Анонсы главных новостей:

- Аэроэлектромаш представит на HeliRussia 2019 сверхлегкие вертолеты и авиационный электродвигатель
- В Бразилии, Перу и КНР откроются центры по ТОиР российских вертолетов
- В Дагестан поступят вертолеты с медицинским оборудованием
- В КНР появится сеть центров для ремонта вертолетов российского производства
- Вертолеты России примут участие в выставке LIMA – 2019
- Виктор Аксютин: «Проблем в отрасли много, но мы сможем их преодолеть»
- Волгоградский вертолет санавиации с начала года эвакуировал семь человек
- Китай валидировал сертификат типа на двигатели для Ми-171
- Мантуров надеется на скорое заключение новых вертолетных контрактов со странами Юго-Восточной Азии
- Один миллион вертолетных вылетов ADAC
- Петербург получил еще один вертолет для оказания медицинской помощи
- Премьер-министр Малайзии ознакомился с новейшими российскими вертолетами
- Русские Вертолетные Системы эвакуировали 2000 пациентов
- Холдинг "Вертолеты России" ведет переговоры о поставках до 8 вертолетов в Малайзию

Новости вертолетных программ

Аэроэлектромаш представит на HeliRussia 2019 сверхлегкие вертолеты и авиационный электродвигатель

В рамках XII Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2019 компания «Аэроэлектромаш» представит свои оригинальные разработки – сверхлегкий вертолет R-34 и электродвигатель ВД 25000 для привода воздушных винтов летательных аппаратов, а также сверхлегкий вертолет - тренажер VA-115, разработки компании RotorSchmiede, Германия. Экспозиция АО «Аэроэлектромаш» будет представлена на стенде №2С.

Вертолет R-34 создан по техническому заданию компании «Аэроэлектромаш» совместно с ОКБ «Ротор» (г. Кумертау). На HeliRussia 2019 будет представлен летный экземпляр вертолета R-34, который участвует в летных испытаниях.

Сверхлегкий вертолет R-34 построен с применением соосной схемы несущих винтов и является самым компактным, экономичным и малошумным вертолетом в своем классе. Вертолет оснащен бензиновым двигателем Rotax 915 мощностью 130 л.с., в конструкции применена бесшарнирная подвеска лопастей с композитным торсионом, а также парашютная спасательная система. Максимальная высота полета – 4,5 км, заявленная дальность – до 600 км. Ведутся разработки по применению R-34 в беспилотном варианте.

VA-115 также построен по соосной схеме и относится к сверхлегкому классу. Машина предназначена для обучения летного состава. На HeliRussia 2019 будет представлен полноразмерный макет разработки. Конструкция VA-115 предполагает использование двух электродвигателей мощностью 34 л.с. для привода несущих винтов, разработки компании «Аэроэлектромаш».

Помимо вертолетов, «Аэроэлектромаш» продемонстрирует на HeliRussia 2019 проектируемый электродвигатель для привода воздушных винтов летательных аппаратов в виде натурального образца. Двигатель построен по схеме вентильного с постоянными магнитами, номинальная частота вращения должна составить порядка 2500 об/мин. Ориентировочная грузоподъемность воздушных судов – 200-300 кг.

Применение двигателя позволяет исключить из трансмиссии сложные высокотехнологичные узлы, требующие длительной отработки (главный редуктор), что предполагает высокий ресурс, ремонтопригодность, низкий уровень шума, малую заметность в инфракрасном диапазоне.

Подобный двигатель сможет найти применение как на пилотируемых так и беспилотных сверхлегких вертолетах и на летательных аппаратах с неподвижным крылом. В перспективе возможно применение электродвигателя на моделях городского аэротакси.

В перспективе компания «Аэроэлектромаш» намерена разработать и произвести электродвигатель нового поколения для привода воздушных винтов различных типов летательных аппаратов (самолетов и вертолетов) с более мощной несущей системой.

Компания «Аэроэлектромаш» имеет многолетний опыт создания электротехнического оборудования для авиационной и космической техники. Предприятие занимается разработкой, производством и ремонтом электрооборудования и систем автоматического управления. Конструкторское бюро завода обладает уникальными разработками в области систем генерирования электроэнергии летательных аппаратов и их агрегатов: генераторов, аппаратуры управления и коммутации в области электроприводов различного назначения, включая подъемно-транспортные средства.

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)

Источник: для аэромобильных подразделений ВДВ разрабатывают новый вертолет

Новый боевой вертолет разрабатывают для аэромобильных подразделений Воздушно-десантных войск (ВДВ) России. Машина станет дальнейшим развитием вертолетов Ми-24 и Ми-35, сообщил в среду ТАСС источник в оборонно-промышленном комплексе.

"В интересах аэромобильных соединений ВДВ нового типа активизирована работа по модернизации существующих [вертолетов] и разработке существенно нового вертолета - боевой машины десанта", - сказал собеседник агентства. Источник отметил, что новый вертолет станет "концептуальным развитием вертолетов Ми-24 - Ми-35М".

Собеседник уточнил, что новый вертолет в перспективе станет основой целой линейки машин для ВДВ. Это будут спецвертолеты, транспортные вертолеты, вертолеты управления, разведки и радиоэлектронной борьбы. По требованию военных, добавил источник, "все машины должны действовать в едином информационно-управляющем контуре ВДВ".

До появления нового вертолета Воздушно-десантным войскам предлагается модернизировать уже имеющиеся в строю машины. "Ми-24 - до уровня Ми-35М, семейство Ми-8/17 - до уровня Ми-8АМТШ-ВН (версия Ми-8, созданная с учетом опыта Сирии, впервые показана на форуме "Армия-2017" - прим. ТАСС), тяжелые транспортные вертолеты Ми-26Т - до уровня Ми-26Т2В", - отметил собеседник.

ТАСС не располагает официальным подтверждением предоставленной источником информации.

В ВДВ создаются аэромобильные подразделения нового типа на вертолетах. Впервые о создании таких подразделений стало известно в ходе стратегических учений "Восток-2018", где состоялось их первое экспериментальное применение. Планируется, что в состав новых подразделений будут включены собственные эскадрильи транспортных и ударных вертолетов.
(ТАСС)

Вертолет Ка-226 получит отечественную топливную систему

Санкционное противостояние Запада с РФ в последнее время приводит к увеличению рисков отечественных авиапроизводителей. Негативные последствия уже успели коснуться создателей МС-21. На этом примере другие российские компании стали придавать процессу импортозамещения более серьезное значение, что выражается в отказе от импортных аналогов.

Подобное развитие такого тренда демонстрирует холдинг «Технодинамика», совместно со специалистами МАИ разрабатывающий авариестойкую топливную систему для вертолетов Ка-226. Так, в материале информпортала 3dtoday.ru было обращено внимание на то, что Ка-226 получит новую отечественную топливную систему. При этом источником отмечается, что авариестойкая разработка для российских вертолетов будет соответствовать высоким международным стандартам.

«Опытные образцы агрегатов печатаются из металлических порошков на промышленных лазерных 3D-принтерах», - сообщается изданием. На самом сайте холдинга по данному поводу заявляют:

«Технодинамика» впервые представляет авариестойкую топливную систему для вертолетов, выполненную из отечественных материалов с применением отечественных конструктивных разработок, полностью соответствующую российским и международным стандартам и требованиям безопасности».

В итоге российской компанией впервые в РФ создается система, которая сохраняет свою герметичность даже при сильном ударе и прокалывании. Подобного эффекта удалось достигнуть за счет использования инновационных материалов, а также специальных элементов, которые принимают вылившееся топливо.

Напомним, что ранее компании США и Японии под давлением Вашингтона отказались продолжать сотрудничество с создателями МС-21.
(NewInform)

Bell 525 получил сертифицированный двигатель

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) выдала сертификат на турбовальный двигатель GE Aviation CT7-2F1, который будет устанавливаться на новом двухдвигательном вертолете суперсреднего класса Bell 525 Relentless (а также на Leonardo AW189 и Sikorsky S-92 прим.ред.).

Как комментируют в GE Aviation, двигатель семейства CT7, имеющий класс тяги 2000 л.с., оснащен новой турбиной высокого давления с увеличенным ресурсом, электронным блоком управления, а также системой мониторинга работоспособности и учета наработки HUMS (Health & Usage Monitoring System).

Bell 525 Relentless был разработан с участием консультативной группы клиентов как вертолет, который должен удовлетворить перспективные потребности в эксплуатационной безопасности, полезной нагрузке, дальности, комфорту и конфигурации салона и надежности. Одной из уникальных характеристик Bell 525 является способность выполнять взлет и посадку по категории CAT-A с максимальной весом. Даже в том случае, если один из двух двигателей откажет, Bell 525 имеет достаточную мощность для поддержания безопасного полета с набором высоты.

Вертолет оснащен двумя двигателями GE CT7-2F1 с системой электронного управления FADEC и бортовым комплексом ARC (awareness, react and control — осведомленность, реагирование, контроль) на основе авионики Garmin 5000 с сенсорными экранами. Производитель заявляет, что благодаря улучшенной аэродинамике фюзеляжа 525-я модель сможет развивать скорость более 260 км/ч. Дальность полета составит свыше 740 км.

На сегодняшний день четыре летных прототипа суммарно налетали 1200 часов, выполнив 850 полетов. Имея взлетный вес 9 тонн, 525 Relentless будет конкурировать с такими суперсредними вертолетами, как Airbus H175 и Leonardo AW189. Клиенты производителя планируют использовать Bell 525 в нефтегазовой промышленности, для выполнения поисково-спасательных операций и в также скорой медицинской помощи. Сертификат типа производитель планирует получить в конце 2019 года.
(BizavNews)

Новости вертолетной индустрии в России

«Русские Вертолетные Системы» эвакуировали 2000 пациентов

1 июня 2017 года медицинский вертолет «Ансат» Компании «Русские Вертолетные Системы» первым в стране заступил на дежурство в Волгоградской области в рамках Приоритетного проекта развития санитарной авиации. С тех пор прошло почти два года и за это время медицинские вертолеты «РВС» начали спасать жизни не только в Приволжском, но и Южном, Северо-Западном, Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах.

Активное расширение географии деятельности стало возможно, во многом, благодаря комплексному подходу, который реализует Компания в регионах. «РВС» не просто предоставляет медицинские вертолеты и пилотов для выполнения санитарных миссий, но и занимается созданием инфраструктуры санитарной авиации труднодоступных регионов. Как результат - существенно сокращено время оказания помощи и создана современная, высокотехнологическая и круглосуточную система эвакуации пациентов из самых отдаленных районов.

За полтора года было оборудовано и подобрано порядка 200 вертолетных площадок для обеспечения нужд системы здравоохранения. В Волгоградской и Псковской областях построены 2 центра постоянного базирования, оснащённые современным светотехническим оборудованием, позволяющие осуществлять ночные старты/посадки, а также оперативное техническое обслуживание вертолетной техники. В феврале 2018 года в Курганской области открылся первый в России вертолетный центр оперативной медицины, Компания приступила к созданию аналогичного центра в Нижегородской области. В планах Компании создание сети оснащенных самым современными техническими средствами отечественного производства центров по всей стране.

На главной базе «РВС» в хелипарке Подушкино регулярно проводятся занятия с врачами санитарной авиации из регионов Российской Федерации, а также отрабатываются новые технические решения со специалистами ПАО «Казанский вертолетный завод» и ООО «Казанский агрегатный завод». Постоянное взаимодействие с производителями вертолетной техники и медицинского оборудования позволяет своевременно проводить модернизацию отечественной продукции с учетом опыта эксплуатации в разных климатических и географических условиях. На Международной выставке вертолетной индустрии «Helirussia 2018» на стенде компании АО «Русские Вертолетные Системы» был представлен модернизированный вариант вертолета «Ансат», оснащенного новым закатным устройством и улучшенной эргономикой кабины, что расширяет возможности авиамедицинских бригад.

Компания располагает единственным в Российской Федерации авиационным учебным центром по подготовки пилотов вертолета «Ансат». Деятельность центра позволила оперативно подготовить летно-технический состав для реализации приоритетного проекта «развитие санитарной авиации».
(Русские Вертолетные Системы)

Рабочая встреча с представителем Rolls-Royce

В вертолетном центре Хелипорт Истра состоялась рабочая встреча сертифицированного инженерного состава авторизованного технического центра Rolls-Royce с Крисом Анкромом - региональным представителем, осуществляющего поддержку направления вертолетных двигателей Rolls-Royce.

Крис рассказал об обновленной электронной системе FAST, через которую ведется обмен информацией между сервисными центрами по всему миру и заводом-изготовителем силовых установок Rolls-Royce.

Также была представлена новая учебная программа для сотрудников авторизованных сервисных центров, обучение по которой в ближайшее время пройдут инженеры и технические специалисты технического центра Хелипорт Истра.

