВС АСКТ почти не отличается от обычной заправки керосином на ТЗК. Для развития региональной авиации, которая сможет получить модернизированные вертолеты Ми-8ТГ и самолеты Ан-2 в ближайшие пять лет при внедрении данной технологии, это может быть спасением. Это сможет облегчить эксплуатационные затраты авиакомпаний и уменьшить расходы госбюджета на субсидирование авиаперевозок.

На Западе также ведутся разработки различных видов биотоплива и уже выполнен семичасовой коммерческий полет на самолете Boeing-787 авиакомпании Etihad Airways из Абу-Даби в Амстердам на смеси биотоплива и керосина (50х50). Однако известные в настоящее время биотоплива минимум в 3 раза дороже керосина, и для их производства необходимо создать заводы и вырастить сырье. На Международном экономическом форуме, недавно прошедшем в Давосе, был предложен новый вид биотоплива на основе масла, остающегося от коммерческого пищевого производства, из отходов «Макдоналдса», KFC и иных фастфудов. К общим недостаткам биотоплива относят отсутствие массового производства, особенности физических свойств и цену, превышающую цену керосина, добавляется сложность организации сбора отходов, что потребует дополнительных затрат.

Ситуация, создавшаяся в гражданской авиации России, внимательно изучалась экспертами Совета Федерации РФ. В 2017 году первый заместитель председателя комитета по бюджету и финансовым рынкам Сергей Иванов инициировал работу по поиску решений, направленных на поддержку региональных авиакомпаний. Работа проводилась совместно со Счетной палатой РФ и Росавиацией. В 2018 году были направлены письма в Минпромторг и Минэнерго РФ за подписью сенатора Андрея Епишина с целью обратить внимание на недопущение дискриминационных решений в отношении технологического развития авиационного транспорта. В январе 2019 года состоялось заседание Комитета по бюджету и финансовым рынкам под председательством сенатора Сергея Рябухина с обсуждением инновационной программы «Внедрение и использование газомоторного топлива на авиационном транспорте».

Комитет рассмотрел вопросы включения авиатранспорта в проект госпрограммы «Энергоэффективность и развитие энергетики» (подпрограмма «Развитие рынка газомоторного топлива»). А также готовность науки и промышленности к модернизации основных типов авиадвигателей и ВС российского производства, эксплуатируемых в ГА, с целью перевода их на ГМТ. Особое внимание СФ привлекло то обстоятельство, что в 2005 году в ходе реализации госпрограммы развития гражданской авиации до 2015 года, содержащей создание серийного Ми-8ТГ (на АСКТ), работы были прекращены с формулировкой «ввиду неперспективности».

К работе комитета были привлечены представители ведущих КБ, разработчиков авиадвигателей ОДК, «АК им. С.В. Ильюшина», «Туполев», «МВЗ им. М.Л. Миля», Росавиации и научные эксперты, которые подтвердили актуальность и перспективность использования ГМТ в авиации. В результате были направлены обращения в Минэнерго, Минтранс, Минэкономразвития и Минпромторг РФ, в которых подчеркнута необходимость корректировки госпрограммы и важность внедрения ГМТ на авиатранспорте, а разработчикам авиатехники (ПАО «ОДК», «АК им. С.В. Ильюшина», «МВЗ им. М.Л. Миля», ПАО «Туполев», Московский АРЗ (МАРЗ)) – предложения провести оценку затрат на доработку самолетов Ил-112/114, Ту-136 с двигателями ТВ7-117СТ, Ан-2 с двигателем АШ-62ИР и вертолета Ми-8/17 с двигателями ТВ3-117/ВК-2500 в двухтопливный вариант. В осуществлении инновационной программы принимает участие подразделение «Арктические транспортные системы и технологии» Российского университета транспорта (МИИТ). Ранее заинтересованность в производстве ГМТ (АСКТ) подтвердила компания ПАО «СИБУР».

Представители комитета по бюджету и финансовым рынкам СФ считают, что внедрение программы перевода ВС на ГМТ давно могло бы сэкономить государственные средства, значительно снизить стоимость авиаперевозок, увеличить транспортную доступность населения и бизнеса арктических, северных и дальневосточных регионов, диверсифицировать топливные возможности наших авиакомпаний и стать предметом выгодного экспорта газотопливной авиатехники. Более того, при стоящих перед Россией амбиционных планах по освоению Арктики внедрение ГМТ и технологии использования его на авиационном транспорте будет практически вне конкуренции ввиду явных преимуществ.

