Ассоциация Вертолетной Индустрии
Обзор отраслевых новостей
1 – 8 июля 2019 г.

Анонсы главных новостей:

- Airbus Helicopters проведет испытания вертолета H145 в условиях высокогорья в Чили
- В Москве пройдет международный фестиваль дрон-рейсинга Rostec Drone Festival
- В России провели модернизацию ударного вертолета Ми-24
- Вертолеты России выполнили контракт на поставку в Таиланд двух Ка-32
- Вертолеты России завершили эскизный проект палубного вертолета «Минога»
- Вертолеты России решили запустить сервис авиатакси в Московском регионе
- Взвод на винтах: российские войска переходят на боевые мини-коптеры
- Вооружение востребовано всегда, но гражданская продукция обеспечивает большую стабильность - интервью Сергея Чемезова
- Для казанских вертолетов «Ансат» создадут салон в стиле автомобилей Aurus
- Контракт на поставку трех многоцелевых вертолетов Ка-32 в Турцию завершен
- Ми-38 успешно прошел испытания в экстремальных условиях
- Первый полет нового южнокорейского военного вертолета LAH
- Правительство утвердило Стратегию развития санитарной авиации Мурманской области
- Программа вертолета Kopter SH09
- Русские Вертолетные Системы перевезли 1000-го пациента в 2019 году
- Скворцова попросила вместо SSJ100 закупить Минздраву французский Falcon«Вертолеты России» решили запустить сервис авиатакси в Московском регионе
- Техника, способная удивлять. Летчик-испытатель о боевом потенциале вертолетов России
- Турецкий многоцелевой вертолет совершил первый полноценный полет
- ЦБ предложил повысить тарифы по страхованию ответственности для вертолетов
- Эксперт объяснил необходимость модернизации вертолета Ми-26 для Арктики

Новости вертолетных программ

Для казанских вертолетов "Ансат" создадут салон в стиле автомобилей Aurus

Ростех собирается создать вариант вертолета "Ансат" с салоном, как у президентского автомобиля Aurus. Об это рассказал глава госкорпорации Сергей Чемезов в эфире телеканала "Россия-1".

"Вы видите, какой он (вертолет - Inkazan)... Это мы просто в стиле Aurus делаем такой же салон. Мы попросили Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт НАМИ (разработчик Aurus - Inkazan), где идет сборка машин, чтобы они нам дали дизайнера сделать вот внутри салон такой же, в том же стиле", - передает слова Чемезова ТАСС.

Он уточнил, что речь идет об "Ансатах".

Эти машины собираются на Казанском вертолетном заводе. "Ансат" - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет. Конструкция позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так

и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. Вертолет используется в том числе при перевозке пациентов, нуждающихся в экстренной медпомощи.

Aurus - первый российский бренд премиальных автомобилей. Пока они выпускаются поштучно в НАМИ. Их серийное производство было решено запустить на площадке Ford Sollers в "Алабуге". (InKazan)

Состояние работ по программе разработки перспективного винтокрылого ЛА FVL для авиации армии США

Армия США продолжает работы по программе FVL (Future Vertical Lift, Перспективный винтокрылый ЛА). В то же время, как отметил на презентации программы развития армейской авиации в Вашингтоне 4 октября 2018 г. вице-президент фирмы Lockheed Martin Корвин Магнум (Korvin Magnum), будущее винтокрылых ЛА для авиации армии США подлежит обсуждению. По программе FVL запланирована разработка пяти винтокрылых ЛА: FVL CapabilitySet 1 – FVL CapabilitySet 5.

ЛА FVL Capability Set 1 описывается как перспективный ударно-разведывательный аппарат (Future Attack Reconnaissance Aircraft, FARA). Командование авиации армии США анонсировало разработку ЛА FARA 3 октября 2018 г. Ожидается, что к июню 2019 г. будут отобраны от четырех до шести фирм или объединений фирм, которые примут участие в дальнейших работах по ЛА FARA. Sikorsky продвигает в качестве ЛА FARA свой скоростной вертолет комбинированной схемы S-97 Raider; другие американские авиастроительные фирмы предложений пока не вносили, какие из них могут принять участие в конкурсе на ЛА FARA, также не известно. Выбор двух лучших проектов ЛА FARA намечен на 2020г., сравнительные испытания прототипов – на 2022–2023 гг., а выбор победителя конкурса – на сентябрь 2023 г. Состояния боеготовности ЛА FARA должен достигнуть в 2028-2029 гг. Как ожидается, ЛА FARA будет способен выполнять свои задачи в условиях противодействия сильной ПВО. Окончательный вариант ТТТ к ЛА FARA армией США еще не сформулирован. Ключевыми характеристиками, вероятно, станут максимальная скорость и дальность полета. Изучаются различные варианты возможных конструктивно-компоновочных схем. Стоимость одного ЛА FARA по курсу 2018 г., в случае закупки 500 ЛА, оценивается в 30 млн. долл.

ЛА FVL Capability Set 3, или ударным ЛА с большим радиусом действия (Future Long Range Assault Aircraft, FLRA, намечено заменить вертолеты Sirorsky UH-60 Black Hawk. Завершение анализа альтернатив ЛА FLRA запланировано на 2019 г. Инициация программы ЛА FARA, согласно заявлению представителя авиации армии США, не должно привести к замедлению темпов работ по программе ЛА FLRA. Ранее ЛА FVL FLRA имел наивысший приоритет среди всех ЛА, разработка которых была запланирована программой FVL. ЛА FLRA должен представлять собой авиационный комплекс с открытой архитектурой, облегчающей его модернизацию. Частью НИОКР по ЛА FLRA является программа разработки и испытаний демонстраторов технологий JMRTD (Joint Multirole Rotorcraft Technology Development, Технологический демонстратор единого многоцелевого винтокрылого ЛА). По программе JMRTD разработаны и проходят летные испытания конвертоплан Bell V-280 Valor и вертолет комбинированной схемы Sikorsky–Boeing SB-1 Defiant.

Программа FVL остается одной из шести программ наивысшего приоритета, реализуемых армией США. К 2050–2060 гг. намечено полностью заменить существующий вертолетный парк армейской авиации. ЛА FARA и FLRA рассматриваются как самые простые из всех ЛА FVL. Принятие их на вооружение позволит отработать новую организационную структуру, так называемое Командование армии будущего (Army Futures Command). Организационные изменения затронут и структуры армии США, ответственные за разработку и закупку военной техники, которые не раз подвергались критике за срывы НИОКР, особенно, связанных с вертолетной тематикой.

В сентябре 2018 г. авиация армии США обратилась к промышленности США с запросом предложений о двух уже существующих БПЛА внеаэродромного базирования. Один БПЛА относится к классу «Груп 2» массой от 10 до 25 кг, второй – к классу «Груп 3» массой до 600 кг. Оба БПЛА должны обладать более высокими характеристиками в сравнении с БПЛА Textron RQ-7 Shadow. Армия намерена приобрести для испытаний в трех бригадных боевых группах, в общей сложности, шесть БПЛА трех различных фирм. Принятие решения о серийном производстве БПЛА ожидается в конце 2019 г. Не исключено, что перспективные БПЛА заменят БПЛА RQ-7 «Шэдоу», хотя пока такая замена не планируется.
(Авиационная и ракетная техника, изд. ЦАГИ)

Программа вертолета Kopter SH09

Программа летных испытаний третьего прототипа Kopter SH09 предусматривает выполнение полетов на о. Сицилия, где лучше погодные условия. На заводе в г. Моллс ведется сборка первого предсерийного вертолета (PS4). Ожидается, что летные испытания вертолета PS4 начнутся в 2019 г. на о. Сицилия.

Первый полет третьего образца вертолета SH09 изначально планировался на март 2018 г., но был перенесен на более поздний срок из-за поставки субподрядчиком некондиционных комплектующих: в отливке верхней части корпуса главного редуктора обнаружили трещины. На третьем летном образце установлен редуктор с доработанными отливками, но фирма Kopter принял решение о смене субподрядчика отливок корпуса главного редуктора. Отливки от нового изготовителя будут монтироваться на всех вертолетах, начиная с PS4; корпус главного редуктора третьего вертолета подлежит замене.

На вертолете PS4 намечено установить комплект БРЭО Garmin G-3000H взамен использовавшихся на первых трех вертолетах комплектов фирмы Safran. Кроме того, вертолет PS4 будет отличаться доработанными в целях упрощения эксплуатации автоматом перекоса несущего винта, главным редуктором и гидравлической системой.