В завершении встречи Крис рассказал об особенностях обслуживания двигателей, с которыми сталкиваются сотрудники сервисных центров Rolls-Royce в разных странах, а специалисты технического центра Хелипорт Истра рассказали о своей работе по обслуживанию турбовального двигателя Rolls-Royce RR300, устанавливаемого на легкий вертолет Robinson R66.

Крис Анкром – частый гость Истры. Встречи с представителем Rolls-Royce проводятся два раза в год – весной и осенью и проходят в рамках постоянной работы по повышению квалификации инженерно-технического состава вертолетного центра Хелипорт Истра.
(BizavNews)

Петербург получил еще один вертолет для оказания медицинской помощи

Врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов на отчетной коллегии комитета по здравоохранению рассказал о развитии санитарной авиации в городе.

По словам Беглова, Петербург получил еще один вертолет для оказания медицинской помощи тяжело больным и людям, получившим серьезные травмы в результате несчастных случаев.

«Мы очень благодарны за этот подарок. Это позволит нам развивать санитарную авиацию и дальше», – сказал временно исполняющий обязанности губернатора.

Также в Петербурге будут изыскивать возможности для увеличения заработной платы врачам, несмотря на сложности бюджета, отметил Беглов.

Врио губернатора отметил, что главная цель на данный момент – снизить уровень смертности среди жителей Петербурга. Для этого следует сделать акцент на профилактике заболеваний, в том числе, онкологических и заболеваний сердечно-сосудистой системы.
(Невские Новости)

Виктор Аксютин: «Проблем в отрасли много, но мы сможем их преодолеть»

Наряду с привычными авиакомпаниями, которые специализируются на перевозке пассажиров, в аэропорту «Южно-Сахалинск» базируется уникальное для островного региона предприятие «Авиашельф». В авиапарке компании, которой в прошлом году исполнилось 20 лет – только вертолеты. Часть из них базируется в главной воздушной гавани острова. О тенденциях в авиации, специализированных морских вертолетах и планах на год пресс-центр аэропорта «Южно-Сахалинск» поговорил с генеральным директором АО «Авиационная компания Авиашельф» Виктором Аксютиным.

– Виктор Сергеевич, начнем с главного: 2018 год был особенно значимым для компании, вы отметили 20-летний юбилей. Насколько сильно изменился «Авиашельф» за это время?

– За 20 лет основательные изменения происходят не только с людьми, но и с компаниями. Если говорить про «Авиашельф», то перемены, прежде всего, коснулись увеличения численности коллектива и парка судов. Начинали с пары вертолетов, а доросли до 14 единиц. Для нас эти цифры значительные. Большую часть из этих вертолетов эксплуатируем очень интенсивно.

То же самое и с коллективом: когда компания только открылась, у нас работало 30 человек, а сейчас 280. Увеличение коллектива влечет собой разные организационные перемены, которые коснулись и размещения людей и машин. Сейчас у нас три базовых аэропорта.

Вообще изменилось многое, к примеру, условия труда. Еще 20 лет назад у «Авиашельфа» не было ангаров. Работы на нашей основной базе выполнялись на улице, под открытым небом. А сейчас, благодаря нашим заказчикам, в аэропорту «Ноглики» два ангара.

Со временем поменялся и менталитет сотрудников «Авиашельфа». На коллектив очень сильно повлияло взаимодействие с иностранными коллегами. На протяжении 20 лет «Авиашельф» –

неизменный партнер зарубежных компаний. За это время мы переняли у наших коллег много положительного.

География сотрудников значительно расширилась. Когда мы начинали, коллектив состоял в основном из сахалинцев. Сейчас обеспечить рост компании только за счет специалистов, проживающих на острове, к сожалению, невозможно. Приходится привлекать профессионалов с материка. Больше 60% нашего летного состава – это люди, которые живут по всей территории нашей страны.

– Если говорить о цифрах, фактах и экономических показателях, каким стал 2018 год для компании? Чего удалось добиться и может что-то еще предстоит решить?

– С экономической точки зрения 2018-й год был не хуже предыдущих лет. Это само по себе достижение, учитывая не очень благоприятные тенденции для авиации.

В производственной сфере год был достаточно сложным: мы осваивали новую авиационную технику иностранного производства, готовили персонал, в том числе за рубежом. Из-за того, что часть коллектива поехала учиться, на оставшихся людей увеличилась производственная нагрузка. Но мы справились. Кроме того, готовили компанию к сертификации: для этого перерабатывали существующие документы и разрабатывали новые. В общем, год был действительно интересным, интенсивным и в каком-то плане сложным, но, тем не менее, удачным.

– Есть ли планы по изменению карты маршрутов, включению новых географических точек или привлечению партнеров для увеличения количества перелетов?

– Планы по расширению географии полетов у нас в основном связаны с Курильскими островами. Третий год мы планомерно развиваем программу полетов на Курилах.

Если в 2017 и 2018 годы мы летали между Южно-Курильском и Шикотаном, то в этом году мы начнем полеты между Шикотаном и Итурупом. Надеюсь, что к концу года, при удачном стечении обстоятельств, начнем полеты из Северо-Курильска в Петропавловск-Камчатский.

Что касается партнерских отношений, здесь мы планируем расширять и увеличивать объемы сотрудничества с нашими постоянными заказчиками: с лесоохраной, Минздравом, нефтяниками. У нас около десяти постоянных партнеров, с которыми мы сотрудничаем на протяжении долгих лет. Мы стараемся работать максимально гибко, подстраиваться под их требования, не забывая про общие стандарты авиационных перевозок. Будем рады, если удастся сохранить тот объем работ, который мы имели в 2018 году.

– Возвращаясь к технической оснащенности компании. Из каких винтокрылых машин состоит авиапарк «Авиашельфа»? Есть ли необходимость в его обновлении?

– Основа парка – это конечно вертолеты «МИ-8» различных модификаций: МИ-8-Т, МИ-8-МТВ-1, МИ-8-АМТ. Из новичков итальянская машина Agusta Westland-189 – новый для нас тип, который ввели в эксплуатацию как раз в прошлом году.

Вопрос обновления стоит очень остро. Первый такой признак – отказ компании «Роснефть» от эксплуатации вертолетов старше 25 лет. А практически все наши машины – «старички». На отраслевом уровне идут серьезные обсуждения вопроса, чтобы законодательно закрепить нормы для «возрастных» вертолетов.

Эксплуатанты сопротивляются: на обновление парка нет средств. Хотя никто бы и не возражал купить современные машины. Мы бы хотели летать только на обновленных «МИ-8» и «Августах», но, к сожалению «Авиашельф» не может себе этого позволить. Слишком дорого. Это проблемный вопрос, надеемся, что нам его удастся решить, а парк – обновить.

– В чем особенность нового итальянского вертолета, который стал частью парка «Авиашельфа»?

– Это специализированный вертолет для работы в морской акватории, так называемый, оффшорный. К сожалению, в нашей стране подобные машины не производят, вот почему нашему заказчику пришлось приобрести итальянскую технику.

У оффшорных вертолетов есть автоматические системы посадки, в том числе на воду. Независимо от действий экипажа при соприкосновении с водой, у этих машин автоматически раскрываются

баллонеты и вертолет может находиться на плаву. В итальянской модели, которую мы приобрели, такая система реализована.

Видимо наша авиационная промышленность не видит необходимости производства вертолетов для морских перевозок. Хотя с моей точки зрения, конечно, на базе нового вертолета «МИ-171-А-2» можно было бы сделать прекраснейший оффшорный вертолет.

– По вашему мнению, каким образом на «Авиашельфе», часть вертолетов которого базируется в аэропорту «Южно-Сахалинск», отразится введение в эксплуатацию нового аэровокзального комплекса и завершение модернизации аэродрома?

– Прежде чем отвечать на этот вопрос, надо коснуться отношений с воздушной гаванью. Аэропорт «Южно-Сахалинск» – наш давний, профессиональный и очень стабильный партнер.

В аэропорту «Южно-Сахалинск» работают люди, которые понимают специфику и вертолетной авиации, и аэропортовой деятельности. У нас не возникает каких-то недоразумений.

Что касается аэровокзального комплекса, вертолетная авиация не зависит от аэровокзала, здесь влияние минимальное. Другое дело аэродромный комплекс – влияние гораздо существеннее. Хотелось бы рассчитывать на то, что с завершением модернизации, мы получим современный вертодром с ангаром для обслуживания вертолетов. План специализированного вертодрома, оборудованного по всем стандартам, уже есть. Надеюсь, аэропорту его удастся реализовать.

– Участвуете ли вы в федеральных отраслевых конференциях и форумах?

– Да, стараемся выезжать. Последний раз были в Казани на «Вертолетном форуме» в ноябре 2018 года. Впечатления очень хорошие. Удалось побывать в профессиональной атмосфере, поучаствовать в обсуждении острых тем из авиационной индустрии страны.

Встретились с производителями вертолетов и комплектующих, с потребителями наших услуг. Был очень хороший профессиональный разговор. Надеюсь, к нашим мнениям прислушаются на высоком уровне.

«Авиашельф» – член «Ассоциации вертолетной индустрии», а я член правления этой ассоциации. Поддерживаю профессиональные отношения со многими руководителями, так что мы себя не чувствуем оторванными.

– В каком состоянии у нас сегодня отрасль в стране? С учетом вашего опыта работы, какие тенденции характерны для вертолетной сферы?

– В целом тенденции, как в любой транспортной отрасли, совпадают с тенденциями развития или падения экономики страны. Мы развиваемся по тем же принципам, что и вся авиационная отрасль. На нас отрицательно влияют рост стоимости топлива, снижение покупательской способности людей и предприятий.

А поскольку мы работаем с организациями и населением, многое зависит от их экономического состояния. Поэтому нам очень важно, чтобы наши постоянные заказчики и партнеры держались на плаву. Это дает шанс на выживание и нам.

Если брать чуть шире по отрасли: всё больше компаний рассчитывает на поддержку государства. Без господдержки невозможно представить дальневосточные авиакомпании. Конечно же, мало хорошего в том, что все летают на иностранной технике. Я уже упомянул, что с одной стороны есть желание обновлять парк, с другой стороны нет механизмов, которые бы позволяли это делать. Проблем много, но будем надеяться, что общими усилиями сможем их как-то преодолеть.

– Есть у вас какие-то личные ощущения и прогнозы, чего ожидать авиаотрасли и конкретно вашей вертолетной нише в этом году? Может «Авиашельф» запланировал показаться на федеральной конференции, чтобы привлечь внимание к своей компании?

– Для нас этот год, безусловно, будет насыщен событиями. Если говорить о форумах, то самый значительный – международная выставка вертолетной индустрии «HeliRussia», который пройдет в Москве в мае. Это отраслевое событие, в котором участвуют не только российские организации, связанные с вертолетной индустрией, но и иностранные, то есть это большое международное событие.

Форумы форумами, но мы, прежде всего, фокусируемся на решении производственных задач. В этом году задача номер один – освоение нового типа вертолета, организация взаимодействия с нашими итальянскими партнерами. Нам необходимо приобрести запчасти и разработать новые вертолетные процедуры – все это потребует дальнейших усилий со стороны командно-летного состава, со стороны наших логистов.

Рассчитываем в этом году немного больше чем обычно поработать с лесоохраной. Нас охотно привлекают для мониторинга лесов, и мне нравится эта тенденция. Очень не хотелось бы, чтобы наши островные леса горели и здесь мы можем оказать серьезную профессиональную помощь.

Надеюсь, что этот год для «Авиашельфа» во всех смыслах будет не хуже, а может даже лучше предыдущего.
(Аэропорт Южно-Сахалинск)

Горбольница Алапаевска теперь может принимать вертолеты даже ночью

Посадочную площадку Алапаевской городской больницы оснастили светосигнальным оборудованием. Это позволит принимать вертолеты санитарной авиации даже в темное время суток и в условиях ограниченной видимости.

Система ночной навигации снабжена ветроуказателем с подсветкой, импульсным маяком и портативными прожекторами обозначения зоны приземления и отрыва. Это оборудование позволяет

экипажам в любое время суток визуально обнаруживать вертолетную площадку, зоны посадки и взлета.

"Планировалось, что площадка будет оснащена светосигнальным оборудованием во втором квартале 2019 года. Это произошло досрочно. Алапаевская городская больница готова к вылетам санитарной авиации для эвакуации пациентов по экстренным показаниям в любое время суток", - отметил исполняющий обязанности главного врача медицинского учреждения Алексей Красилов.

За последние четыре года в Свердловской области были спроектированы и построены посадочные площадки при девяти больницах. Всего в регионе функционируют 25 вертолетных площадок. В 2019 году на развитие санавиации из федерального бюджета выделено 112,7 миллиона рублей, из областного бюджета - 27,6 миллиона рублей.
(Свердловское областное телевидение)

Волгоградский вертолет санавиации с начала года эвакуировал семь человек

В 2019 году вертолет "Ансат" совершил уже шесть вылетов и доставил нуждающихся пациентов в стационары третьего уровня.