Главным механизмом стимулирования развития сектора ГМТ авиации должна стать государственная поддержка и льготы для авиакомпаний на закупку таких воздушных судов по аналогии с автомобильным транспортом.
(Независимая газета)

В Москве раскрыли ушедшую от платежей на 635 млн рублей авиамафию

Деятельность организованной преступной группировки, которая уклонилась от уплаты таможенных платежей на сумму 635 млн рублей, пресечена в Москве. Следствие полагает, что покровительство незаконной деятельности авиамафии осуществляли правоохранительные органы аэропорта Домодедово.

Таможенные платежи не оформлялись при оформлении товаров самолетов Gulfstream G150, Gulfstream G450, Embraer Legacy 65, Bombardier G150. Следственный комитет возбудил уголовное дело по статье "Уклонение от уплаты таможенных платежей", отмечает 12 марта РЕН ТВ.

В рамках расследования проводятся около 25 обысков, подозреваемых доставляют в столичное управление СКР.

В январе специалисты Дальневосточной оперативной таможни УФСБ по Приморскому краю обнаружили крупную контрабандную партию живого краба. Сбытчики морепродуктов могли заработать на этом около 40 млн рублей.
(Известия)

Безопасность полета – приоритетное научное направление ведущего центра авиационной науки

Динамика полета и системы управления летательными аппаратами всегда являлись одними из важнейших направлений научного поиска Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»). Специалисты института проводят анализ устойчивости и управляемости летательных аппаратов, синтез алгоритмов управления и др.

Рассказывает главный научный сотрудник отделения динамики полета и систем управления ФГУП «ЦАГИ» Юрий Шелюхин: «Обеспечение безопасности полетов — одна из первейших задач, стоящих перед разработчиками, производителями и эксплуатантами самолетов гражданской авиации. Высокий уровень автоматизации управления современными пассажирскими самолетами как зарубежных фирм — Airbus и Boeing, так и отечественных: АО «Гражданские самолеты Сухого», ПАО «Туполев», ПАО «Корпорация „Иркут“, — позволяет существенно повысить безопасность полета. С другой стороны, высокий уровень автоматизации снижает время активного участия летчика в управлении самолетом и тем самым уровень его готовности взять управление на себя в случае необходимости. Поэтому главной проблемой внедрения высокого уровня автоматизации управления самолетом остается обеспечение надежности и отказобезопасности автоматических устройств, которые достигаются резервированием всех элементов и многоэтапной отработкой аппаратных средств и программного обеспечения. Очень важным этапом является отработка алгоритмического и программного обеспечения всех элементов системы управления на стендах и в летных испытаниях. ЦАГИ изначально, с 1990-х годов, с появлением первых цифровых систем дистанционного управления на Ту-204 уделяет пристальное внимание разработке высокоэффективных алгоритмов управления, структурной надежности цифровых систем дистанционного управления и средств обеспечения отказобезопасности. Институт участвует во всех этапах разработки и отработки этих систем для отечественных самолетов. Очень большое внимание уделяется вопросам человеко-машинного интерфейса для обеспечения наилучших пилотажных характеристик, рационального распределения функций между экипажем и средствами автоматизации и исключения их противоборства, повышения безопасности полета за счет снижения „человеческого фактора“. В результате все российские пассажирские самолеты: Ту-204, Ту-134, SSJ100, МС-21 и др. оборудованы высоконадежными высокоэффективными цифровыми системами дистанционного управления».
(ЦАГИ)

В «Газпромнефть-Аэро» хотят запустить блокчейн для заправки ВС до конца 2019 года

Один из крупнейших топливных поставщиков России — компания "Газпромнефть-Аэро" активно продвигает развитие цифровых смарт-контрактов* (Aviation fuel smart contracts, AFSC), основанных на технологии блокчейн. 13 марта начальник управления продаж "Газпромнефть-Аэро" за рубежом

Дмитрий Корпачев рассказал ATO.ru, что к концу 2019 г. в компании рассчитывают получить рабочую версию технологии, которую смогут предложить свои клиентам.

К разработке технологии, которая позволила бы производить оплату за авиатопливо непосредственно в момент заправки ВС и моментально формировать всю отчетность в электронном виде, "Газпромнефть-Аэро" приступила в 2018 г.
(ATO.Ru)

В Иннополисе могут запустить аэротакси

Иннополис может стать площадкой для тестирования новых летательных аппаратов - аэротакси. Об этом сообщает пресс-служба минсвязи Татарстана.

Эта тема будет обсуждаться на круглом столе с участием представителей ОЭЗ "Иннополис", мэрии города и международного альянса McFly.aero. Участникам покажут российский проект аэротакси Bartini, после чего будет обсуждаться участие разработчиков в реализации этого проекта.