К началу 2019 г. фирма Kopter планировала определиться с местоположением завода по сборке вертолетов SH09 в США. В качестве наиболее вероятного места размещения рассматривался учебный центр фирмы North American, расположенный на юге США. Стоимость одного вертолета SH09 в базовой комплектации оценивается примерно в 3 млн. долл. Оснащенный одним ТВД вертолет SH09 рассчитан на перевозку восьми человек. Фюзеляж вертолета полностью изготовлен из КМ на основе углепластика. Приборное оборудование выполнено по принципу «стеклянной кабины»,

гидравлическая и электрическая системы дублированы. Интерес к вертолету SH09 проявляют заказчики из США, Европы и Азии. Компания Helitrans AS из Норвегии в марте 2018 г. заказала 12 вертолетов SH09 с опционом на шесть вертолетов. К началу 2019 г. фирма Kopter суммарно располагала твердыми заказами и декларациями о намерениях на поставку 780 вертолетов SH09. Начало поставок запланировано на 2020 г.
(Авиационная и ракетная техника, изд. ЦАГИ)

Модернизация вертолетов Sikorsky UH-60 Black Hawk и Boeing CH-47 Chinook в противопожарные

Снятые с вооружения авиации армии США вертолеты Sikorsky UH-60 Black Hawk и Boeing CH-47 Chinook могут пройти модернизацию в противопожарные. Компании Coulson Aviation и Unical Aviation из Канады полагают, что вертолеты, оборудованные современными БРЭО и системой пожаротушения, будут востребованы в США, Австралии и других странах. Совместное предприятие Coulson-Unical, для обоснования своего утверждения, ссылается на удачный опыт модернизации в противопожарный вариант ВТС Lockheed C-130 Hercules и авиалайнеров Boeing 737-700. Компания Unical, являющаяся соучредителем СП Coulson-Unical, располагает 35 вертолетами UH-60A и 12 вертолетами CH-47D; все вертолеты ранее эксплуатировались авиацией армии США. На прошедшей в г. Атланта (шт. Джорджия) в марте 2019 г. выставке HELI-EXPO компания Unical Aviation объявила о начале работ по модернизации вертолетов в противопожарный вариант.

Противопожарный вариант вертолета UH-60A получил обозначение CU-60, вертолет CH-47 в варианте для борьбы с пожарами обозначается CU-47.

В грузопассажирской кабине вертолета CU-60 намечено установить бак емкостью 3785 л, в кабине вертолета CU-47 – бак емкостью 11356 л. Предусмотрена возможность забора воды в полете на режиме висения посредством шланга. Отверстие для сброса воды планируется прорезать в нижней части фюзеляжа вертолета, не затрагивая силовых элементов конструкции. Для регулировки напора воды при сбросе разработана специальная электронная система. Возможность регулировки напора позволяет использовать вертолеты не только для тушения пожаров, но и для полива садов. Электронное оборудование системы пожаротушения увязано с навигационной системой, благодаря чему сброс воды возможно выполнять точечно, с привязкой к географическим координатам. Модернизированные в противопожарные варианты вертолеты UH-60 и CH-47 возможно использовать для перевозки людей и грузов (в том числе на внешней подвеске), выполнения иных, типичных для транспортных вертолетов, задач. Сертифицировать вертолеты CU-60 и CU-47 по нормам летной годности FAA планируется до конца 2019 г.

Компания Unical Aviation в рамках СП Coulson-Unical, является собственником вертолетов и отвечает за их техническое состояние, фирма Coulson Aviation занимается эксплуатацией вертолетов. До начала сезона пожаров 2019 г. запланирована модернизация в противопожарный вариант одного вертолета UH-60 и одного вертолета CH-47, до начала сезона 2020 г. – еще двух вертолетов UH-60 и двух CH-47.

Вновь построенные вертолеты UH-60 в противопожарном варианте закуплены Управлением пожарной охраны Лос-Анджелеса, Лесным управлением шт. Калифорния и Противопожарной

службой г. Сан-Диего. Новые вертолеты намечено поставить заказчикам в течение ближайших 12 месяцев.
(Авиационная и ракетная техника, изд. ЦАГИ)

В России провели модернизацию ударного вертолета Ми-24

Конструкторское бюро Миля совместно с "Роствертолом" (входит в "Вертолеты России) провели модернизацию ударного вертолета Ми-24 под рабочим названием Ми-35П+, его срок эксплуатации увеличен до 45 лет, сообщил журналистам после выставки "Армия-2019" генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Срок эксплуатации вертолетов Ми-24 и его экспортного варианта Ми-35П составляет 30 лет.

"Мы провели работу по увеличению срока эксплуатации данных вертолетов - мы продлили его до 45 лет. Это дает экономическую целесообразность модернизации этих машин", - сказал Богинский.

По его словам, модернизация коснулась системы управления вооружением - вертолет получил аналого-цифровой комплекс для управляемого ракетного вооружения, которое до этого на данном типе вертолета не применялось. Также на машине появилась оптико-электронная система. "Мы предполагаем применение или ракет "Атака" или "Вихрь", - заметил Богинский.

Он подчеркнул, что эта работа поможет "дотянуться" до заказчиков в тех странах, где эксплуатируется большое количество ранее поставленных вертолетов данного типа.

"Это в первую очередь африканские страны, где нужно учитывать бюджеты. Мы даем возможности и себе, и Рособоронэкспорту продавать модернизацию существующего парка", - сказал руководитель "Вертолетов России".
(РИА Новости)

Вертолет Ка-52 может получить новую дальнобойную ракету от Ми-28НМ

Российский ударный вертолет Ка-52 может получить на вооружение новую дальнобойную управляемую ракету, разработанную для Ми-28НМ. Об этом сообщил ТАСС гендиректор холдинга "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") Андрей Богинский.

"Раз это реализовано на Ми-28 - это вопрос унификации. Технически это возможно, если такая задача будет поставлена, мы с кооперацией предприятий Ростеха будем над ней работать", - сказал Богинский, отвечая на вопрос, планируется ли Ка-52 вооружить новой ракетой, которая проходит сейчас испытания на Ми-28НМ.

Он добавил, что холдинг идет по пути унификации своих ударных вертолетов. "Задача - унифицировать и бортовые радиоэлектронные комплексы, и систему управления вооружением, и само вооружение для того, чтобы и наше министерство обороны, и иностранные заказчики имели возможность выбора", - сказал гендиректор.

Богинский отметил, что в ходе модернизации по итогам опыта применения Ка-52 в сирийской кампании "была усовершенствована оптико-электронная система вертолета, что позволило увеличить дальность обнаружения и распознавания целей днем и ночью". Также была повышена автономность базирования вертолета Ка-52 вдали от аэродромов.

23 июня в программе "Военная приемка" на телеканале "Звезда" были показаны кадры испытания новой дальнобойной ракеты, создаваемой для вертолетов Ми-28НМ.

Ранее в марте источник ТАСС в оборонно-промышленном комплексе сообщал, что для вертолета Ми-28НМ создана ракета "изделие 305", предназначенная для уничтожения бронетехники и железобетонных укреплений, имеет максимальную дальность более 25 км. Ракета летит к цели по данным бортовой инерциальной навигационной системы, на финальном участке траектории включается головка самонаведения. Тогда же другой источник ТАСС в оборонке сообщил, что ракета проходила испытания в Сирии вместе с носителем.
(ТАСС)

"Вертолеты России" завершили эскизный проект палубного вертолета "Минога"

Холдинг "Вертолеты России" (входит в Ростех) завершил эскизно-техническое проектирование нового палубного вертолета "Минога", формируется техническое задание (ТЗ) для открытия опытно-конструкторских работ по этой машине. Об этом ТАСС сообщил гендиректор холдинга Андрей Богинский.

"У нас работа принята. Это уже не научно-исследовательская работа, это результат уже эскизно-технического проекта. Мы продолжаем с Министерством обороны формирование ТЗ на следующий этап, на опытно-конструкторскую работу", - сказал Богинский. Он подчеркнул, что "это будет абсолютно новая машина".

Говоря о составе вооружения и характеристиках нового вертолета, Богинский отметил, что "любой заказчик идет по пути унификации вооружения, хотя понятно, что есть особенности применения вооружения на палубных машинах".

В мае 2018 Богинский сообщал, что работы над эскизно-техническим проектом перспективного морского вертолета "Минога" должны быть завершены в первом квартале 2019 года.

Ранее генеральный конструктор АО "Камов" (входит в "Вертолеты России") Сергей Михеев сообщал ТАСС, что перспективный морской вертолет "Минога" может быть создан и в беспилотной версии, если этого потребует заказчик.