Как сообщают в пресс-службе областной администрации, санавиация доставила в медучреждения жителей региона с острым коронарным синдромом, пороком сердца, отравлением и пневмонией. Вылеты производились в Камышин, Котово, Палласовку, Новоаннинский, Октябрьский и Николаевский районы.

Так, 27 марта воздушная скорая понадобилась полуторагодовалому ребенку из Котово. Как ранее сообщала "Волгоградская правда.ру", мальчик отравился средством для стирки. Согласно обновленной информации сейчас его жизнь вне опасности.

Напомним, в регион медицинский вертолет поступил в июне 2017 года. Наша область первой получила такую технику в рамках федерального проекта по развитию санавиации. За несколько лет вертолет спас жизни более чем 500 пациентам с острым коронарным синдромом, инсультами, ожогами и повреждениями после ДТП. В их числе 79 детей.

Сейчас в службе региональной санавиации девять врачей, 14 медсестер и фельдшеров. Эвакуацию проводят из 25 муниципальных районов, которые удалены от административного центра. К вылету вертолет готов круглосуточно, принять его могут на 33 спецплощадках Волгоградской области. Еще три таких территории появятся в 2020 году по решению губернатора Андрея Бочарова в Камышине, Михайловке и Урюпинске.

В регионе реализуется масштабный проект губернатора по созданию единой современной системы экстренной медпомощи. Для реализации проекта и решения ключевых задач развития области Бочаров уже заручился поддержкой Владимира Путина в ходе рабочей встречи с главой государства 15 марта.

Благодаря комплексной работе, которую ведут с 2014 года, регион смог перейти к решению поставленной губернатором задачи. Так, за пять лет модернизация коснулась опорных больниц скорой медицинской помощи № 7 и 25, ремонт провели в 400 медучреждениях, автопарк скорой помощи обновили на 90%, работает единая дежурно-диспетчерская служба "03", вновь функционирует санитарная авиация.
(Волгоградская правда)

Очередные Robinson для России

На авиационно-технической базе вертолетного центра Хелипорт Истра после успешной экспортной транспортировки идет сборка новых вертолетов Robinson R44 и Robinson R66, поставленных в Россию в интересах частных владельцев.

После завершения регламентных работ оформления документации: получения свидетельства о летной годности, государственной регистрации вертолеты будут переданы покупателям.

В середине марта компания «Хелипорты России» передали российскому клиенту очередной вертолет Robinson R66. Вертолет был поставлен в Россию и собран на авиационно-технической базе вертолетного центра Хелипорт Истра.

Объединенный авиационный сервисный центр «Хелипорт Истра» авторизован компаниями-производителями вертолетной и авиационной техники: Airbus Helicopters, Robinson Helicopter Company, Rolls-Royce. Инженеры центра обладают необходимыми допусками к обслуживанию распространённых типов вертолетов Robinson и Airbus Helicopters. Кадровый состав регулярно проходит обучение в учебных центрах Robinson Helicopter Company, Airbus Helicopters, Rolls-Royce, Lycoming. Инженерный персонал «Хелипорт Истра» – практикующие эксперты в области технического обслуживания вертолетной техники. На базе вертолетного центра «Хелипорт Истра» возможно проводить все типы текущего ремонта, специальных инспекций и технического обслуживания вертолетов Robinson и Airbus Helicopters.

Согласно открытым данным Росавиации на 1 января 2019 года в РФ зарегистрировано 108 вертолетов R66.
(BizavNews)

«Ансаты» для Китая

Россия заключила в начале 2019 года контракт на поставку в Китай 20 вертолетов «Ансат», обсуждается поставка еще шести Ми-171А2. Поставка первых вертолетов «Ансат» в Китай может начаться уже в 2019 году, сообщил РИА Новости в среду на выставке в малайзийском Лангкави заместитель гендиректора директора холдинга «Вертолеты России» Игорь Чечиков.

«Поставка первых «Ансатов» в Китай (для местной Ассоциации медицины катастроф) согласно заключенному контракту зависит от валидации его сертификата в этой стране. Если все пойдет как задумано, то первые машины могут быть поставлены уже до конца этого года. Мы находимся на финальной стадии валидации сертификата типа в Китае», – сказал Чечиков.

Он подчеркнул, что холдинг предлагает разные типы сервиса для уже поставленных вертолетов: оплату по ставке за летный час, абонентское обслуживание, а также различные пакеты услуг в зависимости от желаний и возможностей заказчиков.

«Также прорабатываем концепцию услуг ППО (послепродажного обслуживания), в основе которых лежит заданный уровень исправности парка. Закладывается от 70 до 80%. Еще одно направление – это создание и развитие сервисной инфраструктуры, приближенной к месту эксплуатации вертолетов», – сказал Чечиков.

Холдинг «Вертолеты России» (входит в «Ростех») получит за прямую продажу 20 «Ансатов» Ассоциации медицины катастроф КНР $120 млн. Компания ведет переговоры на поставку еще 50 машин государственным и частным заказчикам в странах Азии, общий объем продаж может достичь $500 млн. «Вертолеты России» также собираются открыть сервисный центр в Таиланде в дополнение к уже работающим в Китае и Вьетнаме.

Легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет «Ансат» производит Казанский вертолетный завод. Конструкция может трансформироваться из грузового в пассажирский с возможностью перевозки до семи человек. Первый прототип «Ансата» собран в 1997 году, в августе 2013 года МАК выдал сертификат типа авиационного регистра. Вертолет используется ВКС, МЧС и Минздравом РФ. Максимальная взлетная масса «Ансата» увеличена до 3,6 т, коммерческая нагрузка - 1,3 т, максимальная скорость - 275 км/ч, дальность полета - 520 км.
(BizavNews)

ОДК-Климов приняло участие в международном Салоне "Архимед"

Автоматизированный учебный курс (АУК) по двигателю ВК-2500 представили специалисты АО «ОДК-Климов» на 22-м международном Салоне изобретений и инновационных технологий «Архимед» в Москве.

Автоматизированный учебный курс (АУК) состоит из двух модулей «Конструкция турбовального двигателя ВК-2500» (свидетельство №2016621605) и «Эксплуатация турбовального двигателя ВК-2500» (свидетельство №2018620778). Оба модуля предназначены для использования инженерно-

техническими специалистами при изучении конструкции двигателя в учреждениях высшего и среднего профессионального образования, а также в организациях, обеспечивающих производство, эксплуатацию и ремонт двигателя. Модуль по конструкции включает в себя сведения об устройстве и работе двигателя, его основных узлах, агрегатах и системах. Модуль по эксплуатации содержит сведения об устройстве и технической эксплуатации двигателя.

Уникальность АУК заключается не только в модульности, но и в интерактивности, возможности его использования на занятиях как в качестве визуального дополнения к лекционному материалу, так и в качестве инструмента для самостоятельной подготовки. Материал программы четко структурирован, описывает все узлы и агрегаты двигателя, содержит 3D-модели, аудио-, видео-, фото- сопровождение, флэш-анимацию. По каждой теме имеются вопросы для самоконтроля. В конце изучения всего материала каждый слушатель сдает зачет. Чтобы ответить на вопросы зачета, пользователю необходимо поработать с 3D-моделью двигателя (развернуть, приблизить и т.д.) и указать в качестве ответа на определенные узлы или детали двигателя.

Наблюдения показали, что курс помогает специалистам за короткий срок сформировать ключевые навыки, необходимые для инженерно-технических профессий. После коротких инструктажей и теоретических занятий слушатель достаточно быстро начинает заниматься самостоятельно или при минимальном контроле со стороны преподавателя. Таким образом, программа позволяет развивать еще одну компетенцию у пользователя – ответственность за свои знания, стремление к развитию.

АУК, как образовательное средство нового поколения, стал началом процесса создания виртуальной лаборатории авиадвигателей, позволяющей изучать без дорогостоящих затрат их конструкцию и правила эксплуатации. С 2018 г. курс включен в программу обучения и прохождения практики студентами СПб ГБ ПОУ «Техникум «Приморский» и БГТУ «ВОЕНМЕХ» им. Д.Ф. Устинова (г. Санкт-Петербург) на площадке АО «ОДК-Климов», активно используется в программах повышения квалификации эксплуатантов авиатехники. В рамках программы предусмотрены инструменты контроля, которые позволяют преподавателю оценивать усилия слушателя по изучению материала (сколько времени потратил на изучение, сколько раз проходил «самоконтроль», с какой попытки ответил на вопросы и др.), анализировать типичные ошибки, давать рекомендации по темам, которые не освоены с первой попытки.

В ближайшем будущем АО «ОДК-Климов» планирует провести работу по привлечению инвестиций, направленных на решение вопросов защиты АУК от копирования при реализации в качестве отдельной программы и перевода на иностранные языки. После этого курс можно будет приобрести. Покупателями могут стать вузы, средне-специальные учебные учреждения, ремонтные и производственные предприятия авиационной отрасли, организации, эксплуатирующие авиационную технику.

В настоящее время специалисты ОДК-Климов ведут разработку третьего модуля АУК – «Производство и ремонт турбовального двигателя ВК-2500».

Отметим, что основной целью организации и проведения Салона «Архимед» является активизация изобретательской, патентно-лицензионной и инновационной деятельности, развитие рынка новых

продуктов и услуг. Салон проходит при поддержке Всемирной организации интеллектуальной собственности, Администрации Президента Российской Федерации, Международной Федерации Ассоциаций Изобретателей, Правительства Москвы.
(ОДК-Климов)

В Дагестан поступят вертолеты с медицинским оборудованием

В Дагестан поступят два санитарных вертолета с медицинскими модулями, в том числе реанимационным оборудованием для эвакуации больных из отдаленных и труднодоступных районов республики. Об этом сообщили в пятницу, 29 марта в ходе видеоселекторного совещания Министерства здравоохранения России с субъектами, вошедшими в федеральный проект по развитию санитарной авиации. В программе участвует 49 регионов, в том числе и наша республика. Поставка санитарного авиатранпорта «Ансат» и «Ми-8АМТ» национальной службы санитарной авиации «Ростех» ожидается в конце мая этого года. Вертолеты будут предназначены не только для транспортировки пациентов в медучреждения, но и для оказания экстренной помощи прямо на борту. Идет подготовка инфраструктуры для «воздушной скорой».

В 2019 году запланирована эвакуация более 120 пациентов из отдаленных и труднодоступных регионов республики. Вылеты в основном будут осуществляться на деньги, выделенные в рамках проекта развития санитарной авиации – 85%, остальные 15 % за счет средств из регионального бюджета. Данная программа направлена на значительное увеличение количества вылетов и повышение доступности медицинской помощи, в том числе экстренной и высокотехнологичной, в первую очередь для жителей отдаленных районов.

Бригады медиков, которые будут работать на борту вертолетов в апреле пройдут специальную подготовку. Обучать врачей Дагестанского центра медицины катастроф будут коллеги из ВЦМК «Защита», для этих целей они прибудут в Дагестан на несколько дней.

К слову, в программе развития санитарной авиации участвуют только две республики СКФО, помимо Дагестана, в нее вошла и Северная Осетия –Алания.
(Министерство здравоохранения Республики Дагестан)

Новости вертолетной индустрии в мире

«Вертолеты России» примут участие в выставке LIMA - 2019

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) примет участие в пятнадцатой Международной выставке авиационно-космической и военно-морской техники LIMA – 2019, которая пройдет с 26 по 30 марта на острове Лангкави в Малайзии.

Ключевыми экспонатами на стенде холдинга в этом году станут модели гражданских вертолетов Ми-171А2 и Ансат, которые в конце 2018 года приняли участие в уникальном демонстрационном туре по

странам Юго-Восточной Азии. Две машины преодолели своим ходом около 5 тысяч километров, проведя демонстрационные показы в Китае, Вьетнаме, Камбодже, Таиланде и Малайзии. Также будет представлен новый многоцелевой вертолет Ми-38, занимающий нишу между средним Ми-8 и тяжелым Ми-26.

"По результатам демотура прорабатываются проекты поставок вертолетов типа Ми-17 (в том числе Ми-171А2, Ми-17-1ВА "Летающий госпиталь"), Ми-38, Ансат, Ка-226Т и Ка-32А11ВС в страны Юго-Восточной Азии. По полученным в ходе демотура заявкам на поставки вертолетов согласовываются технические облики, параллельно решается вопрос о финансировании поставок вертолетной техники", - сообщил руководитель делегации холдинга "Вертолеты России" – заместитель генерального директора по послепродажному обслуживанию Игорь Чечиков.

На выставке LIMA-2019 запланировано проведение переговоров с партнерами из Камбоджи, Таиланда, Индонезии и Малайзии. С заказчиками из Вьетнама также ведется интенсивная работа по согласованию условий поставки гражданской вертолетной техники.