При этом один из главных вопросов перед внедрением аэротакси - поправки в законодательство. Сейчас обсуждаются вопросы, какой высоты должны быть постройки, чтобы аэротакси могло работать, а также допустимый уровень шума и так далее. При сертификации аппаратов эти условия нужно будет учитывать.

"McFly сейчас активно сотрудничает с городами в России, а также в Арабских Эмиратах, Великобритании, Индии и других странах с целью создания условий для тестирования новых аппаратов", - сказано в сообщении.

Отмечается, что организация McFly. aero, объединяющая профессионалов авиационной отрасли, занимается созданием экосистемы для развития малой авиации нового типа в городской среде. С 2018 года лаборатория городских полетов McFly функционирует в Сколково; в рамках этой лаборатории планируется строительство площадок для аэротакси.

Напомним, что в Иннополисе в августе прошлого года заработало беспилотное такси "Яндекса". Таким образом, Иннополис стал первым городом Европы, в котором заработала система беспилотного такси.
(БИЗНЕС Online)

Сотрудникам ОНПП «Технология» вручены правительственные награды

14 марта 2019 года вице-премьер Татьяна Голикова вручила премии Правительства в области науки и техники сотрудникам Государственного научного центра РФ ОНПП «Технология» им. А. Г. Ромашина (входит в Госкорпорацию Ростех) за разработку нового вида авиационного остекления на основе монолитного поликарбоната и технологии его производства.

Лауреатов поздравил Председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев. В своем приветствии он отметил значение науки в опережающем развитии экономического потенциала России.

«Учёному требуются годы, чтобы получить результат. И особенно важно создать что-то новое, постараться заглянуть в будущее. И все присутствующие в этом зале этими качествами наделены. Самое главное – никогда не останавливаться на достигнутом», — сказал глава правительства.

Правительственные награды были вручены пяти сотрудникам ОНПП «Технология» им. А.Г.Ромашина: руководителю работ – первому заместителю директора научно-производственного комплекса «Стекло» Вячеславу Самсонову, генеральному директору Андрею Силкину, заместителю генерального директора по производству Анатолию Хмельницкому, начальнику лаборатории по разработке технологий высокопрочного транспортного остекления ОНПП «Технология» Виктору Шаталину, начальнику участка Михаилу Чумбарову,

Разработка научного коллектива ОНПП «Технология» является примером комплексного решения вопроса: в ходе реализации проекта были созданы технология формования изделий сложной геометрии из оптического поликарбоната, организовано наукоёмкое производство, освоен выпуск гетерогенных оптических конструкций, которые используются в современных летательных аппаратах, решена проблема низкой абразивостойкости поликарбоната. Технология, изначально разработанная для оборонно-промышленного комплекса, уже нашла применение в гражданском судостроении. Уникальное высокотехнологичное остекление получило морское пассажирское судно на подводных крыльях нового поколения «Комета 120М».

«Мы гордимся достигнутым результатом и его высокой оценкой. Разработанная нами технология производства авиационного остекления не имеет аналогов в мире и обеспечивает конкурентные преимущества не только авиационной, но и другим перспективным образцам российской техники. Каждый из нас внёс в эту работу большой вклад. Особенно важна была поддержка генерального директора предприятия Андрея Силкина, который создал все условия для воплощения идеи и сыграл огромную роль в решении производственных задач, в частности задачи по использованию при производстве нового остекления отечественных материалов. Это хорошая командная работа», - сказал руководитель научного коллектива, четырежды лауреат премии Правительства Российской Федерации Вячеслав Самсонов.
(ОНПП Технология)

Российские оборонные предприятия планируется привлечь к производству оборудования для ТЭК

Как сообщает информационное агентство РБК в материале Алины Фадеевой "Военные заводы помогут попавшим под санкции "Роснефти" и "Газпрому" Энергетики рассчитывают на оборудование "нормальное, как за границей", а не "в виде танка", санкции против российского топливно-энергетического комплекса (ТЭК) и конец "большого гособоронзаказа" у военных заводов бросают их "в объятия друг другу", решило правительство России. Заводы освоят оборудование для ТЭКа, компании обеспечат заказ и смогут "поплевывать на американцев".

Кооперация на фоне санкций

6 февраля вице-премьеры Юрий Борисов и Дмитрий Козак провели совещание с представителями предприятий оборонно-промышленного комплекса (ОПК) и энергетических госкомпаний. В их числе были "Газпром", "Роснефть", "Интер РАО", "Россети", "Росатом", "Ростех" и "Роскосмос". Об этом РБК рассказали четыре источника, близких к участникам совещания. Представители Борисова и Козака подтвердили РБК факт совещания.

В прошлом году президент Владимир Путин поручил увязать диверсификацию ОПК с нацпроектами и инвестпрограммами естественных монополий и госкорпораций, напомнил представитель Борисова. В рамках этого поручения вице-премьер проводит серию совещаний, добавил он.