На форуме "Армия-2016" источник ТАСС в оборонно-промышленном комплексе рассказал, что новый палубный вертолет будет создан сразу в нескольких модификациях, включая десантную. Михеев говорил, что в серию машина пойдет примерно через 10 лет.
(ТАСС)

Airbus Helicopters проведет испытания вертолета H145 в условиях высокогорья в Чили

Прототип пятилопастного вертолета H145, представленного Airbus Helicopters на выставке Heli-Expo в Атланте в марте этого года, прибыл в Чили, где пройдут его испытания в условиях высокогорья. Сертификация Европейского агентства по безопасности авиаперевозок (EASA) намечена на начало 2020 года. В этом же году планируется начать поставки вертолета.

После аналогичных испытаний во французских Пиренеях летом 2018 года, новый H145 готов доказать свою эффективность и в Андах, высота которых достигает 6,1 км над уровнем моря. Цель кампании – расширить область режимов полета вертолета и продемонстрировать эксплуатационные возможности машины в условиях высокогорья.

Благодаря своей многофункциональности и прекрасным эксплуатационным характеристикам в условиях жаркого климата и высокогорья, которые присущи многим странам Латинской Америки, легкие двухдвигательные вертолеты семейства H145 стали одними из самых популярных в этом регионе. В рамках испытаний операторы смогут опробовать новую версию вертолета в действии и оценить преимущества пятилопастного винта, новый уровень комфорта и увеличенную на 150 кг полезную нагрузку.

Новый пятилопастной несущий винт позволил улучшить летно-технические характеристики вертолета. Так, максимальный взлетный вес машины был увеличен до 3800 кг, а полезная нагрузка теперь сопоставима с весом пустого вертолета. Новая конструкция бесподшипникового несущего винта значительно упрощает процедуры технического обслуживания, повышает эксплуатационную надежность и безопасность, обеспечивая при этом более высокий уровень комфорта как для пассажиров, так и для экипажа.

Кроме того, новая модель H145 оснащена беспроводной бортовой системой связи (wACS), которая обеспечивает бесперебойную и более защищенную передачу данных с вертолета в режиме реального времени, в том числе и во время полета.
(Airbus Helicopters)

Турецкий многоцелевой вертолет совершил первый полноценный полет

Второй прототип перспективного многоцелевого вертолета T-625 29 июня 2019 года совершил первый полет, который также можно считать первым полноценным полетом в рамках всей программы разработки машины. Как пишет Daily Sabah, вертолет провел в воздухе 45 минут; его испытания признаны полностью успешными.

Разработчик Т-625, турецкая компания Turkish Aerospace Industries, считает датой первого полета 6 сентября 2018 года. Тогда в воздух впервые поднялся первый прототип Т-625. Продолжительность его полета составила всего 10 минут.

Авиационные специалисты не склонны относить эти испытания к первому полету турецкого вертолета, поскольку в сентябре прошлого года был испытан прототип машины, собранный для наземных испытаний. Он был в срочном порядке доработан для выполнения короткого отрыва от земли. Эта машина поднялась в воздух с частично отсутствующими обшивкой и бортовыми системами.

29 июня 2019 года турецкие специалисты приступили к проверкам второго прототипа Т-625, собранного для полноценных летных испытаний. В техническом плане эта машина полностью завершена. Подробности о первом полете этого прототипа не уточняются.

Разработка двухдвигательного вертолета Т-625 с 2013 года. Это первый летательный аппарат такого класса, создаваемая в Турции. Вертолет сможет перевозить до 12 пассажиров, а в состав его экипажа будут входить два человека. Максимальная взлетная масса вертолета составит около шести тонн. Т-625 сможет развивать скорость до 300 километров в час и выполнять полеты на расстояние до 740 километров.

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

Как ожидается, на разработку новой вертолетной силовой установки TUSAS потратит около восьми лет. Новый двигатель сможет развивать мощность до 1400 лошадиных сил (1044 киловатта). Основные параметры силовой установки пока не определены. Как ожидается, серийное производство двигателей начнется в середине 2020-х годов.
(N+1)

Ми-38 успешно прошел испытания в экстремальных условиях

Специалисты Московского вертолетного завода им М.Л. Миля холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) провели серию полетов Ми-38 по правилам приборного полета (ППП), а также в условиях экстремально высоких температур и в условиях высокогорья. Результаты испытаний переданы в Росавиацию для внесения дополнений в сертификат типа вертолета.

В частности, в Астрахани вертолет совершил более 50 полетов, успешно подтвердив возможность эксплуатации при температурах наружного воздуха до +45 градусов по Цельсию. Испытания в условиях высокогорья прошли на Эльбрусе. По их итогам Ми-38 доказал способность к выполнению полетов на высотах до 3 тысяч метров над уровнем моря. Кроме того, вертолет совершил серию из 50

полетов, в ходе которых оценивалась возможность пилотирования и навигации при отсутствии визуальной видимости ориентиров и горизонта.

"Учитывая высокий интерес к вертолету со стороны российских и зарубежных заказчиков, мы стараемся максимально раскрыть и задокументировать его возможности. В частности, в ближайшее время запланированы испытания новой обзорной системы и сертификация новых упрочненных лопастей несущего винта, которые также будут использоваться и на вертолете Ми-171А2", - заявил генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Ми-38 оснащен новыми высокоэкономичными двигателями ТВ7-117В отечественного производства, интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом с индикацией данных на пяти ЖК-дисплеях, взрывобезопасной протектированной топливной системой. Также вертолет оснастили дополнительными опорами на шасси для посадки на мягкий грунт и снег. Установленный интегрированный комплекс бортового оборудования ИБКО-38 предоставляет экипажу информацию с высоким качеством, обеспечивающую высокий уровень безопасности выполнения полетов. В салоне вертолета расположены легкосъемные посадочные места, съемное санитарное оборудование и рольганговое оборудование для погрузки, выгрузки и транспортировки грузов.

Область применения вертолетов Ми-38 – перевозка грузов и пассажиров, поисково-спасательные операции, VIP-перевозки. Все это - в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климат.
(Вертолеты России)

Первый серийный вертолет Ми-28НМ

Как сообщается, фотография первого серийного модернизированного боевого вертолета Ми-28НМ установочной партии, построенного для Министерства обороны России на АО "Роствертол" (в составе АО «Вертолёты России») в Ростове-на-Дону. Вертолет имеет бортовой номер "70 красный". Вертолет совершил первый полет, предположительно, в апреле 2019 года.

Напомним, что 23 июня 2019 года в эфире телеканала «Звезда» генеральный директор холдинга АО «Вертолеты России» Андрей Богинский сообщил, что Воздушно-космические силы Российской Федерации получили первые два серийных боевых вертолета Ми-28НМ (установочной партии) и "вскоре" эти вертолеты будут подключены к государственным испытаниям. В 2020 году Министерство обороны России получит ещё шесть вертолетов Ми-28НМ.

Ранее в декабре 2017 года сообщалось, что Министерство обороны России заключило государственный контракт с холдингом АО «Вертолёты России» на производство установочной партии новых вертолётов Ми-28НМ. Согласно условиям контракта, первые две машины должны был быть изготовлены до конца 2018 года.

Опытный образец ОП-1 (бортовой номер "701 желтый") модернизированного боевого вертолета Ми-28НМ ("Изделие 296", ОКР "Авангард-3") был построен на "Роствертоле" в 2015 году. Испытания ОП-1 в режиме висения были начаты на АО «Московский вертолетный завод имени М.Л. Миля» (МВЗ) 29 июля 2016 года, а полноценные летные испытания - 12 октября 2016 года. С марта 2019 года опытный образец ОП-1 вертолета Ми-28НМ прошел испытания боевым применением в Сирии.

27 июня 2019 года в рамках Пятого Международного военно-технического форума "Армия-2019" холдинг "Вертолеты России" подписал контракт с Министерством обороны Российской Федерации на поставку 98 вертолетов Ми-28НМ до конца 2027 года. Ростовский вертолетный завод "Роствертол" поставит первые машины заказчику в 2020 году.
(Блог Центра анализа стратегий и технологий)

Новый этап программы летных испытаний обновленного H145

Новая версия легкого двухдвигательного вертолета H145 с пятилопастным несущим винтом, впервые представленная Airbus Helicopters в марте на выставке Heli Expo 2019 в Атланте (США), прибыла в Чили, где будет проверена в условиях высокогорья в Андах. Европейская сертификация вертолета запланирована на начало 2020 г., после чего начнутся первые поставки этих машин.