По итогам демонстрационного тура холдинг "Вертолеты России" в прошлом году заключил твердый контракт на поставку Ансатов в Китай и собрал несколько мягких заказов от азиатских партнеров на вертолеты Ми-171А2 и Ансат.

Кроме того, на выставке в Малайзии пройдут переговоры по послепродажному обслуживанию вертолетов, эксплуатируемых иностранными заказчиками. Инновационные проекты в области ППО, которые холдинг предлагает зарубежным партнерам, позволят перейти к долгосрочным соглашениям на бестендерной основе и выстроить все работы по контракту "жизненного цикла".

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. Вертолет сертифицирован для применения с медицинским модулем и может эксплуатироваться в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию. Успешно завершены высокогорные испытания Ансата, подтвердившие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров.

Многоцелевой вертолет Ми-171А2 оснащен двигателями "Климов" ВК-2500ПС-03, новым несущим винтом с композитными лопастями и Х-образным рулевым винтом, новым интегрированным пилотажно-навигационным комплексом с открытой архитектурой КБО-17 ("стеклянная кабина"), а также цифровым автопилотом, который снижает нагрузку на экипаж, облегчая пилотирование. Уникальные летно-технические характеристики позволяют эксплуатировать Ми-171А2 в условиях влажного тропического климата. Вертолет предназначен для решения широкого круга задач – от патрулирования и береговой охраны до поисково-спасательных работ.

Многоцелевой вертолет Ми-38 оснащен двигателями ТВ7-117В, интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом, взрывобезопасной протектированной топливной системой. Также он обладает дополнительными опорами на шасси для посадки на мягкий грунт и снег. Области

применения вертолетов Ми-38 – перевозка грузов и пассажиров, поисково-спасательные операции в различных климатических условиях, VIP-перевозки.
(Вертолеты России)

РФ не намерена отвечать за отремонтированные в Словакии афганские Ми-17В-5

Россия снимает с себя ответственность за отремонтированные в Словакии вертолеты Ми-17В-5 ВВС Афганистана, заявили в понедельник в пресс-службе Рособоронэкспорта.

"Рособоронэкспорт" информирует СМИ о том, что вертолеты Ми-17В-5 ВВС Афганистана отремонтированы словацкой компанией LOTN без участия российских специалистов и в нарушение российской нормативной правовой базы Российская сторона снимает с себя ответственность за безопасность эксплуатации в Афганистане нелегитимно отремонтированных вертолетов Ми-17В-5", - говорится в сообщении.

В РОЭ подчеркнули, что руководство LOTN вводит в заблуждение своих партнеров и общественность относительно имеющихся у нее компетенций для ремонта военно-транспортных вертолетов Ми-17В-5, так как российская сторона не передавала словацкой компании ремонтную документацию для этой машины.

"Кроме того, источники и происхождение поставляемых LOTN запасных частей и агрегатов неизвестны, что еще больше увеличивает вероятность авиационного происшествия с вертолетами. Российская сторона заявляет, эксплуатация и ремонт авиационной техники должны осуществляться в установленном порядке по документации производителя и главного конструктора", - отметили в пресс-службе российского спецэкспортера.
(РИА Новости)

Airbus Helicopters комфортно в Непале

Как стало известно BizavNews, Airbus Helicopters готовится к передаче двух новых вертолетов H125 непальским частным операторам Simrik Air и Altitude Air. Шестиместные вертолеты будут задействованы в качестве VIP транспорта для доставки туристов на высокогорные базы и для обзорных полетов по стране. По данным европейского производителя, за последние пять лет непальским операторам было поставлено 20 вертолетов Airbus H125.

В Непале в настоящее время работают семь вертолетных операторов (Shree Airlines, Manang Air, Simrik Air, Summit Helicopters, Air Dynasty, Mountain Helicopters, Altitude Air и Heli Everest) и эксплуатируется около пятидесяти вертолетов. Более 60% рынка делят между собой два оператора: Summit Helicopters и Mountain Helicopters (эксплуатирует линейку Ecureuil). В прошлом году количество туристов, посетивших страну, выросло на 22%, что автоматически увеличило и вертолетный трафик. В течение двух лет вертолетный парк обоих операторов должен пополниться еще восемью машинами. Суммарный налет вертолетов Airbus H125 в стране превысил отметку в 50000 летных часов.

Airbus H125 (входит в линейку легких однодвигательных Airbus Helicopters – «Ecureuil»), первый полет которой состоялся в 1997 году, имеет более мощный двигатель и цифровую систему управления двигателем (FADEC). Вертолет может подниматься с полной коммерческой загрузкой на высоту 7010 м. и адаптирован для полетов в экстремальных условиях, в том числе в высокогорной местности и жарком климате, а также для перевозки грузов. Вместе с тем, эта быстрая и комфортабельная машина идеально подходит для использования в корпоративных целях.

Напомним, что в 2005 году именно Airbus H125 побил мировой рекорд, выполнив взлет и посадку на горе Эверест на уровне 8 850 метров. Этот рекорд так и не был побит.
(BizavNews)

Мантуров надеется на скорое заключение новых вертолетных контрактов со странами Юго-Восточной Азии

Россия ведет переговоры о поставке вертолетов странам Юго-Восточной Азии, надеется на скорое подписание твердых контрактов, сообщил в интервью "Интерфаксу" глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

"Сегодня холдинг "Вертолеты России" предлагает заказчикам из Юго-Восточной Азии весь спектр вертолетов отечественного производства - от легких "Ансатов" и Ка-226 до Ми-38 и Ка-32А11ВС. Переговоры идут продуктивно, детали раскрывать я не буду, но мы надеемся на скорое заключение новых твердых контрактов", - заявил Д.Мантуров.

По его словам, основное внимание партнеров приковано к Ми-171А2 и "Ансату", так как потенциальные заказчики уже видели эти машины в полете и смогли получить о них исчерпывающие сведения во время демонстрационного тура по Юго-Восточной Азии осенью 2018 года.

"Разумеется, мы намерены развивать успех, достигнутый во время демонстрационного тура "Ансата" и Ми-171А2, когда в разных странах Юго-Восточной Азии были собраны "мягкие" контракты примерно на 50 вертолетов. Именно поэтому мы ожидаем документального подкрепления предварительных договоренностей со стороны наших партнеров", - сказал министр.

Он отметил, что традиционно спросом пользуются вертолеты Ми-8/17.

"Несомненный бестселлер для всех ведомств - наши вертолеты семейства Ми-8/17. Интерес к такой технике, безусловно, есть", - подчеркнул Д.Мантуров.

В декабре прошлого года глава Минпромторга РФ сообщил, что "Вертолеты России" по итогам азиатского демотура получили более 70 заявок на поставку "Ансатов" и Ми-171А2 в ближайшие три года общей стоимостью более $500 млн.

Гендиректор "Вертолетов России" Андрей Богинский отметил, что речь идет как о "твердых", так и о "мягких" контрактах

"Так, например, только в Китае подписан контракт на поставку 20 вертолетов Ансат в интересах Ассоциации медицины катастроф КНР. Остальные 50 вертолетов планируется поставить во Вьетнам, Камбоджу, Таиланд и Малайзию", - сказал А.Богинский.

Как сообщалось, российские вертолеты Ансат и Ми-171А2 отправились в демонстрационный тур по странам Юго-Восточной Азии по завершении авиасалона Airshow China, где они принимали участие в летной программе.

"Вертолеты преодолели почти 5000 километров. Летные показы в общей сложности посетили более тысячи гостей из числа государственных и коммерческих эксплуатантов вертолетной техники", - подчеркнули в пресс-службе "Вертолетов России".
(Интерфакс-АВН)

В КНР появится сеть центров для ремонта вертолетов российского производства

Сервисные вертолетные центры будут создаваться на территории Китая в зависимости от типа вертолета и ведомственной принадлежности, сообщил в интервью РИА Новости руководитель делегации корпорации "Ростех" Виктор Кладов.

Выставка LIMA-2019 пройдёт в Лангкави (Малайзия) с 26 по 30 марта.

"В Китае будут созданы несколько сервисных центров для вертолетов. В Ченду сертифицируется авиазавод для ремонта военно-транспортных вертолетов. Есть проект создания центра в Тяньцзине. Там уже согласован проект генерального контракта, его подписание ожидается в ближайшее время. Есть проект в Шеньчжэне", - сказал Кладов.
По его словам, в Китае будут создаваться различные центры под разные типы вертолетов.

"Если к примеру ВМС эксплуатируют Ка-31, значит нужно в Шанхае, на побережье, создавать центр по ремонту и сервису данных вертолетов. Так постепенно будет сформирована сеть техцентров под разные типы вертолетов. У них будет различная ведомственная принадлежность", - сказал Кладов.

В настоящее время в Китае эксплуатируется порядка 300 вертолетов российского (советского) производства.
(РИА Новости)

Премьер-министр Малайзии ознакомился с новейшими российскими вертолетами

Премьер-министр Малайзии Махатхир Мохамад в ходе осмотра выставки LIMA-2019 посетил стенд холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех). С новейшими разработками в области российской вертолетной техники его познакомил руководитель делегации холдинга - заместитель генерального директора по послепродажному обслуживанию Игорь Чечиков.

"На этой выставке мы представляем Ансат и Ми-171А2, которые уже побывали в Малайзии в прошлом году в рамках демонстрационного тура по Юго-Восточной Азии. Также здесь можно увидеть наш новый гражданский вертолет Ми-38, который занимает нишу между классическим Ми-8 и Ми-26. Мы намерены развивать плодотворное сотрудничество с нашими малазийскими партнерами и предлагаем им не только передовую технику, но и гибкие системы сервиса и послепродажного обслуживания", – отметил Игорь Чечиков.

Глава делегации холдинга вручил господину Мохамаду в подарок модель вертолета Ми-171А2 в той же самой ливрее, в которой вертолет принимал участие в демонстрационном туре.

"Малайзия является для Ростеха одним из ключевых рынков в Юго-Восточной Азии. Россию и Малайзию связывают десятилетия партнерских отношений именно в авиационно-космической области. Например, в стране успешно эксплуатируются несколько вертолетов Ми-17 – заявил директор по международному сотрудничеству и региональной политике Госкорпорации Ростех Виктор Кладов. - Мы нацелены на расширение нашего партнерства в авиационной сфере, и готовы рассмотреть различные варианты кооперации - от кредитования поставок до создания совместных сервисных центров и передачи технологий".

Напомним, что в рамках демонстрационного тура российских вертолетов по странам ЮВА с возможностями обеих машин ознакомились участники авиакосмического салона Airshow China в Чжухае (Китай), а также потенциальные заказчики из Вьетнама, Камбоджи, Таиланда и Малайзии. Натурная демонстрация новейшей гражданской техники в этих странах позволила достичь конкретных договоренностей и сформировать обширный портфель заказов на Ми-171А2 и Ансат. Вертолеты преодолели почти 5000 километров. Летные показы в общей сложности посетили более тысячи гостей из числа государственных и коммерческих эксплуатантов. Машины подтвердили заявленные летные характеристики и эффективность применения в условиях высоких температур и влажности близкой к 100%.

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. Вертолет сертифицирован для применения с медицинским модулем и может эксплуатироваться в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию. Успешно завершены высокогорные испытания Ансата, подтвердившие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров.

Ми-171А2 - многоцелевой вертолет среднего класса, сочетающий уникальный опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8/17 и новейшие разработки холдинга. Он может эффективно и безопасно применяться днем и ночью, в условиях высокогорья, при низких и высоких температурах, повышенной влажности и над водной поверхностью.
(Вертолеты России)

Холдинг "Вертолеты России" ведет переговоры о поставках до 8 вертолетов в Малайзию

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) ведет переговоры о поставке до восьми машин трех типов инозаказчикам в Малайзии. Детали соглашений планируется уточнить в ходе пятнадцатой Международной выставки авиационно-космической и военно-морской техники LIMA – 2019, которая проходит с 26 по 30 марта на острове Лангкави.

"Малазийские операторы подали заявки, обсуждается закупка до 8 вертолетов типов Ансат, Ми-8/17 и Ка-32А11ВС. В настоящее время ведутся консультации с заказчиками по уточнению технических обликов предлагаемых к поставке вертолетов и другим организационным вопросам", - сообщил руководитель делегации холдинга "Вертолеты России" – заместитель генерального директора по послепродажному обслуживанию Игорь Чечиков.

Заявки малазийских партнеров были поданы, в том числе, по результатам демонстрационного тура холдинга "Вертолеты России" в Юго-Восточной Азии. В ноябре-декабре 2018 года два новых вертолета Ми-171А2 и Ансат преодолели своим ходом около 5 тысяч километров, проведя демонстрационные показы в Китае, Вьетнаме, Камбодже, Таиланде и Малайзии.