Гендиректор "Россетей" Павел Ливинский присутствовал на совещании и докладывал об опыте работы с предприятиями ОПК, сказал РБК его представитель. Представители других компаний не ответили на запросы РБК.

И предприятия ТЭКа, и оборонная промышленность оказались в сложной ситуации, напомнил собравшимся Борисов (его слова РБК передали два человека, близких к участникам совещания). С 2014 года США и Европа ввели санкции в отношении компаний ТЭКа, закрыв им сотрудничество с зарубежными поставщиками оборудования. Западные страны запретили поставлять оборудование для российских нефтегазовых проектов на шельфе в Арктике, для добычи сланцевой нефти и т.д. У военных заводов в свою очередь с 2022 года начнут падать заказы со стороны государства, так что Владимир Путин еще в 2016 году поручил им увеличить долю гражданской продукции до 50% к 2030 году.

Времена "большого гособоронзаказа" с высокой рентабельностью заканчиваются, но у компаний ТЭКа огромные инвестпрограммы, и оборонные предприятия могут переориентироваться на этот рынок, заявил на совещании Борисов. Предприятия ТЭКа в свою очередь получат свободу действий на фоне санкций и "смогут поплевывать на американцев", которые ограничили поставки оборудования. "И их прижало, и вас прижало", а санкционное воздействие "бросает вас в объятия друг другу", заключил вице-премьер.

?Но правительство намерено следить за качеством продукции оборонных предприятий, предупредил Козак. Главным требованием для локализованного оборудования будет конкурентоспособность по сравнению с импортом, отметил он. По словам вице-премьера, правительство готово поддержать оборонные предприятия, в частности масштабными налоговыми льготами.

Компании ОПК получат возможность заключать специнвестконтракты для запуска новых технологий (предприятия обязуются начать выпуск оборудования, а государство - стабилизировать налоговые условия и оказать поддержку проекту), говорится в протоколе по итогам совещания, с которым ознакомился РБК. Будут обязательства и для энергетиков: Минпромторгу и Минэнерго поручено разработать специальные KPI при использовании "оборонного" оборудования.

В качестве целевых показателей KPI может быть зафиксирована доля средств инвестпрограммы на закупку отечественного оборудования: 3-5% на первом этапе, потом планку можно плавно повышать, полагает представитель "Ростеха". Принятые по итогам совещания меры поддержки помогут создать спрос на продукцию ОПК, но их недостаточно, заключил он. Общие инвестиции компаний ТЭКа Минэнерго оценивает в 3,5 трлн руб. в год. В случае, если они направят заказы на 3-5% от этой суммы на оборонные предприятия, те получат контракты на 105-175 млрд руб.

Атомной отрасли в ближайшие десять лет понадобится оборудование примерно на $30 млрд, сказал на совещании замгендиректора "Росатома" Кирилл Комаров. По данным Минпромторга, энергетикам и нефтегазовым компаниям в ближайшие годы особенно сильно нужны будут подводные добычные комплексы, оборудование для геологоразведки, средне- и крупнотоннажного СПГ, а также роторно-управляемые системы.

Медленная диверсификация оборонки

Импортозамещение при участии заводов ОПК - не новая тема. Вопрос обсуждается несколько лет, рассказал РБК бывший менеджер крупной нефтегазовой компании. "После введения санкций к нам стали приходить оборонные предприятия, предлагали наладить сотрудничество", - вспоминает он. "Провести конверсию (преобразование в целях полной или частичной переориентации на выпуск продукции гражданского назначения. - РБК) власти несколько раз пытались еще в Советском Союзе, потом в 1990-е годы, а сейчас очередная попытка", - говорит аналитик Промсвязьбанка Игорь Нуждин. По его словам, активная работа в этой сфере началась после назначения вице-премьером по ОПК Юрия Борисова в мае прошлого года, а также после совещания в ноябре, где президент раскритиковал предприятия ОПК за медленную диверсификацию.

Некоторые оборонные предприятия уже работают с энергокомпаниями, рассказали участники совещания под руководством Борисова и Козака. "Роскосмос", "Ростех" и ОСК сотрудничают с "Газпромом", "Роснефть" привлекает оборонные заводы к заказам судоверфи "Звезда", которую нефтяная компания строит в консорциуме с Газпромбанком. "Ростех" работает с "Россетями": в 2018 году его заводы выиграли конкурсы на 6 млрд руб., а в 2019 году планируют утроить эту сумму - они поставляют интеллектуальные приборы учета, системы управления энергообъектами и т.д. Представитель "Ростеха", выступая на совещании, обещал не вести себя "как слон в посудной лавке", а наращивать объемы постепенно, рассказал РБК один из участников совещания.