"После аналогичных испытаний во французских Пиренеях летом 2018 г. новый H145 готов доказать свою эффективность и в Андах, высота которых достигает 6,1 км. Цель кампании — расширить область режимов полета вертолета и продемонстрировать эксплуатационные возможности машины в условиях высокогорья", — сообщили в Airbus Helicopters.

Программа летных испытаний была начата в апреле 2018 г. после подписания соглашения с Kawasaki (давним партнером производителя по программе BK117/EC145). Вертолет был протестирован во французских Пиренеях и на юге Испании. Также была проведена кампания по проверке машины в условиях низких температур — она прошла в Финляндии. Ранее сообщалось, что летные испытания планируется завершить в октябре 2019 г.

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

Кроме того, новая модель оснащена беспроводной бортовой системой связи (wACS), которая обеспечивает бесперебойную и более защищенную передачу данных с вертолета в режиме реального времени, в том числе и во время полета.

Стоит отметить, что новая машина уже привлекла внимание в Норвегии, Швейцарии и на Украине — стартовым заказчиком улучшенной версии ВС стала швейцарская авиаспасательная организация Rega. Компания решила поменять все семь своих вертолетов EC145 (предыдущий вариант H145) на новую, пятилопастную версию.
(ATO.ru)

Первый полет нового южнокорейского военного вертолета LAH

4 июля 2019 года на заводском аэродроме предприятия южнокорейской авиастроительной корпорации Korea Aerospace Industries (KAI) в Сачхоне состоялся первый полет первого опытного образца создаваемого KAI перспективного южнокорейского военного вертолета LAH (Light Armed Helicopter).

Напомним, что корпорация KAI 25 июня 2015 года получила контракты от южнокорейских правительственных управления оборонных закупочных программ (Defense Acquisition Program Administration - DAPA) и Корейского института развития промышленных технологий (Korea Evaluation Institute of Industrial Technology - KEIT) на создание среднего ("легкого") вертолета 5-тонного класса веса в двух вариантах - соответственно, военном Light Armed Helicopter (LAH) и коммерческом Light Civil Helicopter (LCH). Контракт с DAPA предусматривал финансирование с ее стороны разработки вертолета LAH в размере 650 млрд южнокорейских вон (около 587 млн долл), а контракт с KEIT - финансирование разработки LCH в размере 350 млрд вон (около 316 млн долл).

Вертолет создается KAI в партнерстве с европейским объединением Airbus Helicopters на основе известного среднего вертолета Airbus Helicopters H155 (бывший EC155, развитие вертолета Aerospatiale AS 365 Dauphin II). Соглашение о совместной разработке вертолета было подписано KAI и

Airbus Helicopters 16 марта 2015 года. Общая стоимость программы НИОКР по LCH/LAH оценивается в 1,6 трлн вон (1,444 млрд долл), из которых, помимо вышеуказанного финансирования в 1 трлн вон со стороны южнокорейских правительственных агентств, еще 400 млрд вон должен инвестировать Airbus Helicopters, а 200 млрд вон - сама KAI.

Первый прототип вертолета LAH был построен на предприятии KAI в Сачхоне, его выкатка и презентация состоялись там 18 декабря 2018 года.

По нынешним планам гражданский вертолет LCH должен быть сертифицирован и начат поставками в 2021 году, а военный LAH - в 2023 году, хотя неясно, будут ли эти сроки выдержаны.

Вертолет LAH создается в соответствии со сформулированными еще в 2010 году требованиями южнокорейской армейской авиации, предусматривающими приобретение 200 средних вертолетов, вооруженных ПТУР, для замены наличного парка вертолетов Hughes MD 500MD Defender и Bell AH-1S Cobra. В целом KAI весьма оптимистично рассчитывает в перспективе продать на корейском и мировом рынках суммарно до 600 вертолетов LCH и до 400 LAH, тем более, что Airbus Helicopters намерен после 2020 года прекратить производство оригинального H155.

Вертолет LCH должен оснащаться двумя турбовальными двигателями Safran (Turbomeca) Ariel 2C2, а военный LAH - двигателями версии Ariel 2L2. Разработка данных модификаций двигателей осуществляется при участии южнокорейской группы Hanwha, которая должна локализовать их производство.

Первый прототип коммерческого вертолета LCH был целиком построен на предприятии Airbus Helicopters в Мариньяне (Франция), представляя, судя по всему, фактически модификацию H155, и начал летные испытания там 24 июля 2018 года (имеет французскую регистрацию F-WWOH).

KAI уже имеет успешный опыт сотрудничества с Airbus Helicopters (ранее Eurocopter) с 2005 года в создании южнокорейского многоцелевого вертолета KUH-1 Surion 8-тонного класса, поступившего в серийное производство с 2013 года.
(Блог Центра анализа стратегий и технологий)

Новости вертолетной индустрии в России

Минпром Бурятии возглавил экс-финдиректор "Вертолетов России"

Глава Бурятии Алексей Цыденов сегодня на планерном совещании представил кабинету нового министра промышленности и торговли Сергея Желтикова, который ранее семь лет проработал на Улан-Удэнском авиационном заводе, а затем в материнском холдинге - "Вертолеты России", сообщили в пресс-службе правительства республики.

"У нас новый член команды: хочу представить вам министра промышленности и торговли республики. Добро пожаловать "на борт", - сказал глава Бурятии.

Сергей Желтиков поблагодарил Алексея Цыденова за оказанное доверие.

"Я очень долго прожил в Бурятии, у меня остались теплые чувства к республике. Считаю, могу себя с пользой применить для того региона, который мне очень нравится. На данный момент вижу два основных направления. Первое связано с крупной промышленностью и теми вопросами, которых я касался, работая в "Вертолетах России". Это организация производства новых моделей вертолетов, а также нового самолета "Байкал". Плюс в этой же связке идут и вопросы, касающиеся развития и поддержки других крупных промышленных предприятий республики. Кроме крупного бизнеса у нас еще стоит задача - помощи и развития малого предпринимательства. То есть, необходимо работать над упрощением ведения бизнеса на территории республики, привлекать сюда новый бизнес и развивать тех, кто уже сейчас работает. Вот собственно эти направления являются приоритетными", - рассказал новый министр.

Сергей Сергеевич Желтиков родился 31 октября 1981 года в городе Бердск Новосибирской области. В 2007 году окончил Новосибирский государственный университет, получив ученую степень магистра экономики. С 2004 по 2006 год работал в международной аудиторской компании Ernst&Young.

С 2006-го по 2013-й год трудился на Улан-Удэнском авиационном заводе. За время работы занимал должности: советника генерального директора по финансовым вопросам, советника управляющего директора и начальника финансового управления, заместителя управляющего директора по корпоративному развитию и ЛИН-технологиям.

В 2009 году прошел обучение в Высшей школе экономики по программе Executive MBA "Управление реформируемыми предприятиями ОПК". В 2012 году получил квалификацию Diploma in Company Direction (DipIoD) Британского института директоров (Лондон, Великобритания). В 2012 году окончил программу Kaizen Institute с получением сертификата Kaizen Manager.

С января 2014 года по январь 2018 года занимал должность директора по финансам и экономике холдинга "Вертолеты России". С января 2018 года по февраль 2019 года исполнял обязанности заместителя генерального директора по финансам и инвестициям холдинга "Вертолеты России".

В 2013 году портал "Управление производством" включил Сергея Желтикова в рейтинг "Индустриальная элита России - 100 лучших производственных менеджеров".
(Номер Один)

Более 370 пострадавших эвакуировали санитарные вертолеты Московского авиационного центра с начала года

Более 370 пострадавших эвакуировали санитарные вертолеты Московского авиационного центра с начала 2019 г. Об этом сообщили Агентству городских новостей «Москва» в пресс-службе столичного департамента по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности.

«С начала 2019 г. Московским авиационным центром было обработано свыше 440 заявок Центра экстренной медицинской помощи и эвакуированы по воздуху с мест ДТП и других ЧС более 370 пострадавших», - рассказали в пресс-службе.

Кроме того, в рамках разведки паводковой и пожароопасной обстановки экипажами учреждения было совершено 386 полетов и обнаружено 16 очагов возгораний в Москве и области.

«С помощью пожарных вертолетов Московского авиационного центра было потушено семь пожаров, включая пять природных. Кстати, только на ликвидацию лесных очагов возгораний столичной авиацией было сброшено 560 тонн воды. Всего, с начала года на тушение пожаров экипажи вертолетов выполнили 157 сливов и сбросили 785 тонн огнегасящей жидкости», - добавили в пресс-службе.
(Агентство Москва)

«Роствертол» отметил 80-летний юбилей

Министр промышленности и энергетики Ростовской области Игорь Сорокин поздравил сотрудников ПАО «Роствертол» с 80-летним юбилеем предприятия.