"Юго-Восточная Азия – один из стратегически важных для нас регионов, в котором мы видим огромные перспективы по увеличению объемов экспорта гражданской вертолетной техники», -

отметил Директор по международному сотрудничеству и региональной политике Госкорпорации Ростех Виктор Кладов. – По итогам прошедшего демотура вертолетов по странам Юго-Восточной Азии мы заключили твердые и мягкие контракты на поставку 70 гражданских машин. Сейчас мы ведем переговоры с потенциальными заказчиками относительно условий и сроков поставок".

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. Вертолет сертифицирован для применения с медицинским модулем и может эксплуатироваться в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию. Успешно завершены высокогорные испытания Ансата, подтвердившие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров.

Вертолеты семейства Ми-8/17 в различных модификациях являются одними из самых известных и покупаемых машин в мире. Новейшие модификации сертифицированы для работы в высокогорье, сложных климатических условиях и широчайшем диапазоне температур. Вертолеты типа Ми-17 предназначены для решения обширного круга задач – от патрулирования, береговой охраны и медицинской помощи до поисково-спасательных работ.

Гражданский всепогодный вертолет соосной схемы несущих винтов Ка-32А11ВС разработан конструкторским бюро "Камов", входящим в состав холдинга "Вертолеты России". Серийное производство Ка-32А11ВС налажено на ОАО "Кумертауское авиационное производственное предприятие". На сегодняшний день построено свыше 140 машин, которые эксплуатируются более чем в 30 странах мира. Соосная схема вертолета обладает рядом серьезных преимуществ в стабилизации и маневренности, особенно при пожаротушении. Состав целевого оборудования вертолета Ка-32А11ВС насчитывает более 40 различных опций.
(Вертолеты России)

«Возвращение во времена холодной войны»: ВВС США научат пилотов управлять советским вертолётом Ми-24

ВВС США набирают пилотов для отработки навыков противостояния вертолётам Ми-24Д. В плане занятий, с которым ознакомился RT, указывается, что американских военных научат уходить от огня этих машин, а также выявлять их слабые места. Кроме того, лётчики освоят навыки пилотирования Ми-24 и познакомятся с их вооружениями. Эскадрон, на базе которого планируется проводить курс, располагается на авиабазе Неллис в штате Невада. Там во времена холодной войны тренировалось крыло «агрессоров» — американских лётчиков-испытателей, пилотировавших советские истребители и вертолёты. Эксперты считают, что новые учения с применением советской или российской техники — свидетельство возвращения США во времена холодной войны. По их словам, американская сторона может готовиться к противостоянию с противником, имеющим в распоряжении вертолёты Миля, например с Венесуэлой.

34-й эскадрон ВВС США разместил на сайте госзакупок федерального правительства США заявку о наборе пилотов-инструкторов вертолётов Sikorsky HH-60 Pave Hawk для обучения тактике полётов и

манёврам в воздушном пространстве «театров военных действий с присутствием вертолётов противника». В качестве воздушных объектов противостояния в заявке указаны советские и российские ударные вертолёты Ми-24.

«Целевая подготовка экипажей вертолёта HH-60G позволяет повысить навыки маневрирования в воздушном бою для противостояния широко используемым винтокрылым летательным аппаратам, встреча с которыми вероятна во время боевых операций. 34-й оружейный эскадрон приглашает высококвалифицированных инструкторов боевого пилотирования для обеспечения сохранения боеспособности и успешного выполнения заданий в районах дислокации вертолётов противника», — говорится в документе.

Кандидатам предстоит изучить характеристики Ми-24, провести их сравнительный анализ с американским HH-60G, а также овладеть навыками пилотирования вертолётов, «предпочтительно в модификации Ми-24Д», которая является одним из самых распространённых вариантов этого вертолёта. Машина вооружена подвижной пулемётной установкой УСПУ-24 с пулемётом ЯкБ калибра 12,7 мм и возможностью подвески различных типов бомб и ракет общей массой до 2400 кг.

Учебный план американских военных предполагает восемь часов пилотирования вертолётов Ми-24Д для всех участников программы, в которые включено ознакомление с лётными характеристиками машины и её вооружением.

Кроме того, пилотам расскажут, как определять слабые места в фюзеляжах российских вертолётов, как обороняться от них при управлении вертолётом HH-60G, а также обучат манёврам экстренной эвакуации.

При этом вертолёт Sikorsky HH-60G Pave Hawk не является боевым, он предназначен для доставки спецподразделений, а также поисково-спасательных операций в зонах военных действий.

Летающий танк

Советский ударный вертолёт Ми-24 (в классификации ВС США и НАТО — Hind-D) был разработан в ОКБ Миля в конце 1960-х годов, а его серийное производство началось в 1971 году.

Ми-24 предназначен для уничтожения живой силы и техники противника, однако может применяться и для перевозки десанта. В зависимости от модификации эти машины оснащаются неуправляемыми ракетами, пулемётами калибра 12,7 мм или пушками калибра 30 мм, противотанковыми ракетами, баками с зажигательной смесью, бомбами или пушечными контейнерами. Военные лётчики и эксперты

Существуют более 30 различных модификаций Ми-24, которые состоят на вооружении более 60 стран. По состоянию на 2018 год машина является вторым по распространённости ударным вертолётом в мире после американского AH-64 Apache.

Американские военные неоднократно имели возможность ознакомиться с работой советских и российских конструкторов и использовать машины во время учений в качестве вертолётов вероятного противника.прозвали машину «Летающим танком».

Существуют более 30 различных модификаций Ми-24, которые состоят на вооружении более 60 стран. По состоянию на 2018 год машина является вторым по распространённости ударным вертолётом в мире после американского AH-64 Apache.

Американские военные неоднократно имели возможность ознакомиться с работой советских и российских конструкторов и использовать машины во время учений в качестве вертолётов вероятного противника.

Так, в 1985 году во время боевых действий в Афганистане пилоты ВС ДРА угнали в соседний Пакистан два Ми-24, ранее переданных советским командованием афганским силам. В итоге машины оказались в распоряжении Пентагона. В некоторых изданиях отмечается, что до этого США пообещали крупное вознаграждение за угон вертолётов советского производства.

Кроме того, в различных экспертных изданиях указывалось, что после распада Организации Варшавского договора американские военные получили не менее трёх вертолётов советского производства, которые ранее стояли на вооружении армии ГДР. Также некоторое количество Ми-24 США захватили в ходе войны в Персидском заливе в 1991 году.

Кроме ВВС, интерес к современным Ми-24 недавно проявил и Корпус морской пехоты США. Так, в 2018 году появилась информация о том, что американские военные планируют арендовать два вертолёта Ми-24 у «иностранного подрядчика» для использования их во время учений в качестве техники вероятного противника.

Вертолёт Ми-24 прошёл проверку не одним конфликтом в самых разных частях света, напомнил в разговоре с RT полковник в отставке Виктор Баранец.

«Ми-24Д — вертолёт-труженик, пахарь и ветеран, который прошёл все последние войны. Он пользуется абсолютно заслуженным авторитетом у российских ВВС. Постоянно проводится его модернизация: улучшаются вооружение и электроника. Ми-24Д легко может одолеть HH-60G», — считает Баранец.

При этом вертолёты Ми-24 и HH-60 — машины разных поколений, добавил эксперт.

«Ми-24 хоть и модернизированный вертолёт, но относится к третьему поколению. У него дальность и скорость больше, мощный двигатель, который сильнее американского. Но американский вертолёт — машина четвёртого поколения — выигрывает в электронике. Лётчику не приходится думать, за него всё делает техника, но это не всегда приводит к победе в бою», — подчеркнул Баранец, добавив, что потенциальными поставщиками российских вертолётов для нужд американских военных могут стать Молдавия, Украина или Грузия.

Секретные «агрессоры»

34-й эскадрон ВВС США располагается на авиабазе Неллис в Неваде и входит в Школу вооружений ВВС. В этом подразделении американские пилоты проходят курсы повышения квалификации и учатся управлять самолётами и вертолётами различных модификаций.

В состав подразделения входит и эскадрилья «Агрессоры», которая выполняет роль условного противника в ходе тренировочных полётов, имитирующих боевые ситуации.

Обычно «агрессоры» летают на своих истребителях, лишь перекрашенных в цвета машин вероятного противника. Однако в поздний период холодной войны, с 1980 по 1988 год, асы «агрессоров» выполняли и полёты на иностранной технике.

Для этого был сформирован специальный 4477-й эскадрон ВВС США, который имел на вооружении советские истребители, приобретённые американской разведкой у третьих стран. Полёты выполнялись с авиабазы Неллис, знаменитой секретной базы Зона 51, а также с аэродрома Тонопа.

Однако советские и российские самолёты видели в небе Невады и через много лет после окончания холодной войны. Так, в январе 2017 года очевидцам удалось запечатлеть тренировочный бой американского истребителя F-15 и советского Су-27.

В сентябре 2017 года на авиабазе Неллис потерпел крушение самолёт, в результате погиб командир эскадрона Red Hats, выполнявший тренировочные полёты в роли условного противника. Информация об инциденте была засекречена, что побудило американских военных и авиационных экспертов предположить, что в полёте мог участвовать истребитель советского или российского производства.

Новая холодная война

Запланированные тренировки американских военных на российских самолётах и вертолётах говорят о том, что военная доктрина США «вернулась к временам холодной войны», считает руководитель Центра военно-политических исследований ИСК РАН Владимир Батюк.

«Интенсивные тренировки с настоящими образцами российской техники говорят о том, что американцы начали подготовку к возможным столкновениям с Россией, как это было в годы холодной войны. И тогда, и сейчас американские ВВС активно практикуются с «оригиналами» российской военной техники. Можно сказать, что холодная война между США и Россией возобновлена», — отметил эксперт в беседе с RT.

В свою очередь, Виктор Баранец считает, что американское командование готовится к возможным боестолкновениям, в которых могут принять участие машины российского или советского производства, например в Венесуэле. Напомним, что на вооружении ВС Боливарианской Республики находятся не менее десяти вертолётов в модификации Ми-35М2.

«Американцы отрабатывают на российских самолётах, моделируют операции на российских вертолётах. В Америке созданы специальные авиационные эскадрильи, в которых есть, к примеру, МиГ-29. Всё указывает на то, что американцы готовятся к российской угрозе и ожидают встретить российскую технику в зоне конфликта в Венесуэле», — подытожил Виктор Баранец.
(RT)

Поставка первых вертолетов "Ансат" в Китай может начаться в 2019 году

Поставка первых вертолетов "Ансат" в Китай может начаться уже в 2019 году, сообщил РИА Новости в среду на выставке в малайзийском Лангкави заместитель гендиректора директора холдинга "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") Игорь Чечиков.

Россия заключила в начале 2019 года контракт на поставку в Китай 20 вертолетов "Ансат", обсуждается поставка еще шести Ми-171А2.

"Поставка первых "Ансатов" в Китай (для местной Ассоциации медицины катастроф) согласно заключенному контракту зависит от валидации его сертификата в этой стране. Если все пойдет как задумано, то первые машины могут быть поставлены уже до конца этого года. Мы находимся на финальной стадии валидации сертификата типа в Китае", - сказал Чечиков.

Он подчеркнул, что холдинг предлагает разные типы сервиса для уже поставленных вертолетов: оплату по ставке за летный час, абонентское обслуживание, а также различные пакеты услуг в зависимости от желаний и возможностей заказчиков.

"Также прорабатываем концепцию услуг ППО (послепродажного обслуживания), в основе которых лежит заданный уровень исправности парка. Закладывается от 70 до 80%. Еще одно направление - это создание и развитие сервисной инфраструктуры, приближенной к месту эксплуатации вертолетов", - сказал Чечиков.
(РИА Новости)

Бразилия в скором времени приступит к опытному ремонту российских вертолетов Ми-35М

Опытный ремонт Ми-35М начнется в бразильском сервисном центре в ближайшее время, сообщил "Интерфаксу" заместитель генерального директора холдинга "Вертолеты России" Игорь Чечиков.

"В рамках выполнения оффсетных обязательств при поставке вертолетов Ми-35М в октябре 2018 года завершены работы по созданию в городе Белу-Оризонти центра по капитальному ремонту вертолетов данного типа. Соответствующие оффсетные зачеты от Минобороны Бразилии получены", - заявил И. Чечиков.

"В ближайшее время бразильская сторона при содействии холдинга "Вертолеты России" приступит к опытному ремонту первого вертолета Ми-35М", - подчеркнул он.

Как сообщалось, сервисно-технический центр для ударных вертолетов Ми-35 в Бразилии планировалось открыть до конца 2017 года.

В 2008 году РФ и Бразилия в рамках межправительственного соглашения о военно-техническом сотрудничестве подписали контракт на поставку в эту страну 12 российских транспортно-боевых вертолетов Ми-35М. Контракт был реализован в конце 2014 года.
(Интерфакс-АВН)

Центр ремонта вертолетов Ми-171Ш откроется в Перу в первой половине 2019 года

"В настоящее время силами российских специалистов выполняются пусконаладочные работы в сервисном центре в Перу, создаваемом в рамках выполнения оффсетных обязательств при поставке вертолетов Ми-171Ш", - заявил И. Чечиков.