Но пока заказы компаний ТЭКа на оборонных предприятиях незначительны, как капля в море, признали участники совещания. По данным замминистра энергетики Алексея Текслера, в 2017 году предприятия ОПК заключили контракты с нефтегазовыми и энергетическими госкомпаниями всего на 15 млрд руб., пересказывают его слова собеседники РБК. За первое полугодие 2018 года сумма выросла до 40 млрд руб., а по итогам года Минэнерго ожидает заказов на более чем 100 млрд руб.

Непривлекательные поставщики

Пока оборонные предприятия не выглядят для компаний ТЭКа привлекательными поставщиками, особенно те, кто работает исключительно на гособоронзаказ, рассказали участники совещания. У них

нет подразделений по продажам и сервису, понимания рыночных условий, а ответственность за исполнение заказа невысокая, сказал на совещании Текслер. Наличие сервиса крайне важно: оборудование без услуги сопровождения никто не купит, объяснил представитель "Газпрома".

Другая проблема - высокие цены на "оборонное" оборудование, рассказали участники совещания. Иногда компании не могут сформировать достаточно большой заказ, чтобы оборонное предприятие окупило затраты. Например, "Газпрому" в ближайшие годы понадобятся 20 офшорных вертолетов, но для "Вертолетов России" это слишком маленький объем, так что, возможно, придется привлекать "Роснефть", чтобы общий заказ вертолетов был более значительным, сказал представитель газовой монополии.

Энергетики беспокоятся и о качестве работ: вице-президент "Роснефти" Андрей Шишкин попросил оборонные предприятия сделать флот для гидроразрыва пласта компании "нормальным, как за границей", а не в виде танка: "А то танк в Сибири не пройдет".

Пока предприятия ОПК не очень конкурентоспособны и у них просто нет объемов, отметил Ливинский из "Россетей". "Нужно их загрузить и под жесткую дубину требовать исполнения", - объяснил он. "Россети" намерены развивать сотрудничество с оборонными предприятиями и готовы к тому, что некоторое оборудование может быть сделано примитивно, "но хоть свет будет гореть", заключил Ливинский.

Есть проблемы и у самих энергетиков: они не могут сформировать перечень необходимого в среднесрочной перспективе оборудования, рассказал замминистра промышленности Василий Осьмаков. Он попросил правительство решить вопрос директивно. По итогам совещания принято решение разработать перечень технологий и оборудования, востребованных предприятиями ТЭКа и электроэнергетики, сказал РБК представитель Козака Илья Джус. После этого с предприятиями ОПК "будет выстроено предметное взаимодействие по созданию и внедрению".

Льготы для заводов

Участники совещания под руководством Борисова и Козака предложили увеличить финансирование Фонда развития промышленности, а замминистра энергетики Павел Сорокин предложил привлечь к финансированию заказов госбанки, в том числе Сбербанк. По его словам, Минэнерго провело предварительные переговоры с банками о том, что они будут кредитовать предприятия ОПК под ставку ниже на 1-2 п.п. от текущей.

Много денег на перепрофилирование предприятиям ОПК не понадобится: основные технологические процессы у них есть, говорит бывший топ-менеджер нефтегазовой компании. Но проблема может возникнуть на стадии проектирования и инжиниринга, указывает он. Предприятиям придется либо самим разрабатывать проекты с нуля, либо привлекать иностранных партнеров - оба процесса займут много времени, заключает собеседник РБК.

За последние несколько лет заводы ОПК провели модернизацию и технологически готовы к переориентации, подтверждает Нуждин. Главное - обеспечить заказ на продукцию, которая схожа по

специфике с военной: в мировой практике наиболее удачные кейсы диверсификации ОПК работали по этой схеме, указывает он.
(Новости ВПК)

Международный авиационно-космический салон "МАКС-2019" состоится в августе

Правительство России перенесло с июня на июль время проведения в Санкт-Петербурге Международного военно-морского салона "МВМС-2019". Об этом говорится в распоряжении кабмина, опубликованном в пятницу на официальном интернет-портале правовой информации.

Международный авиационно-космический салон "МАКС-2019", как и было ранее предписано этим распоряжением, пройдет в августе-сентябре в городе Жуковский Московской области.

Одновременно с этим сроки проведения Международного форума "Неделя национальной безопасности" в городе Кубинка Московской области перенесены с мая на сентябрь. Также Россия откажется от проведения запланированной на август Международной выставки вооружения, военной техники и боеприпасов "Российская выставка вооружения - 2019".
(ТАСС)

Организаторы опровергли закрытие МАКС-2019: состоится при любой погоде

Распространенная рядом СМИ информация о том, что авиакосмический салона МАКС-2019 в 2019 году проводиться не будет, не соответствует действительности. Форум пройдет с 27 августа по 1 сентября. Все необходимые правительственные решения на этот счет есть. Об этом "МК" сообщили в компании "Авиасалон".