- Созданный в 1939 году как авиационный завод, «Роствертол» спустя 80 лет является ведущим предприятием по производству вертолётов. Многие разработки, воплощённые в жизнь на Дону, внесли огромный вклад в развитие не только отечественной, но и мировой вертолетной техники. Это и Ми-1 – первенец отечественного вертолетостроения, Ми-6 – революционный для своего времени

вертолет, на долгие годы ставший классикой проектирования и создания тяжелых летающих машин, Ми-10 – уникальный «летающий кран» и другие, - отметил Игорь Сорокин.

Сегодня ПАО «Роствертол» крупнейшее, стабильно работающее предприятие, которое уже по праву стало «визитной карточкой» Ростовской области. Предприятие является одним из крупнейших работодателей региона.

На заводе активно внедряются в производство инновационные технологии, ведутся работы по созданию новых модификаций вертолетов, отвечающих всем современным требованиям.

Вертолеты, выпускаемые донским предприятием, высоко оценены специалистами во всем мире и эксплуатируются более чем в шестидесяти странах.
(Правительство Ростовской области)

«Роствертол» отмечает 80-летний юбилей

Предприятие "Роствертол" холдинга "Вертолеты России" (входит в Госкорпорацию Ростех) отмечает 80-летний юбилей со дня основания. За 80 лет работы завод освоил около 50 типов летательных аппаратов и их модификаций, произвел более 5 тысяч самолетов и вертолетов.

Датой основания "Роствертола" принято считать 1 июля 1939 года, когда постановлением правительства СССР в Рязани был организован завод № 168 Народного комиссариата авиационной промышленности СССР. Во время Великой Отечественной войны предприятие было эвакуировано, а в 1943 году было окончательно переведено в Ростов-на-Дону.

Поначалу завод производил деревянные винты, крылья истребителя МиГ-3, самолетов УТ-2М, двадцатиместные специальные планеры КЦ-20, а перед самым началом Великой Отечественной войны было освоено производство истребителя Ил-16.

В 1949 г. завод перешел на изготовление цельнометаллической машины - планера Як-14. В 1952 г. был освоен выпуск штурмовика Ил-10М, а с 1954 по 1955 год изготавливался турбореактивный штурмовик Ил-40.

С 1956 года на ростовском предприятии начинается производство первого серийного вертолета КБ Миля – Ми-1. В 1959 г. поднялся в небо серийный тяжелый вертолет Ми-6, производство которого продолжалось более 20 лет. По тактико-техническим характеристикам ему не было равных в мире. В те же годы производились вертолеты Ми-10 и Ми-10К, предназначенные для выполнения монтажных работ и транспортировки крупногабаритных грузов.

Особой гордостью ростовских вертолетостроителей является рекордсмен Ми-26 – крупнейший и самый грузоподъемный в мире серийно выпускаемый вертолет. Не меньше славы предприятию принесли и его боевые машины – Ми-24, Ми-35М, Ми-28Н и их модификации доказали свою надежность в десятках стран и тысячах операций.

Проведенные работы по техперевооружению и модернизации позволили предприятию повысить эффективность производства и встретить 80-летний юбилей с обновленной линейкой вертолетной техники – на форуме "Армия-2019" были представлены новейшие модификации ростовских машин: Ми-26Т2В, Ми-28НЭ, Ми-35П, Ми-35М и Ми-28НМ.
(Вертолеты России)

Правительство утвердило Стратегию развития санитарной авиации Мурманской области

Временно исполняющий обязанности губернатора Мурманской области Андрей Чибис подписал постановление об утверждении Стратегии развития санитарной авиации региона до 2024 года. Документ опубликован на официальном сайте областной правительства.

Согласно принятой программе планируется создание единой региональной системы диспетчеризации скорой помощи, формирование в области трёх медицинских округов и организация круглосуточной работы санитарной авиаций к 2024 году.

Также планируется создание трёх вертолётных площадок на территориях медучреждений второго и третьего уровня. К окончанию срока Стратегии количество вылетов санавиации должно достигать не менее 289.
(Би-порт)

«Русские Вертолетные Системы» перевезли 1000-го пациента в 2019 году

В рамках реализации приоритетного проекта «развитие санитарной авиации», медицинские вертолеты «Русских Вертолетных Систем» сегодня стоят на дежурстве и проводят плановую и экстренную транспортировку пациентов в Северо-западном, Центральном, Приволжском, Уральском, Южном и Дальневосточном Федеральных Округах.

Всего же, с 1 июня 2017 года, когда специалисты «РВС» первыми приступили к работе, медицинские вертолеты компании эвакуировали более 2750 пациентов.

Компания продолжает пополнение своего парка отечественными воздушными судами Ансат и Ми-8АМТ/МТВ, что позволило в этом году существенно увеличить количество перевезенных больных, а также расширить географию присутствия, в т.ч. и в регионах с тяжелыми климатическими условиями. Все воздушные суда «РВС» оснащены современными медицинскими модулями производства ООО «Казанский Агрегатный Завод». Оборудование модуля позволяет медикам не только проводить мониторинг состояния здоровья пациента, но и, при необходимости, осуществлять комплекс реанимационных мероприятий. Проведение процедур на борту воздушного судна, позволяет не прерывать лечебный процесс даже во время транспортировки пациента.
(Русские Вертолетные Системы)

"Вертолеты России" получат от авиазавода "Прогресс" 1,34 млрд руб. дивидендов за 2018 г.

Акционеры ПАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Сазыкина" (ААК "Прогресс" (MOEX: AAKP), Приморский край, входит в холдинг "Вертолеты России") на годовом собрании 27 июня

приняли решение выплатить дивиденды по итогам 2018 года из расчета 879,46 рубля на акцию, говорится в сообщении авиазавода.

Всего на выплату дивидендов будет направлено 1 млрд 426,181 млн рублей (31,14% чистой прибыли за 2018 год); на финансирование инвестпрограммы - 2 млрд 696,284 млн рублей (58,86% чистой прибыли), на финансирование оборотного капитала - 458,052 млн рублей (10% чистой прибыли).

АО "Вертолеты России" (входит в "Ростех") владеет 93,64% акций авиазавода. Таким образом, "Вертолеты России" получат 1,335 млрд рублей дивидендов.
(Интерфакс-Россия)

ЦБ предложил повысить тарифы по страхованию ответственности для вертолетов

Банк России предлагает обновить тарифные ставки по обязательному страхованию ответственности перевозчиков, проект соответствующего указания опубликован на сайте ЦБ.

"Банком России были проведены новые расчеты страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (далее - обязательное страхование). Проведенный анализ показал, что по ряду видов транспорта и видов перевозок страховые тарифы могут быть снижены на величину вплоть до 20%", - говорится в пояснительной записке.

Тарифы повышаются только для вертолетов - ЦБ предлагает впервые предлагает выделить их отдельно, сейчас тарифы устанавливаются в целом для воздушного транспорта, пояснил журналистам директор департамента страхового рынка ЦБ Филипп Габуния.

Комментарии к документу ЦБ ожидает до 16 июля.
(ТАСС)

Техника, способная удивлять. Летчик-испытатель о боевом потенциале вертолетов России

Какие фигуры пилотажа самые сложные, с чем связана популярность вертолета Ми-24, а также чем уникальны Ми-28 и Ми-26, ТАСС рассказал старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол" Владимир Хорев.

1 июля исполнилось 80 лет со дня образования одного из крупнейших предприятий юга России - ПАО "Роствертол" (входит в холдинг "Вертолеты России" госкорпорации "Ростех"), которое производит гражданские и военные вертолеты серии Ми-26, Ми-35М и знаменитые "Ночные охотники" Ми-28Н. Кроме этого, здесь изготавливают машины для поставок на экспорт, осуществляют их гарантийное обслуживание, ремонт. Но все же приоритетной задачей является выполнение гособоронзаказа - в Министерство обороны РФ поставляется вся линейка производимых заводом вертолетов марки "Ми".

Однако для того, чтобы винтокрылые машины начали серийно поступать в войска, их сначала "учат летать" на ростовском предприятии. "Разработчик (Московский вертолетный завод им. М.Л. Миля - прим. ТАСС) проводит свои работы на начальном этапе как автор, и потом, если авторство

подтверждается положительной оценкой, внедряется на всю серию, и мы уже работаем с этой системой. Машина выходит из цеха "сырая", поэтому начинается с доводки двигателя, с проверки всех систем, чтобы они выдавали корректные параметры, и так далее. Главное - вертолет довести до кондиции и отдать его в эксплуатацию уже в исправном состоянии", - рассказал в интервью ТАСС старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол" Владимир Хорев.