"Открытие сервисного центра планируется в первом полугодии 2019 года, после чего перуанская сторона при содействии "Вертолетов России" начнет ремонт вертолетов данного типа", - сказал он.

Как сообщалось, контракт на поставку Перу первой партии из 24 вертолетов Ми-171Ш был заключен "Рособоронэкспортом" в декабре 2013 года. По имеющимся данным, поставки завершились в 2015 году. В 2016 году в Перу началось предусмотренное контрактом строительство сервисного центра. Планировалось, что он будет введен в строй через два-три года после начала строительства.
(Интерфакс-АВН)

«Вертолеты России» намерены создать в Китае четыре сервисных центра

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") намерен до 2021 года создать в Китае четыре сервисных центра по ремонту вертолетов российского производства, сообщил РИА Новости в среду на выставке в малайзийском Лангкави заместитель гендиректора холдинга Игорь Чечиков.

"В ближайшее время, ориентировочно до 2021 года - не менее четырех центров в Китае, а дальше все зависит от парка и от пожеланий заказчика", - сказал собеседник.

Он объяснил, что в Китае существуют два сегмента вертолетной техники. Первый - военно-транспортные вертолеты, к которым относятся вертолеты Ми-8/17 и вертолеты Ка-28. Второе направление - это гражданские Ми-8/17, тяжелые вертолеты Ми-26ТС и новые типы вертолетов, поставки которых планируется начать: "Ансат" и Ми-171А2.

"Мы ведем переговоры и работаем с китайской стороной по авторизации центров в Чэнду и Хаине, близ Шанхая, на право выполнения ремонтов вертолетной техники, которую они эксплуатируют", - сказал Чечиков.
При этом он подчеркнул, что центр в Чэнду уже работает.

"Мы провели аудит данного предприятия и сейчас обсуждаем дорожную карту по необходимым дальнейшим действиям, чтобы выйти на полноценную авторизацию данного центра холдингом на

право выполнения капитального ремонта вертолетов Ми-8/17", - сказал замгендиректора, отметив, что такая работа может занять два-три года.

Что касается Хаина, то, по словам Чечикова, аудит этого центра планируется провести в течение этого года.
Также согласован и в ближайшее время будет подписан генеральный контракт по проекту сервисного центра в Тяньцзине. До конца года холдинг рассчитывает выполнить аудит этого центра. В нем планируется проводить техническое обслуживание и ремонт вертолетов Ка-32А11ВС и типа Ми-8/17.
Как сообщалось ранее, Россия заключила в начале 2019 года контракт на поставку в Китай 20 вертолетов "Ансат".
(РИА Новости)

Польские полицейские пересядут на Bell 407GXi

Министерство внутренних дел Польши подписало контракт на поставку трех вертолетов Bell 407GXi для Польской национальной полиции. Первая машина будет передана заказчику в конце текущего года. В Bell Helicopter подчеркивают, что это первый контракт на поставку Bell 407GXi в «полицейской конфигурации» европейским заказчикам. Министерство приобрело три вертолета Bell 407GXi через независимого представителя Bell в Польше JB Investments. Еще один вертолет недавно был продан неназваному корпоративному клиенту.

Согласно данным производителя, Bell 407GXi оснащается новым газотурбинным двигателем Rolls-Royce M250-C47E/4 с двухканальной системой FADEC, который обеспечивает исключительную производительность при высоких температурах воздуха и на большой высоте, улучшенную топливную экономичность и возможность крейсерского полета со скоростью 133 узлов/246 км/ч.

Интегрированное приборное оборудование Garmin G1000H NXi с дисплеями высокой четкости и более быстрыми процессорами обеспечивает повышенную яркость и четкость, более быстрый запуск и отображение карт, а также возможность подключения планшетов и смартфонов. Модернизация до Bell 407GXi также включает двигатель с двухканальной FADEC с полностью автоматическим перезапуском и улучшенную ситуационную осведомленность с помощью G1000H NXi.

Дополнительные опции для 407GXi включают Garmin FlightStream 510, который позволяет пилотам загружать планы полетов с персональных устройств, Garmin SurfaceWatch, обеспечивает технологию идентификации и оповещения о взлетно-посадочной полосе, грузовой крюк с грузоподъемностью 3100 фунтов и систему мониторинга, включая диагностику систем вертолета.

«Мы всегда рассматриваем пути обновления нашей текущей продуктовой линейки, чтобы предоставить нашим клиентам самые надежные и технологически совершенные вертолеты на рынке. Bell 407GXi дает экипажу улучшенную осведомленность, более высокую точность навигации, улучшенное управление двигателем и усовершенствованную связь», - говорит Сьюзан Гриффин, исполнительный вице-президент по коммерческим вертолетам.
(BizavNews)

Ростех предложил Малайзии совместно строить суда и вертолеты

Россия предложила Малайзии совместно выпускать суда на подводных крыльях типа "Комета" и гражданские вертолеты "Ансат", сообщил в интервью РИА Новости глава делегации Ростеха Виктор Кладов.

Оружейная выставка LIMA-2019 проходит в Лангкави (Малайзия) с 26 по 30 марта.

"Мы сказали, что готовы не только поставлять, но и в кооперации на малайзийских верфях производить суда на подводных крыльях типа "Комета", которые в три-четыре раза будут быстрее перевозить пассажиров. Это, например, сократило бы поездку из острова Пенанг в Лангкави с утомительных четырех часов до комфортного часа", - сказал Кладов.

Кроме того, по его словам, Россия также выразила готовность собирать вертолеты типа "Ансат" в Малайзии, чтобы это был местный продукт. "Это будет крупноузловая сборка, но мы готовы часть элементов производить на мощностях местных предприятий", - сказал Кладов.
(РИА Новости)

Китай валидировал сертификат типа на двигатели для Ми-171

Управление гражданской авиации Китая валидировало ранее выданный Росавиацией сертификат типа на модели турбовального двигателя ВК-2500-01, ВК-2500-02, ВК-2500-03, предназначенного для использования на вертолетах, в том числе на Ми-171. Об этом сообщает пресс-служба Росавиации.

Модельный ряд двигателей ВК-2500-01, ВК-2500-02, ВК-2500-03 является форсированной модификацией двигателя ТВ3-117, разработанного в России, но выпускавшегося на Украине. В конструкции ВК-2500 используются комплектующие изделия, детали и материалы российского производства. Серийный изготовитель двигателя -- "ОДК-Климов".

"В настоящее время разработчик двигателя проводит работы, нацеленные на расширение области применения двигателя для удовлетворения потребностей эксплуатирующих организаций", — отмечается в сообщении.

Известно, что двигатель ВК-2500ПС также планирует получить одобрение авиавластей Бразилии, Мексики, Индии и Южной Кореи.

Валидация самого вертолета Ми-171А2 в Китае, по данным российского ведомства, "также находится на завершающей стадии".

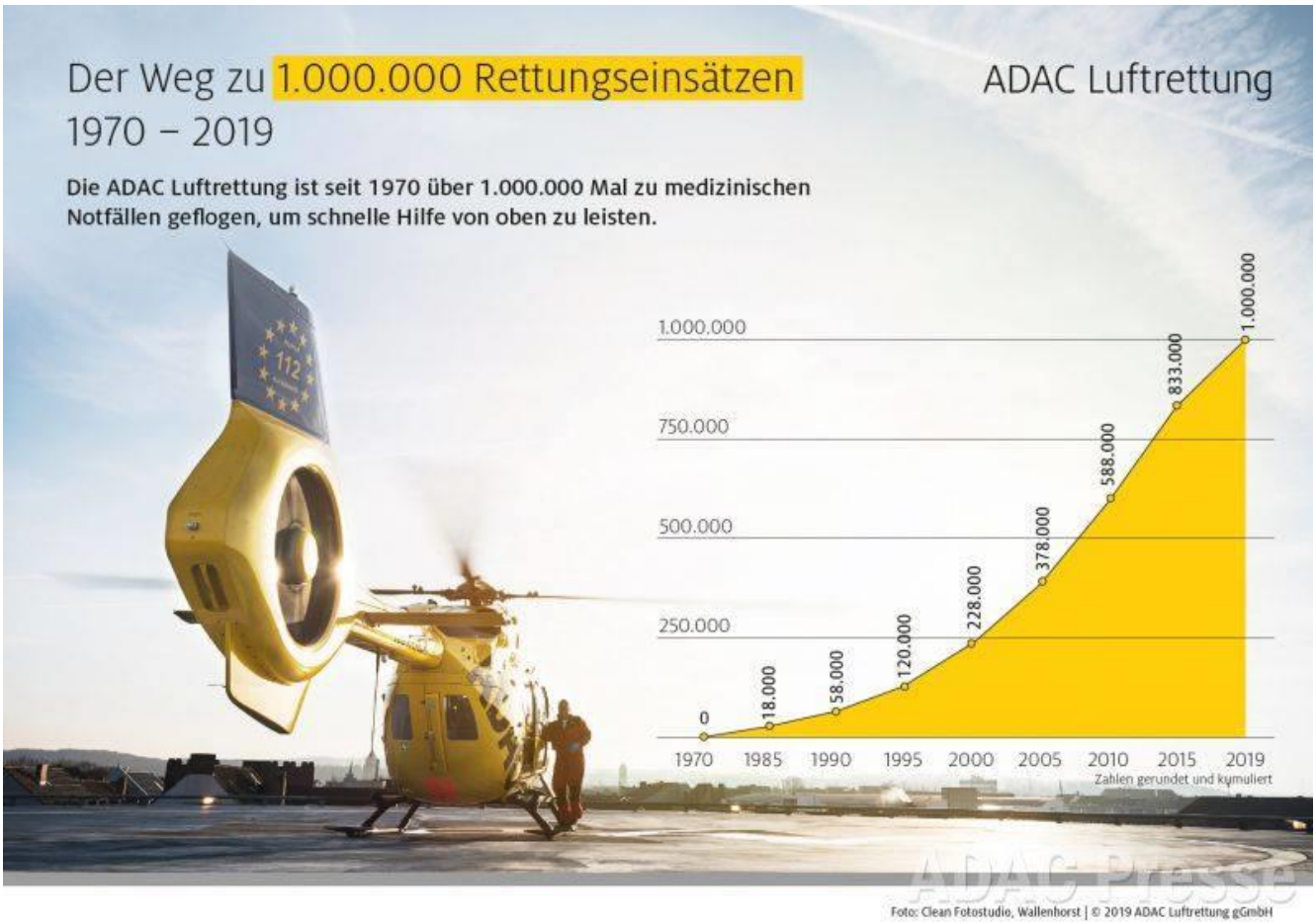
Ранее производитель Ми-171 — АО "Вертолеты России" — сообщал о намерении китайской компании China General Aviation Service приобрести партию таких машин. Речь шла о поставках шести вертолетов до 2022 г.

По словам гендиректора холдинга Андрея Богинского, на китайском авиационном рынке наблюдается спрос на российскую вертолетную технику: "На сегодняшний день здесь зарегистрировано более 400 российских вертолетов, но этот рынок продолжает активно расти, ему нужны современные гражданские машины, и мы готовы их предложить".

В России коммерческая эксплуатация винтокрылых машин данной модели началась в феврале 2019 г. Первый полет выполнила ведущая российская вертолетная авиакомпания "ЮТэйр — Вертолетные услуги".
(ATO.ru)

Один миллион вертолетных вылетов ADAC

Немецкая некоммерческая спасательная служба ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) на этой неделе отмечает важную веху в своей истории. 26 марта совершен миллионный вылет с момента основания организации в 1970 году. Большинство миссий пришлось на Баварию (234000 вылетов), далее идут Северная Рейн-Вестфалия (144000), Нижняя Саксония (125000) и Рейнланд-Пфальц (114000).



Самыми «легендарными» вертолетами стали «Christoph 31» (базирование Берлин) – около 74200 миссий, «Christoph 1» (базирование Мюнхен) – 61000 миссий и «Christoph 20» (базирование Байройт) – 52000 миссий.

BizavNews «прошел» весь путь спасателей от получения реального вызова на место, например ДТП, до взлета медицинской бригады. И действительно, немецкая машина «отлажена» не только в футболе. Во время нашей увлекательной экскурсии по крупнейшей в Аугсбурге клинике представители ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) естественно показали нам и современный хелипад, расположенный на крыше и больше напоминающий современный вертодром, со своей площадкой для взлета и посадки. Здесь есть выдвижная платформа, на которой находится вертолет в состоянии готовности к вылету, перемещается в крытый ангар во время непогоды и ночью, современный ангар для хранения воздушного судна и склад необходимых медикаментов. Для отдыха экипажа и медицинского персонала предусмотрено все без исключения, ведь на боевом дежурстве смены находятся 24 часа в сутки.
(BizavNews)

Первый марсианский вертолет совершил испытательный полет

Аппарат изготовили инженеры Лаборатории реактивного движения NASA на испытательном полигоне в Калифорнии. Мини-вертолет весом 1,8 кг успешно взлетел в разреженной атмосфере, приближенной к марсианской.