Международные авиакосмические салоны МАКС проводятся с 1993 года. Свою продукцию на форуме показывают сотни российских и зарубежных авиационных и космических фирм. Выставку посещают сотни тысяч зрителей, которые наблюдают за полетами пилотажных групп.
(МК)

В ОДК будут применять имитационное моделирование при создании центров специализации российского двигателестроения

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) провела семинар для руководящего состава холдинга по вопросам имитационного моделирования при реализации программы «Трансформация индустриальной модели» (ТрИМ).

Ключевым направлением масштабного проекта ТрИМ является формирование центров специализации, работающих в интересах всего холдинга. Для обеспечения максимальной эффективности процесса создания новых производственных структур в корпорации проводятся мероприятия по обучению персонала.

В ходе состоявшегося в Москве в АО «ОДК» семинара по имитационному моделированию рассматривались вопросы проектирования производственных подразделений, технического аудита, инжиниринга, создания эскизно-технических проектов центров специализации. Участниками семинара стали представители предприятий корпорации, занимающиеся их созданием.

«Нет сомнений, что именно этап реализации проектов по созданию центров специализации является ключевым для достижения целей, изложенных в программе ТрИМ, — подчеркнул заместитель генерального директора АО „ОДК“ по стратегии, проектно-программному управлению и организационному развитию Александр Незнамов. — Успех на этой стадии чрезвычайно важен и зависит от множества факторов, которые необходимо рассматривать комплексно, в единой системе координат».

Имитационное моделирование — метод исследования, при котором изучаемая система заменяется моделью, с достаточной точностью описывающей реальную систему.

По словам директора по производству АО «ОДК» Валерия Теплова, прошедший семинар входит в цикл тренингов, цель которых создать модель для дальнейшего формирования центров специализации АО «ОДК».

«Реализация программы ТрИМ позволит сократить издержки корпорации, — отметил Валерий Теплов. — Безусловно, это не произойдет одномоментно и займет определенное время. Однако добиться этого необходимо. Инвестиционный ресурс ограничен и требует эффективного распределения. Любое инвестиционное решение должно быть верифицировано. Для этого необходимо использовать имитационные модели, которые бы подтверждали верность технологических решений, предлагаемых при создании центров специализации».
(ОДК)

Новости беспилотной авиации

Новейший российский дрон SKYF с легкостью заменит вертолет Ми-8

Основатель ОКБ «Авиарешения» Дмитрий Арсентьев в беседе с корреспондентами «Реального времени» рассказал о перспективах разработки новейшего тяжелого дрона РФ SKYF, получившего на Западе прозвище «Русский Халк».

Грузовой беспилотник SKYF разработан в Татарстане. Он способен занять солидную нишу как на отечественном, так и на мировом рынке, поскольку обладает уникальными техническими характеристиками. По словам Арсентьева, новый летательный аппарат, позволяющий производить транспортировку довольно тяжелых грузов, будет выпущен в серийное производство уже через год. Разработчики отмечают, что заинтересованность в беспилотнике настолько высока, что можно сделать прогноз окупаемости проекта в срок менее двух лет.

Арсентьев отметил, что наиболее перспективным направлением использования «Русского Халка», несмотря на серьезный интерес сельскохозяйственных компаний, является нефтяная отрасль. Перед разработчиками стоит задача обеспечения надежной, бесперебойной доставки грузов весом 50-100 кг на расстояние 100 км. На данный момент нефтяники вынуждены пользоваться услугами вертолетов Ми-8 для обеспечения поставленной задачи, что крайне дорого. Однако альтернатив нет, поэтому грузы доставляют винтокрылые машины, ведь простой в работе обойдется дороже заказа Ми-8, отметил специалист.

Однако вскоре ситуация может измениться, ведь на смену вертолетам может прийти дрон SKYF. Грузовой беспилотник способен взять на себя функции Ми-8 и обходиться в несколько раз дешевле винтокрылых машин в вопросе доставки необходимых ресурсов и продукции. Именно поэтому интерес в этой отрасли колоссальный, резюмировал Арсентьев.
(ПолитЭксперт)

Новый квадрокоптер от «Геоскана»

Группа компаний «Геоскан» начинает продажи квадрокоптера «Геоскан Gemini», анонсированного в конце прошлого года. Gemini станет наиболее доступным из всех беспилотных аэрофотосъемочных комплексов «Геоскан»: стоимость базового комплекта составит 750 тыс. рублей, сообщает пресс-служба компании.