Где "учат летать" вертолеты

"Роствертол" ведет свою историю от Государственного союзного авиационного завода №168, основанного в городе Рязани. Основной продукцией в то время были деревянные авиационные винты В-1, которые устанавливались на военные и гражданские самолеты УТ-2, У-2 и Р-5, также производились походные фотолаборатории для обработки аэрофотоснимков.

В начале Великой Отечественной войны на заводе было начато производство крыльев истребителей МиГ-3, а затем десантных планеров КЦ-20. Затем еще одним видом продукции стали учебно-тренировочные самолеты УТ-2М.

В октябре 1944 года завод перебазировали с Волги на Дон - на территорию другого авиационного ремонтного предприятия, где с 1947-го в течение трех лет изготавливал легендарный "кукурузник" - биплан По-2. Далее было освоение первого летательного аппарата с металлической силовой конструкцией - тяжелого десантного планера Як-14, серийное производство штурмовика Ил-10М и первого отечественного реактивного штурмовика Ил-40. В этот период производственные мощности завода значительно выросли, была проведена реконструкция цехов.

Однако точку в самолетостроительной биографии "Роствертола" поставил визит осенью 1956 года Никиты Хрущева, который заявил о бесперспективности боевых самолетов и целесообразности перехода на ракеты. История строительства вертолетов в Ростове-на-Дону началась со встречи руководителя предприятия с Михаилом Милем в 1956-м. Именно тогда возникло творческое сотрудничество Ростовского завода и конструкторского бюро Миля, которое способствовало освоению принципиально новой продукции и в конечном счете превратило авиазавод в мировой флагман вертолетостроения.

Здесь же производились серийно знаковые вертолеты марки "Ми" - Ми-1, Ми-6, Ми-10/10К, Ми-12 и все модификации Ми-24. Примечательно, что вплоть до 1983 года параллельно с винтокрылыми машинами выпускались автоматические аэростаты, которые предназначались для фоторазведки с высоты более 10 км. Боевое крещение они получили в Афганистане, использовались во время арабо-израильских конфликтов.

Ми-26 - "гигант, которому в мире равных нет"

Среди машин, выпускаемых сейчас заводом, есть самые тяжелые в мире серийные вертолеты - военные Ми-26 и гражданские Ми-26Т2, которые при максимальном взлетном весе 56 т могут перевозить в транспортной кабине или на внешней подвеске до 20 т груза. Именно этот тип выделяет

из всей милевской линейки летчик-испытатель Хорев, называя "самым впечатляющим вертолетом" и "гигантом, которому на сегодняшний день в мире равных нет".

"Ми-26Т2 - это гигант, оснащенный по последнему слову науки и техники, который способен выполнять практически все этапы полета в автоматическом режиме, что значительно расширяет возможности экипажа, расширяет возможности действия, работы на этом вертолете", - говорит летчик.

"Представляете такую картину: вертолет под собой несет точно такой же фюзеляж... А управляемость примерно такая же, как хорошо известный и популярный вертолет Ми-8. Единственное: инерция нашего вертолета немножко корректирует саму управляемость, но ощущения примерно такие же, как от "восьмерки", - Владимир Хорев, старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол".

То, что Ми-26 действительно лучший в своем классе по многим характеристикам, доказал и тот случай, когда в 2011 году Хореву пришлось буквально спасать из "высокогорного плена" две машины - Ми-8АМТШ и Ка-27ПС. Первый упал на северный склон горы Эльбрус 27 июля 2010 года, обошлось без человеческих жертв, но машина осталась лежать на боку с отломленной хвостовой балкой на высоте 4820 м.

"Это заоблачная высота, которая практически является потолком для полета вертолета. На подходе к нему - 5100 м. Это вообще единственный в мире случай, когда на этих высотах с внешней подвеской работал вертолет и снимал грузы. Работа была на грани фола", - говорит летчик-испытатель. Поднять на такой высоте тяжелый груз способен только Ми-26. Летчикам под руководством Хорева пришлось работать в более холодное время года при температуре воздуха минус 15-20 градусов (при плюс 6 вертолет просто не смог зависнуть). А при этих температурах, по словам летчика, тяговооруженность оптимальная по аэродинамическим характеристикам. Поэтому работали в марте-апреле.

Прикинули, что груз на подвеске можно взять где-то порядка 2,5 т, для этого Ми-8 разобрали по частям. "Туда на подвеске доставили контейнер с инструментом, с лебедками для того, чтобы можно было на вертолете работать, демонтировать все вещи, затем привезли кунг, чтобы там люди могли от сильного ветра спрятаться, - рассказывает Хорев.

Всего полетов было выполнено 20, шесть - эвакуационных. В ходе исследовательских полетов уронили спасательный вертолет Ка-27 на высоте 3500 м, тоже без жертв. Представители МЧС вышли с ходатайством поднять машину перед Министерством обороны РФ, так как весь экипаж на Ми-26 был военный, а Хорев был руководителем. "Я по расчетам зашел, рекогносцировочку сделали, посмотрели подходы - как раз лежал у склона ледника, посчитал, что 7 т мы возьмем, не разбирая агрегат. Так и получилось. И мы его оттуда эвакуировали на площадку базы на высоте 2500 м", - рассказывает он.

"Работать на 5000 м очень сложно, просто дышать, не говоря о том, какие это физические нагрузки. Хотя кислородные маски есть, но в них выполнять такой тип работы невозможно, потому что она просто мешает, ты не можешь выполнить пилотирование таким образом, как оно должно быть", - Владимир Хорев, старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол".

Приходилось перед тем, как заходить уже на конкретные работы, просто подышать кислородом в стороне от места. "Ну и плюс были сложные условия: вихреобразование, разные потоки, которые от несущего винта идут вниз, отражаются от скал и влияют на вертолет", - говорит Хорев. Но когда груз (основной фюзеляж Ми-8) начали брать, он оказался тяжелее, чем рассчитывали пилоты: вместо 2,5 т оказалось 3 т.

"Он оказался прикован. И мы его начали брать, а он не идет, то есть подняли его буквально на полметра, а нам надо было перенести там где-то через 10-15-метровые скалы. Просто двигатели не выдают ту мощность на винт, которая необходима, - вспоминает летчик. - И встала дилемма: или сбросить груз, потому что критическая и практически предаварийная ситуация, а внизу же находятся люди, которые цепляли груз. Принимаю решение на выработку топлива до минимально возможного".

После того как выработали порядка 350-400 кг топлива, немного улучшилась управляемость. На это при висении ушло около восьми минут. И было принято решение перетащить груз на небольшой высоте - буквально на двух-трех метрах. "И как раз мы прошли эти своеобразные каменные ворота, а там уже пространство более-менее чистое, ледник на понижение пошел, где-то с углом 40-45 градусов. И когда вниз уже вертолет пошел разгоняться, появилась косая обдувка на несущем винте, управляемость резко возросла, и мы выдохнули", - признается Хорев, отмечая, что после этого эвакуировать остальные агрегаты машины "было делом техники". Примечательно, что окончание всей операции, когда вывезли вторую машину - Ка-27, удачно совпало с Днем армейской авиации - 28 октября.

Вертолет Ми-8АМТШ, который летчики сняли с Эльбруса, потом был восстановлен на Санкт-Петербургском ремонтном заводе и сейчас эксплуатируется Минобороны России.

"Ми-26 - это вообще сказка, таких вертолетов в принципе нигде нет. Когда начинаем его выкатывать со стоянки, собирается весь авиасалон МАКС смотреть, как этот здоровенный агрегат с восемью лопастями диаметром 32 метра, да еще и летает!" - Владимир Хорев, старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол".

Кстати, максимальная высота, на которую Хорев когда-либо поднимал винтокрылую машину, была 6000 м на Ми-8МТ в Афганистане. "Но там тоже определенная загрузка делалась, надо было ретранслировать, но это не испытательные полеты, это уже, так сказать, боевые полеты для ретрансляции" (прием сигналов с последующей передачей их на той же или другой волне для увеличения дальности действия связи - прим. ТАСС), - уточняет он.

Ми-24 - "хорошо продуманный вертолет"

В течение многих лет "Роствертол" выпускал легендарный Ми-24, который состоит на вооружении десятков стран мира. К этой машине у Хорева тоже особое отношение.