Свыше полувека мы изучаем Красную планету с орбиты или поверхности, но ни разу еще не посылали на Марс летательный аппарат. В июле 2020 это изменится — с космодрома на мысе Канаверал взлетит отправится ракета Atlas V, созданная специалистами United Launch Alliance. На ее борту будет самый совершенный марсоход, когда-либо созданный человечеством, который соберет образцы грунта для ученых на Земле. А под днищем вездехода разместится вертолет-разведчик.

Но, прежде чем это произойдет, проект Mars Helicopter должен показать, что беспилотный летательный аппарат способен сохранить работоспособность в марсианских условиях: выживать при температуре до -90 °C, но и лететь до 90 секунд в разряженной атмосфере Марса. Давление там эквивалентно земному на высоте 30,5 тысяч метров, то есть в 2,5 раза больше рекорда высоты полета для обычных вертолетов, пишет New Atlas.

Испытания проходят внутри симулятора — в вакуумной камере шириной 7,6 метров, давление в которой снижено до уровня марсианского, а земной воздух заменяет углекислый газ.

Для имитации силы тяжести Марса вертолет был привязан к фалу с мотором, который взял на себя две трети его веса.

«Система гравитационной разгрузки сработала отлично, как и наш вертолет, — сообщил Тедди Цанетос, проводивший испытания. — Нам понадобился полет на высоте всего 5 см, чтобы получить все данные, необходимые для того, чтобы подтвердить, что наш марсианский вертолет может

совершать автономные полеты в атмосфере, приближенной к марсианской. Нужды подниматься выше не было. Это был чертовски хороший первый полет».

За первые два дня испытаний марсианский вертолет, состоящий из более чем 1500 элементов, изготовленных из углепластика, авиационного алюминия, кремния, меди, фольги и пены, налетал одну минуту.

По мнению ученых, перспективнее всего было бы бросить все силы на исследование полярных областей Марса, в частности — озера с жидкой водой. Нынешние планы недостаточно амбициозны, считают академики.
(Хайтек+)

Новости аэрокосмической промышленности

ОДК готовится к сертификации по международному стандарту EN 9100:2018, регулирующему СМК в авиакосмической отрасли

Первый семинар, состоявшийся в АО «ОДК» в Москве, был организован для менеджеров и внутренних аудиторов управляющей компании. В дальнейшем краткосрочный курс обучения пройдут представители производственного комплекса «Салют» АО «ОДК» и омского филиала «ОМО им. П.И. Баранова».

В ходе семинаров рассматриваются наиболее сложные аспекты стандарта EN 9100:2018.

«Необходимость сертификации по стандарту EN 9100:2018 является обязательным условием наших зарубежных заказчиков, — говорит директор по качеству АО „ОДК“ Сергей Антропов. — Чтобы соответствовать им, на сегодняшний день в ОДК ведется активная работа по актуализации нормативных документов корпоративной системы менеджмента качества. Кроме того, благодаря подобным семинарам менеджеры могут детально разобраться в требованиях нового стандарта и в максимально сжатые сроки добиться того, чтобы деятельность подразделений корпорации полностью им соответствовала. Это необходимое условие для прохождения сертификации».
(ОДК)

Мантуров сообщил о завершении испытаний нового крыла для МС-21

Испытания нового композитного крыла для пассажирских среднемагистральных самолетов МС-21 завершаются. Об этом сообщил глава Минпромторга Денис Мантуров на выставке LIMA-2019 в Малайзии 26 марта.

По словам министра, после прекращения поставок из США и Японии, Россия успешно реализует программу импортозамещения. На данный момент материалы закупаются в Юго-Восточной Азии, однако вскоре проблема будет решена.

«Я не думаю, что это сильно осложнит нашу производственную составляющую. Да, примерно на шесть месяцев мы уйдем вправо, но при этом мы потом уже точно не вернемся к тем поставщикам, которые были», — цитирует Мантурова «РИА Новости».

По его словам, на каждом самолете отказавшиеся от проекта поставщики потеряли около $2 млн.

В 2020 году планируется получить российский и европейский сертификат, а через год — передать самолет в эксплуатацию заказчикам. Накануне Мантуров сообщил о переговорах с Индонезией о покупке МС-21.

МС-21 — проект семейства ближне- и среднемагистральных реактивных пассажирских узкофюзеляжных самолетов. Он рассчитан на осуществление полетов на расстояния порядка 6 тыс. км и создается в качестве замены лайнерам Ту-154 и Ту-204/214, а также самолетам зарубежного производства Airbus A320, Boeing 737 и др. МС-21 обладает вместимостью 169 пассажиров.

16 марта третий опытный самолет МС-21-300 впервые поднялся в воздух на аэродроме Иркутского авиационного завода. Полет прошел в штатном режиме. В текущем году к летным испытаниям присоединится четвертый опытный самолет МС-21-300.
(Известия)

Мотор независимости

Авиационные двигатели мирового уровня производят только Великобритания и США. А Франция и Россия лишь пытаются прорваться в высшую лигу. Но для этого нашей стране нужно радикально увеличить финансирование двигателестроительной отрасли, которая все еще остается недоинвестированной.

Авиационная индустрия формально считается в России одним из приоритетов государственной промышленной политики. Сама авиапромышленность не обязательно полностью разделяет такую точку зрения, но государство действительно проявляет к ней серьезное внимание и оказывает немалую поддержку. Однако достижения пока трудно назвать блестящими. Наиболее яркие успехи связаны с проектами развития платформы Су-30 и с созданием учебно-тренировочного самолета Як-130. Остальные программы, как военные, так и гражданские, развиваются очень медленно, их коммерческий успех пока неочевиден, организация проектов оставляет желать лучшего.

Разрушая олигополию

Причины такого положения вещей разнообразны: не вполне эффективная и согласованная государственная отраслевая политика, распыление ресурсов на слишком большое число проектов, санкционное давление и многое другое. Среди этого "многого другого" нужно назвать и отсутствие полного понимания критической важности двигателестроения для обеспечения устойчивого развития всего авиастроения, вертолетной отрасли, а в значительной степени еще и кораблестроения.

Авиационный двигатель - это не просто наиболее высокотехнологичный, наукоемкий и дорогой агрегат самолета или вертолета. Это вообще самый сложный продукт современного машиностроения. Недаром в последние годы наблюдается любопытная тенденция: количество стран, способных производить и даже разрабатывать самолеты, растет, появляются все новые проекты и в военном, и в коммерческом сегменте. О своих амбициях создать собственные многоцелевые истребители почти пятого поколения заявили Южная Корея, Турция и Япония.

Не оставляет упорных попыток проектирования своих боевых авиационных комплексов Индия. Широким фронтом ведет работы по созданию двух типов истребителей пятого поколения и по модернизации платформ четвертого поколения Китай. А вот число разработчиков двигателей остается неизменным, причем несомненными лидерами тут остаются две американские и одна британская компания. Россия и Франция идут во втором эшелоне, а вот все остальные участники авиарынка фактически зависят от перечисленных выше игроков.

Отсутствие или неготовность российских двигателей - одна из причин многочисленных задержек в реализации отечественных авиационных проектов. Двигатель второго этапа для Су-57 появится позже самого боевого авиационного комплекса. Без двигателя пятого поколения тягой 10-12 тонн нет большого смысла начинать разработку легкого/ среднего истребителя пятого поколения. Досадным препятствием на пути развития семейства на базе Superjet 100 является невозможность наращивать мощность двигателя SaM-146 и отсутствие российских аналогов в этом классе тяги. Российский двигатель для МС-21 будет готов лишь через несколько лет после начала серийного производства

самолета, все это время лайнер будет летать на американском моторе, а значит, будут сохраняться политические риски для проекта.

В принципе, такая ситуация не уникальна, это не чисто российское явление. Китай, который добился феноменальных успехов в развитии национальной промышленности, в том числе авиационной, до сих пор вынужден импортировать из России авиационные моторы, включая далеко не самые современные Д-30КП-2. Сами китайские должностные лица и эксперты признают, что моторостроение - это "бутылочное горлышко", где возникает торможение перспективных национальных авиационных проектов.

В сущности, китайская ситуация до некоторой степени аналогична российской, только более драматична и кажется более удивительной на фоне ошеломляющих успехов в других отраслях промышленности Поднебесной. Но не приходится сомневаться, что китайцы будут последовательно и упорно работать над преодолением этой проблемы и в конечном счете добьются прорыва.

Слабым местом в целом очень сильной французской авиапромышленности тоже остаются двигатели. Считается, что основным недостатком отличного истребителя Rafale помимо его запредельной стоимости является проблемный двигатель М-88, а в сегменте коммерческих двигателей французы фактически стали младшими партнерами более крупной и могущественной американской General Electric. Safran провалила проект двигателя для бизнес-джетов Silvercrest и несет ответственность за проблемы горячей части SaM-146. Многочисленные коммерческие и военные проекты молодых нарождающихся авиационных держав: Китая, Японии, Южной Кореи, Индии, Турции, Тайваня - предполагают использование российских или западных двигателей. То же касается традиционных авиастроительных держав второго эшелона вроде Швеции.

Все это логичное следствие особенностей отрасли. Авиационный двигатель - более наукоемкий продукт по сравнению с самим самолетом или вертолетом. Цикл разработки мотора превышает длительность разработки собственно летательного аппарата, комплекса бортового оборудования и системы вооружения, если речь идет о боевом авиационном комплексе. Наконец, двигатель - это очень дорогой объект, причем и в производстве, и особенно в разработке, требующий колоссальных инвестиций как на этапе непосредственно создания, так и на этапе формировния научно-технического задела. Последнее хорошо понимают и на Западе, и в нарождающихся авиапромышленных "тиграх", где в эту отрасль вливаются миллиарды долларов, евро и юаней.

Дамоклов меч

А вот в России двигателисты явно сталкиваются с дефицитом внимания государства, которое вспоминает о них главным образом при возникновении форс-мажора. Именно так случилось, когда Украина прекратила поставку в Россию частично оплаченных газотурбинных энергетических установок для сторожевых кораблей проекта 11356 и 22350. Хотя сами двигателисты давно ставили вопрос о необходимости импортозамещения в этом критически важном сегменте, реальные шаги в направлении создания российских корабельных газотурбинных двигателей были предприняты в авральном порядке только после 2014 года. Но ведь такие же риски имеются и в авиастроении, и они в любой момент могут превратиться из потенциальной опасности в санкционную реальность. Как уже

было сказано выше, сохраняется критическая зависимость развития двух флагманских российских коммерческих проектов - Superjet 100 и МС-21 - от доброй (или недоброй) воли иностранных производителей.

Причем проблема партнерства с Safran по двигателю SaM-146 заключается не только в том, что французская компания является проблемным разработчиком и производителем горячей части этого двигателя. Главное в том, что, связанная соглашением с General Electric, Safran не может наращивать тягу SaM-146.

Соответственно, без чисто российского двигателя тягой восемь тонн невозможно развивать семейство Superjet в направлении создания более тяжелых и пассажировместимых версий. До тех пор пока не будет создан отечественный ПД-14, дамоклов меч санкций будет висеть и над МС-21.

В целом не будет преувеличением утверждать, что в России (как и в Китае) двигателестроение остается одним из главных источников рисков при реализации программ создания новых летательных аппаратов и кораблей, и для ликвидации этой ситуации необходимы системные организационные и финансовые усилия государства и самих предприятий отрасли. Прежде всего необходимо понимание, что разработка двигателя или, по крайней мере, нового газогенератора должна начинаться раньше опытно конструкторских работ по летательному аппарату. Во-вторых, финансирование чрезвычайно инвестиционно емкой двигателестроительной отрасли должно стать государственным приоритетом. В-третьих, сами двигателестроительные предприятия и КБ, а также управляющая компания ОДК должны стремиться к росту доли стоимости своей продукции в общей стоимости летательных аппаратов. В США стоимость двигателя в цене однодвигательного истребителя пятого поколения достигает 30%. В России даже в двухдвигательных истребителях доля мотористов не превышает четверти стоимости всего боевого авиационного комплекса. Еще хуже это соотношение для мотористов при производстве вертолетов. "Климов" продает двигатель ВК-2500 меньше чем за 800 тыс. долларов, в то время как даже украинские аналоги предлагаются за 900 тыс. долларов, а европейские двигатели в этом классе тяги стоят 1,2 млн долларов. В целом складывается впечатление, что не только государство, но и сама отрасль недооценивает свое значение, сложность и финансовую емкость. Это не цена развития, а стоимость выживания.