«Это самостоятельный продукт, эволюционное развитие линейки БПЛА компании “Геоскан”, — рассказал “Стимулу” руководитель проектов ГК “Геоскан” Артем Мазурок. — Мы позиционируем его как легкий в использовании, но в то же время профессиональный инструмент по вполне доступной цене. Клиенты, приобретающие “Геоскан Gemini”, получают такой же уровень сервиса и качества, как и остальные наши клиенты».

«Геоскан Gemini» — аэрофотосъемочный комплекс для оперативного картографирования, геодезических работ и кадастровой съемки. Разработчики сделали комплекс легким и компактным, сохранив высокую точность получаемых пространственных данных и продолжительное время полета.

По словам специалистов компании, основной конкурент «Геоскан Gemini» — DJI Matrice 210 RTK и легкие самолеты со временем полета до 50 минут. Одно из важнейших преимуществ квадрокоптера Gemini — наличие GNSS-приемника Topcon для точного определения центров фотографирования. Стоимость российского решения ниже зарубежных аналогов (до 30%), при этом технически «Геоскан Gemini» превосходит их во многих показателях.

Gemini поможет максимально упростить работу: встроенный GNSS-приемник от Topcon обеспечивает получение данных позиционирования с сантиметровой точностью, а управление полетами со смартфона или планшета позволит контролировать квадрокоптер на расстоянии до пяти километров.

Сверхкомпактный приемник способен обеспечить получение данных позиционирования в любых условиях, начиная с субметрового DGPS-позиционированием и заканчивая позиционированием в субсантиметровом PPK-режиме.

Плата B111 обеспечивает надежное получение данных в двухчастотном L1/L2-режиме со спутниковых систем GPS/ГЛОНАСС/BeiDou.

«Основные клиенты — геодезисты, кадастровые инженеры, маркшейдеры, вузы. Открыт предзаказ, собрано более 50 заявок на приобретение. Клиенты, оформившие предзаказ до 15 апреля, получают специальное ценовое предложение», — рассказал Артем Мазурок.

«Геоскан» специализируется на выпуске коммерческих БПЛА двух типов: самолетного и мультироторного. Одна из главных особенностей беспилотников — все комплексы создаются на собственном производстве «Геоскана». В производственном процессе используются лишь некоторые компоненты стороннего производства, а компоненты собственной разработки позволяют серьезно снизить себестоимость продуктов.

Группа «Геоскан» впервые в мире решила задачу в одной из областей искусственного интеллекта — автоматическое создание 3D-модели объекта по серии разноракурсных фотографий. Это ПО используется в различных областях — кинематографии, создании компьютерных игр, археологии, картографии, маркшейдерии, кадастровых работах, мониторинге строительства. Поставляется в 131 страну мира.

Группа «Геоскан» единственная в мире владеет всеми компонентами технологии беспилотных летательных аппаратов для аэрофотосъемки и геологоразведки — авионика, сенсоры, системы связи и управления, разработка и производство планеров и коптеров, ПО для обработки и визуализации данных, оказание услуг.

Специалисты «Геоскана» создали уникальную технологию выполнения масштабных кадастровых работ, позволяющую сократить затраты в несколько раз. В 2017 году выполнен самый масштабный в мире проект с применением БЛА — из шести миллионов фотографий, полученных с БЛА, построена крупномасштабная 3D-модель целого субъекта федерации — Тульской области (проект НТИ).

Компания «Геоскан» — участник приоритетного проекта Минэкономразвития России «Поддержка частных высокотехнологических компаний-лидеров» («Национальные чемпионы»).
(Стимул)

В МАИ разработан беспилотный летательный аппарат-перехватчик

Компактный дрон-перехватчик по заказу «Алмаз-Антея» создало студенческое КБ Московского авиационного института. 23-килограммовый аппарат с трёхметровым крылом построен по аэродинамической схеме «утка», вооружён автоматическим карабином 12 калибра, способен провести в воздухе до 40 минут и производить прицельную стрельбу по летающим объектам, сохраняя при этом полную управляемость.

Разработки такого уровня сложности ранее не были представлены ни российскими, ни зарубежными конструкторскими бюро: маёвский проект не имеет аналогов в мире. Талантливым инженерам из МАИ удалось создать систему, которая эффективно стабилизирует аппарат в воздухе при стрельбе. В

разработке реализованы инновационные решения в области компоновки летательного аппарата и системы демпфирования.