Во-первых, по его словам, это хорошо продуманный вертолет, поскольку у разработчиков был уже большой опыт. "Машина детально была проработана и скомпонована таким образом, что, во-первых,

это боевой штурмовик, а во-вторых, он может перевозить десант - восемь человек, а значит, может выполнять задачу таким образом, что десантура ведет огонь прямо с борта. Там двери и окна определенным образом поднимаются. Бойцы могут спокойно расположиться, занять оборону и во время посадки уже обрабатывать территорию", - говорит летчик, подчеркивая универсальность Ми-24.

"Очень хороший и просчитанный фюзеляж. Трансмиссия великолепно просчитанная. Сейчас на вертолеты типа Ми-24 ставят доработанные высотные двигатели, усовершенствованные винты", - Владимир Хорев, старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол".

Ми-24 выпускался очень большим объемом, и был период Афганистана, где он себя великолепно зарекомендовал. "Про него там говорили: "Крокодилы" летят". Профиль у него такой крокодилий. И потом все-таки он мощный, приземистый, примерно такого же цвета зеленоватого, камуфлированного. Машина живучая, надежная, и как говорят летчики, в воздухе она плывет как по маслу", - улыбается Хорев.

Аэродинамически машина скомпонована очень удачно. И поэтому, по его мнению, до сих пор актуальна и великолепно себя показывает даже в современных условиях. Даже сейчас ремонтируют старые советские Ми-24, которые были в Чехии, в Германии и в странах Варшавского договора.

Впоследствии на основе Ми-24 был создан новый многоцелевой ударный вертолет Ми-35М, который собирают на заводе с 2005 года. "Кстати, очень хорошо себя показывает, у него хорошие движки стоят, плюс винт, балка несущего винта, - перечисляет достоинства вертолета Хорев. - И по высоте. Мы сдавали машины инозаказчику, у них было требование: мы хотим проверить вертолет на 4000-4500 м - какая будет максимальная вертикальная скорость, какая энерговооруженность. И на высоте 4500 м вертикально у него было 7 м/с. По нашим меркам, он, как реактивный, заскакивает наверх. Отличная энерговооруженность, то есть для высокогорья эта машина очень хороша".

Ми-28 - "очередной скачок современной машины"

Еще одна "боевая птичка" "Роствертола" - ударный вертолет Ми-28Н "Ночной охотник".

"Это очередной скачок современной машины. Компоновка просчитана. Возможности вертолета немножко расширены по маневренности. Скажем, почти в два раза больше, чем у Ми-24. Ми-28 может крен выполнять до 70 градусов. У "24-го" - 45-60. По перегрузке тоже: на "24-ке" - 1,8 можем выполнять вертикально, а там - 2,8. По тангажам тоже в два раза: на Ми-24 - до 30 градусов, Ми-28 - до 60. Работает и как штурмовик, и как вертолет для борьбы с низколетящими воздушными целями, для борьбы с вертолетами", - Владимир Хорев, старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол".

Что касается брони и живучести Ми-28, то, по сравнению с Ми-24, она примерно на таком же уровне. "На Ми-28 все продумано: для того чтобы защитить редуктор, двигатели разнесли, поставили сбоку. Редуктор двигателем защищается, с этой стороны и броню необязательно ставить, потому что двигатель является такой своеобразной броней, своеобразной защитой, - говорит летчик-испытатель. - То есть вертолет скомпонован таким образом, чтобы была максимальная живучесть, используя те

агрегаты, которые есть на машине, то есть такие уязвимые точки - они вот этими агрегатами огораживаются".

У Ми-28 современное оснащение, машина автоматизирована. "Там стоит оптико-электронная прицельная система с широкими возможностями обработки данных, которая и в дневном режиме, и в ночном режиме довольно-таки хорошо выполняет задачи прицеливания и потом дальнейшего, так сказать, поражения цели, - рассказывает Хорев. - Эта машина тоже автоматизирована. Практически все этапы полета тоже можем выполнять в автоматическом режиме, что значительно расширяет возможности экипажа. Это висение, заход на посадку. Эти параметры экипаж "зашивает" в бортовой компьютер".

"Сейчас на Ми-28Н ставится комплекс бортового оборудования - защита от средств поражения, которая автоматически реагирует на облучение вертолета, на пуск ракеты по нему. Все идет к автоматике. То есть какие-то датчики снимают - анализируют, какое противодействие есть по вертолету, и соответственным образом дают сигнал системе, которая отстреливает и может какие-то импульсы лазерные выпускать в сторону пуска ракет. Тоже сейчас в этом отношении работа ведется", - Владимир Хорев, старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол".

Также серийно уже производится еще одна модификация - учебно-боевой Ми-28УБ, который позволяет эффективно обучать пилотов и при этом сохранить весь потенциал боевой машины. Хорев рассказывает об его уникальных возможностях: "Бортовые вычислительные системы позволяют выполнять очень много операций. Бортовая радиолокационная станция на несущем винте тоже позволяет работать в разных режимах - и в метеорежиме, и в режиме предварительного наведения на цель. То есть можно просканировать пространство, увидеть какие-то подвижные цели, которые движутся на тебя или от тебя, - они разным цветом индицируются на экране. Какие-то объекты с помощью вот этих радиолокационных сканеров можно проанализировать и предварительно выдать информацию в прицельную оптическую систему, с помощью которой потом идет доприцеливание и поражение цели".

Последняя модификация машины, Ми-28НМ, сейчас проходит доработку на фирме Миля. "Там собраны все последние проработки, изменения предыдущих машин, - говорит Хорев. - Сейчас все это в полетах будет подтверждаться, пробоваться и тестироваться. И потом уже, когда пойдет в серию, мы этими машинами на "Роствертоле" будем заниматься вплотную".

"Сделать атаку неожиданной для противника"

Что касается максимальных скоростей на серийных машинах, то, по словам Хорева, у Ми-28 - это 300 км/ч, а на Ми-26 ограничение 270. "Но мы несущую систему облетали до скорости 295 км/ч, то есть это, считай, на 10% выше максимальной скорости", - говорит летчик.

"У Ми-35 - 300 км/ч, а вот у Ми-24 - 320, это благодаря тому, что у него убирались шасси и было своеобразное крыло. Сейчас на Ми-35 шасси не убирается, это механизм убрали - облегчили вертолет для другого оборудования", - Владимир Хорев, старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол".

Однако все же одно из важнейших качеств для боевых вертолетов - это его пилотажные и маневренные возможности, которые проверяются летчиками "Роствертола" в испытательных полетах. Хорев рассказывает о самых сложных фигурах пилотажа, которые ему удавалось выполнить на Ми-28Н: "Есть такие комплексы фигур, скажем, горка, горка с тангажом 60 градусов. Затем поворот на горке и перевод в форсированную воронку на нос, то есть вертолет на горке поворачивается и дальше не идет вниз, как обычно, пикирует, а остается на этой высоте носом вниз и вращаясь, как воронку выполняя".

"С помощью этой фигуры можно выполнять своеобразную атаку на цель, то есть находиться на месте - прямо над целью - и поражать верхнюю часть цели. Ну, скажем, танки. У них броня лобовая, верхняя броня слабая, еще какие-то бронемашины - там тоже сверху броня никакая, а здесь - пожалуйста, самое доступное - "ужалить там, где слабое место". Это неожиданно - такой метод атаки", - Владимир Хорев, старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол".

Хорев признается, что мало кто делает такие фигуры. "В принципе я даже не видел кто. Так просто, скажем, горка, пикирование, воронки, каждая фигура в отдельности - да. А именно чтобы оно в комплексе для выполнения определенной задачи. Все это можем комплексно прорабатывать, чтобы возможности вертолета расширить. Скажем так, сделать атаку неожиданной для противника", - поясняет вертолетчик.

Вспоминает он и свой боевой опыт в Афганистане, где неоднократно вылетал и на "ночную охоту". "Опыт бешеный, сумасшедший. И там все это ты сам - сам принимаешь решения именно в тех условиях, которые есть. Здесь тебе и теория, и практика. Я когда уже были в Джелалабаде, там как пошли "Стингеры" один за другим. Средства ПВО как начали нашего брата валить с этих ракет, и уже начинаешь тактику, способы полета выдумывать свои - или на предельно малой высоте, или, используя рельеф местности, маневрировать", - рассказывает заслуженный летчик РФ.

"Надо знать, на каком участке в какое время стрелять, на каких режимах. И там постоянно и башкой крутишь на 360 градусов, и используешь все те средства маневрирования, которые возможны там, - и летаешь там по ущельям и между скалами на предельно малых высотах (5-10 м) для того, чтобы ракета тебя не сняла. А как только выскочил метров на 30-40 - все, уже потенциально ты можешь быть сбит. И это все - наработки, опыт", - Владимир Хорев, старший летчик-испытатель ПАО "Роствертол".