Особенно этот вопрос остро выглядит при формировании цен на конечные объекты. Государство в лице конкретных исполнителей прямолинейно и без разбору требует снижать на 5-10% и без того низкую цену (маржинальность в районе себестоимости) комплектующих. Однако цена такой оптимизации - банкротство предприятий-кооперантов. А мы ведь говорим о важности новых проектов, о создании уникальных прорывных разработок, о необходимости развития отрасли. Словом, здесь тоже есть над чем задуматься. Если уж мы называем себя страной с рыночной экономикой, то необходимо дать этой экономике развиваться. Заказчики и исполнители должны на равных работать в этих рыночных условиях, а не подключать административный ресурс при каждом "неудобном" для заказчика случае.

Возможно, в рамках новой организационной модели управления авиапромом, которая возникнет после вхождение ОАК в состав корпорации "Ростех", управленческий подход станет более интегрированным, а приоритетность двигателестроения вырастет. Самолетостроители станут одними

из равных наряду с разработчиками и производителями систем и агрегатов, которые и создают основной объем добавленной стоимости и нередко являются основными центрами инноваций. Вообще, весь комплекс государственных подходов к развитию авиационной промышленности нуждается в глубокой ревизии и пересмотре.

В условиях нарастающего санкционного давления только собственное производство силовых установок, таких как ПД-14, может обеспечить развитие отечественного авиапрома.
(Эксперт)

Мантуров: канадский производитель двигателей для МС-21 Pratt&Whitney не отказывается от сотрудничества с Россией из-за новых санкций

Канада пока не отказывается от сотрудничества с Россией по самолету МС-21 из-за введения новых санкций, сообщил журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

"Коллеги от сотрудничества с нами не отказывались. Мы точно не отказываемся от сотрудничества с Pratt&Whitney. Они тоже пока нет", - сказал Д. Мантуров, отвечая на вопрос "Интерфакса".

Он отметил, что Россия нашла в Юго-Восточной Азии альтернативного поставщика композитов для МС-21 после прекращения поставки материалов американцами - впоследствии их заменят отечественные композиты.

"И канадские санкции, и американские, и возможно, другие - мы постоянно живем в этих вызовах уже на протяжении последних 6 лет. Поэтому мы исходим из того, что на этом точно коллеги в своем творчестве не остановятся, поэтому кооперация должна быть, в первую очередь, с теми поставщиками, с теми странами, теми производителями, которые не оглядываются на американских партнеров", - подчеркнул министр.

Ранее 18 марта Канада включила в свои"санкционные" списки ряд российских компаний, уже находящихся под западными санкциями. В список компаний, в отношении которых действуют "специальные экономические меры" попали "Стройгазмонтаж", ОАК, "Силовые машины", "Технопромэкспорт", "Сухой", "Мостотрест" (MOEX: MSTT), корпорация "МиГ", "Интеравтоматика", ряд оборонных предприятий. Решение было принято по рекомендации МИДа Канады, как сообщило правительство страны, в ответ на действия РФ в Керченском проливе и в Крыму.
(Интерфакс-АВН)

ОДК представляет российские авиационные и морские двигатели в Малайзии

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) представляет на международной выставке авиационно-космической и военно-морской техники LIMA 2019 в Малайзии свои перспективные разработки. Холдинг также проведет переговоры с партнерами из различных стран Азии.

Выставка LIMA 2019 пройдет на острове Лангкави с 26 по 30 марта. Она проводится с 1991 года при содействии правительства Малайзии, министерства обороны и командования Вооруженных сил Малайзии и является одной из крупнейших выставок в области оборонных технологий в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

На стенде корпорации в формате мультимедийной презентации демонстрируется модельный ряд двигателей ОДК: АЛ-31Ф/ФП (для истребителей семейства Су-27/30), АЛ-41Ф-1С (для истребителей Су-35), РД-33МК (для истребителей семейства МиГ-29 и МиГ-35), АИ-222-25 (для учебно-боевых самолётов Як-130), ПД-14 (для узкофюзеляжного авиалайнера МС-21), SaM146 (для регионального авиалайнера SSJ100), ТВ7-117СТ-01 (для турбовинтового пассажирского самолета Ил-114-300), ПС-90А-76 (для транспортных самолетов Ил-76), двигатели ВК-2500, ВК-2500ПС и ТВ7-117В (для вертолетов семейств Ми и Ка), а также проект перспективного гражданского двигателя большой тяги ПД-35. Помимо авиационных двигателей представлены и силовые установки морского применения: М70ФРУ и М90ФР.

ОДК также предложит заказчикам комплексные программы послепродажного обслуживания и поддержки эксплуатации, в т.ч. техническое обслуживание и ремонт двигателей, поставки запчастей, развитие сервисных центров и др.

В настоящее время ОДК рассматривает Юго-Восточную Азию как один из наиболее перспективных регионов для продвижения своих авиационных двигателей.

Помимо переговоров с Королевскими ВВС Малайзии на LIMA 2019 ОДК планирует провести встречи и с другими региональными эксплуатантами российской авиационной техники.
(ОДК)

«Технодинамика» ведет разработку системы зажигания для двигателя ВК-800С

АО УНПП «Молния» холдинга «Технодинамика» Госкорпорации Ростех ведет ОКР по разработке системы зажигания для турбовинтового двигателя ВК-800С регионального самолета Л-410УВП-Е20.

В настоящее время на версии самолета Л-410УВП-Е20, производство которой осваивают на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА, г. Екатеринбург), используются иностранные двигатели чешско-американского производства. За счет финансирования Министерства промышленности и торговли Российской Федерации планируется оснастить эти самолеты новыми отечественными турбовальными двигателями ВК-800С, разработка которых находится на завершающей стадии.

Создание системы зажигания для двигателя ВК-800С разработки УЗГА поручено Уфимскому научно-производственному предприятию «Молния» холдинга «Технодинамика» Госкорпорации Ростех. В рамках реализации государственной политики по импортозамещению на «Молнии» будет выпускаться система зажигания в полной комплектации, в составе: агрегата зажигания ПВФ-22-7, свечей зажигания СП-108П и высоковольтных проводов зажигания ПЗВ-800, ПЗВ-800-01.

«В 2018 году «Молния» завершила разработку рабочей конструкторской документации на свечи зажигания и провода зажигания. Опытные образцы изделий прошли предварительные испытания, — отметил генеральный директор АО «Технодинамика» Игорь Насенков. — Следующий этап — межведомственные испытания опытных образцов свечей и проводов зажигания — будет выполнен в 2019 году».

Агрегат зажигания ПВФ-22-7 относится к серийной продукции АО УНПП «Молния». В конце 2018 году были начаты испытания по подтверждению возможности применения агрегата на двигателе ВК-800С, которые планируется завершить в 2019 году.
(Технодинамика)

ОНПП «Технология» продолжает совершенствовать производственные процессы

В 2019 году ОНПП «Технология» им. А. Г. Ромашина (входит в Госкорпорацию Ростех) реализует более 20 мероприятий, направленных на оптимизацию производственных процессов за счет внедрения принципов и методов бережливого производства.

Основными направлениями развития системы бережливого производства в 2019 году станут автоматизация и широкое вовлечение персонала в процесс улучшений. На предприятии разработаны и внедрены положение о порядке подачи и реализации предложений по улучшению и рационализаторских предложений, а также электронная система оперативного управления данными процессами. В 2018 году через эту систему, запущенную в пилотном режиме, уже было подано 54 предложения, 25 из которых успешно реализованы, а 10 находятся в стадии внедрения.

«Система, организованная на предприятии, позволила наладить обратную связь, благодаря которой предложения работников по улучшению организации труда и оптимизации производственных процессов рассматриваются, реализуются и вознаграждаются. Вовлечение персонала в процесс улучшения позволяет более эффективно решать поставленные задачи», - отметил генеральный директор ОНПП «Технология» Андрей Силкин.

В 2019 году будет автоматизирован один из процессов на стекольном производстве, что снизит время выполнения операций на 50%. Также продолжится развитие производственного автоматизированного управленческого комплекса — собственной разработки ОНПП «Технология» в области цифрового производства, которая в 2018 году стала финалистом конкурса OEE Award. Традиционно особое внимание будет уделено распространению успешно зарекомендовавших себя методик в другие подразделения предприятия и обучению сотрудников. Новые знания в области бережливого производства в 2019 году получат более 100 работников, многие из которых входят в кадровый управленческий резерв предприятия.
(ОНПП Технология)

Организаторы LIMA-2019 пожаловались на русских

Организаторы оружейной выставки LIMA-2019 пожаловались, что «русские украли у них шоу», заявил глава делегации Ростеха Виктор Кладов.

Кладов заявил, что «встречался с руководителями Минобороны, которые в один голос говорили, что „русские украли у нас на выставке шоу“, потому что в небе были только русские», передает РИА «Новости».

Он пояснил, что «сначала были „Русские витязи“, их сменяли российские Су-30 МКМ ВВС Малайзии, дальше восхищали публику российские же Як-130, на которых уж летали малайзийские пилоты».
LIMA-2019 проходит в Лангкави (Малайзия) с 26 по 30 марта.

Ранее в ходе официальной презентации Як-130 на LIMA-2019 стало известно, что Россия заключила контакты на поставку порядка 100 данных самолетов другим странам.
(Рамблер)

Новости беспилотной авиации

Российский беспилотник «Орион-Э» впервые представят на зарубежной выставке

Комплекс воздушной разведки (КВР) «Орион-Э» разработки и производства Группы «Кронштадт» станет основой экспозиции компании на международной выставке авиационно-космической и военно-морской техники LIMA.

«Орион-Э» – первый в России КВР с беспилотным летательным аппаратом большой продолжительности полета, соответствующий по международной классификации классу MALE. Среди основных задач комплекса – воздушная разведка и патрулирование, определение координат наземных и надводных объектов, топографическая съемка местности. Максимальная взлетная масса «Ориона-Э» составляет 1 т, максимальная масса полезной нагрузки — 200 кг. «Орион-Э» является первым БЛА класса MALE, полностью разработанным в России и построенным из отечественных комплектующих. Продолжительность полета БЛА «Орион-Э» составляет 24 часа.

На стенде Группы «Кронштадт» – российского лидера в производстве беспилотных систем – помимо КВР с беспилотными летательными аппаратами «Орион-Э» будут представлены программные и аппаратные разработки компании для беспилотной отрасли.

Кроме того, ожидается серия встреч представителей Группы «Кронштадт» с официальными делегациями зарубежных стран и предприятий.

Группа «Кронштадт» объединяет ряд российских предприятий, специализирующихся на разработке и производстве высокотехнологичной и наукоемкой продукции и решений, необходимых для создания, освоения и безопасной эксплуатации сложных технических средств в воздухе, на море и на суше.

Значительный интеллектуальный и инженерный потенциал, весомый задел ключевых технологий и компетенций, а также современные собственные производственные ресурсы позволяют Группе создавать востребованные российские продукты и решения в сфере высоких технологий. Офисы компании и R&D центры расположены в Москве и в Петербурге.

LIMA - это один из крупнейших в Азиатско-Тихоокеанском регионе смотр боевой техники, который проводится с 1991 года на малазийском острове Лангкави под патронажем министерства обороны Малайзии раз в два года.

В 2017 году в выставке приняли участие 550 компаний из 36 стран мира. Выставка заняла общую площадь размером 119,200 кв.м. Выставку посетили 279,000 человек, в том числе 370 официальных делегаций из 49 стран мира.

На выставке представлены: вертолеты, авиационное оборудование, электронные приборы и системы, силовые установки, двигатели, авионика, системы видеонаблюдения, спутниковые системы, радарные установки, навигационное оборудование, оборудование для аэропортов, судовое оборудование, судостроение, подводные аппараты, сервисное обслуживание и ремонт, беспилотные летательные аппараты, программное обеспечение, обучающие программы, и др.
(Ассоциация Аэронет)

В России проектируется беспилотник для МКС

Российские специалисты готовят любопытный эксперимент, который планируется провести на борту Международной космической станции (МКС).

Речь, как сообщает сетевое издание «РИА Новости», идёт об испытании на борту орбитального комплекса особого беспилотного летательного аппарата. В частности, планируется отработать систему управления, а также оценить особенности конструкции и параметры работы силовой установки.

На первом этапе на МКС будет доставлен беспилотник, приводимый в движение двигателем с пропеллером. Этот дрон будет функционировать в комплексе с базовой станцией и средствами управления, адаптированными для использования в условиях космоса.

На основе результатов испытаний планируется создать второй беспилотник, предназначенный для эксплуатации в открытом космосе.

«Его оснастят техническим зрением, а также приспособлениями для крепления нагрузки и устройствами для захвата поручней на внешней стороне российского сегмента МКС, чтобы он мог работать за бортом», — отмечает «РИА Новости».
Предполагается, что дрон для работы в открытом космосе будет оборудован «реактивными исполнительными органами».
Испытания беспилотного летательного аппарата для Международной космической станции продлятся несколько лет.
(Российские беспилотники)