— Основная цель разработчиков «обычного» беспилотника — добиться качества полёта. У нас была задача поднять в небо аппарат с оружием, обеспечив максимальную стабильность его работы и высокую точность поражения цели. Схема «утка» позволила сосредоточить приложение сил от стрельбы близко к центру масс БЛА. Для старта ему не требуется взлётно-посадочная полоса или катапульта — аппарат может взлетать с любой поверхности без дополнительной подготовки, — рассказал руководитель СКБ МАИ Игорь Трифонов.

По словам разработчиков, дрон-перехватчик сочетает преимущества самолёта и коптера. Управляет им оператор, получающий данные от бортовых телекамер обнаружения, наведения и прицеливания. Стрельбовый комплекс реализован на базе гладкоствольного карабина «Вепрь 12 Молот» 12 калибра с электронным спуском и коробчатым магазином на 10 патронов. Аппарат делает выстрелы в автоматическом режиме, продолжая лететь с заданным курсом, а если цель не поражена, то можно продолжать движение за объектом без дополнительной корректировки курса.

— Разработка прошла полный цикл испытаний, включая оценку управляемости и точности стрельбы, и передана заказчику, — сообщил Трифонов.
(МАИ)

Прочее

Securika Moscow 2019

Securika Moscow - самая крупная в России выставка технических средств охраны и оборудования для обеспечения безопасности и противопожарной защиты.

В 2019 году выставка Securika Moscow состоится в крупнейшем выставочном центре ЦВК «Экспоцентр» в период с 19 – 22 марта.

В год своего юбилея 25-я международная выставка технических средств охраны и оборудования для обеспечения безопасности и противопожарной защиты получит новые возможности для развития, продемонстрирует достижения совместно с участниками предстоящей выставки.

Securika Moscow ежегодно демонстрирует положительную динамику развития. Увеличилось количество компаний, принимающих участие в выставке: 435 участников из 25 стран мира, приняли участие в выставке в 2018 году, из которых более 100 впервые продемонстрировали свое оборудование и новинки. Общая площадь экспозиции составила 25 370 кв. метров.

Свои экспозиции представили крупнейшие российские компании: «Болид», «Аргус-Спектр», АРМО, «Ростелеком», PERCO, RUBEZH, «Sigur – управление доступом», ITV, Луис+, «Сатро-Паладин», «Корпорация Скайрос», Beward, «Консорциум Интегра-С», Macroscop, «Равелин», DSSL, «Видеоглаз», «Гефест», «Пожтехника», «Эпотос», «Гранит-Саламандра», ТД «Тинко», НПА «Рубеж» и другие. В зоне презентаций новинок зарубежные компании Hikvision, Dahua, CAME, dormakaba, Mobotix, Honeywell, Hanwha Techwin, Microdigital, IDIS, Panasonic, Assa Abloy, Securiton AG, Gunnebo, Axis Communications, Vivotek, WD, Seagate, Tyco, ASUS, Siemens, HID и другие продемонстрировали новейшие разработки и презентовали свои премьеры.

За 4 дня работы выставку посетили 18 379 специалистов. Это стабильно высокий результат успешной работы выставки. Посетители прибыли из 80 российских регионов и 53 зарубежных стран, при этом доля потенциальных байеров из них составила 82%. Увеличилась и доля новых посетителей на 4 %: 8 626 специалистов посетили выставку впервые.
(Российские Беспилотники)

Состоялась встреча Генерального директора РЭЦ Андрея Слепнева с Чрезвычайным и Полномочным Послом КНР в Российской Федерации Ли Хуэем

7 марта 2019 года в Посольстве КНР прошла встреча Посла Китая в России с делегацией Российского экспортного центра. Делегацию возглавил Генеральный директор РЭЦ Андрей Слепнев.

В этом году наши страны отмечают 70-летний юбилей установления дипломатических отношений, в связи с чем на 2019 год Группой РЭЦ запланирована масштабная работа, направленная на продвижение российско-китайских внешнеэкономических проектов и оказание всесторонней эффективной поддержки российским компаниям, заинтересованным в выходе на рынок Китая.

На встрече удалось обсудить основные вопросы российско-китайского торгово-экономического сотрудничества, в том числе предстоящие ключевые мероприятия, включая 20-ю китайскую международную выставку продуктов питания и специализированного оборудования SIAL China 2019 (14-16 мая, Шанхай), 6-ю Российско-Китайскую ЭКСПО (15-19 июня, Харбин), а также Вторую китайскую международную выставку импортных товаров, запланированную на ноябрь 2019 года. В прошлом году в рамках Первой импортной ЭКСПО РЭЦ выступил в качестве организатора объединенной экспозиции российских товаров и деловой программы для экспонентов.

В беседе стороны уделили внимание развитию сотрудничества на уровне провинций Китая, расширению использования каналов электронной торговли и тематике межбанковского взаимодействия.
(РЭЦ)