Летчик также рассказывает о новой фигуре, которую может выполнять Ми-28Н, - это воронка на хвост. "Получается, вертолет смотрит вверх. Не носом вниз, а вверх, и носом ты вычерчиваешь круг, хвост стоит на месте. Носом описываешь круг, типа как обороняешься от внешнего противника сверху. Делаешь осмотр пространства и в то же время все время готов к стрельбе, к обороне". Ми-28Н позволяет довольно-таки широкий спектр маневренности, поэтому, по словам пилота, в голове и рождаются определенные фигуры: почему не использовать те возможности, которые вертолет позволяет?

Владимир Хорев - Заслуженный летчик-испытатель РФ, полковник. С 2001 года на "Роствертоле" проводил испытания всех модификаций вертолетов Ми-24, Ми-26, Ми-28 и Ми-35. До этого - на авиазаводе "Прогресс" в Приморском крае - испытывал Ка-50, Ми-34 и спортивно-пилотажные

самолеты Як-52, Як-54 и Як-55. Дважды был в Афганистане, где совершил более тысячи боевых вылетов на Ми-8Т. В 2011 году под его руководством была проведена уникальная операция, где одновременно было установлено сразу семь мировых рекордов: с вершины горы Эльбрус были сняты два потерпевших аварию вертолета Ми-8АМТШ и Ка-27ПС.
(ТАСС)

Приглашение на вертолетную выставку China Helicopter Exposition, Китай

С 10 по 13 октября 2019 года в г. Тяньцзинь (Китай) состоится Международная выставка China Helicopter Exposition 2019. Это крупнейшая в Китае вертолетная выставка, которая проводится с 2011 года с периодичностью раз в два года при поддержке Правительства Китая. В рамках выставки пройдет серия конференций, B2B-встреч и переговоров. Также состоятся демонстрационные полеты вертолетов.

Ожидается, что в этом году в выставке примут участие 450 компаний из более 20 стран мира, на площади 30 000 кв.м. будет представлено более 100 экспонатов и натурных образцов вертолетной техники, выставку посетят 30 000 заинтересованных специалистов и покупателей.

На выставке будет организован стенд под эгидой Ассоциации Вертолетной Индустрии, на котором будут представлены новинки вертолетной техники и авиационного оборудования, модификации моделей российских вертолетов, наиболее востребованных в странах Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии, а также услуги обучения пилотов, эксплуатации и обслуживания отечественной вертолетной техники. Приглашаем вас рассмотреть возможность очного или заочного участия компании на выставке China Helicopter Exposition в рамках объединенного стенда АВИ.
(АВИ)

«Вертолеты России» решили запустить сервис авиатакси в Московском регионе

Холдинг намерен запустить в Москве и Подмосковье вертолетное такси с ориентировочным тарифом 12 тыс. руб. в час с человека. Инициатива может стимулировать стагнирующий внутренний авиарынок

«Вертолеты России» претендуют на шашечки

Холдинг «Вертолеты России», входящий в госкорпорацию «Ростех», объявил о намерении запустить вертолетное такси в Москве и Подмосковье после 2025 года. Об этом РБК рассказали в пресс-службе холдинга.

Компания ориентируется на перевозки трех видов: между разными районами Москвы (один-два пассажира, полет будет занимать в среднем 15 минут) — вертолет должен подаваться по запросу; из города в аэропорты (по расписанию, салон будет иметь конфигурацию с максимальной вместимостью пять пассажиров); из города в область (на расстояние от 100 км).

Согласно оценкам «Вертолетов России», в Москве потенциальные потребители готовы платить за 15-минутный перелет около 3 тыс. руб. с человека. «Компания намерена ориентироваться на эту цену», — пояснил представитель «Вертолетов России».

Потенциальной платформой для аэротакси в холдинге называют разрабатываемый легкий однодвигательный вертолет VRT500, рассказали там. Взлетная масса VRT500 составит 1650 кг, он сможет брать до пяти пассажиров. Сертификация машины запланирована на 2022 год. В холдинге не исключили, что в дальнейшем услуга аэротакси будет оказываться с использованием беспилотных летательных аппаратов.

Журнал «Арсенал Отечества» называет конкурентом VRT 500 вертолет Robinson R66, стоимость которого начинается от $1300 тыс. в минимальной комплектации, а с автопилотом — $1600 тыс.

Реализация этой инициативы может стимулировать спрос на гражданскую вертолетную технику на внутреннем российском рынке, объем которого не очень велик, так как сейчас формируется в основном за счет закупок госструктур и Минобороны, сказал РБК главный редактор журнала «Экспорт вооружений» Андрей Фролов.

В апреле Росстат сообщил, что производство самолетов и вертолетов в России в первом квартале текущего года упало на 42% год к году. Источник РБК в авиаотрасли добавил, что падение спроса фиксируется как на военную, так и гражданскую вертолетную технику. Основные причины помимо снижения гособоронзаказа — высокая себестоимость машин и, следовательно, их конечная цена. Сейчас парк гражданских вертолетов в России насчитывает примерно 1800 машин, из них в эксплуатации 25 лет и больше — 60–70%.

К авиатакси — через инновации и хакатон

Как рассказали РБК в «Вертолетах России», для реализации идеи вертолетного такси холдинг запустил конкурс технологических проектов для развития воздушного транспорта и его интеграции в городскую среду. Получившее название Sky.Tech мероприятие будет разделено на два параллельных этапа — Sky.Tech PRO и Sky.Tech Hack.

Sky.Tech PRO включает в себя 12 проектных направлений: «Умная инфраструктура», «Новые виды летательных аппаратов», «Производственные технологии и материалы», «Кибербезопасность», «Интернет вещей», VR/AR, Big Data/ИИ (искусственный интеллект), «Умная мобильность/логистика», «Телекоммуникации», «Энергосбережение и преобразование энергии», «Робототехника» и «Космические технологии». В развитие этих проектов «Вертолеты России» планируют инвестировать в ближайшие годы более 1 млрд руб., рассказали в пресс-службе.

Sky.Tech Hack — это хакатон для инженеров, ИТ-разработчиков и бизнес-специалистов. В качестве призового фонда «Вертолеты России» выделили 0,5 млн руб.: 1-е место — 250 тыс. руб., 2-е — 150 тыс. руб., 3-е — 100 тыс. руб.

Организатором выступила «дочка» группы «Ташир» — компания Deworkacy (организовывала подобный конкурс для Airbus).

Участие в конкурсе может быть интересно как самостоятельным проектным командам на любой стадии развития, так и спин-оффам крупных корпораций или научных организаций, ведущих релевантные разработки, отметил руководитель направления «Виртуальная и дополненная реальность, технологии геймификации» ИТ-кластера «Сколково» Алексей Каленчук. Он также пояснил, что системы виртуальной реальности применяются для процедурных тренажеров в авиации, для развлечения пассажира во время полета, для борьбы с фобиями и в маркетинге. Технологии дополненной реальности оказываются полезными при техническом обслуживании и ремонте сложной техники, для систем индикации навигационной и сервисной информации пилотам. Искусственный интеллект и большие данные позволяют строить модели предсказания поломок, что помогает оптимизировать техническое обслуживание.

Оператор проекта не определен

Выбор партнера среди агрегаторов такси конкурс не предусматривает. Ранее «Коммерсантъ» писал, что «Вертолеты России» и «Яндекс.Такси» рассматривают возможность интегрировать вертолетные перевозки в приложение агрегатора. «Мы уже сейчас прорабатываем с «Вертолетами России» проект организации мультимодальных перевозок», — сообщил РБК представитель «Яндекс.Такси». Речь идет о возможности заказать через приложение «Яндекса» поездку, в которой часть пути будет проделана на вертолете.

Холдинг заинтересован в том, чтобы российская вертолетная техника имела максимальный охват рынка, и готов вести переговоры о поставках со всеми потенциальными эксплуатантами, однако сейчас у «Вертолетов России» нет конкретных договоренностей ни с одним из операторов такси.

Что может помешать появлению массового авиатакси

Приказом Минтранса от 9 марта 2016 года над Москвой установлена запретная зона, в пределах которой полеты воздушных судов, в том числе беспилотных, запрещены. В исключительных случаях пользователями воздушного пространства может быть получено специальное разрешение для полета над столицей. В 2018 году было выдано 22 разрешения на полеты над территорией Москвы, в 38 случаях было отказано, говорится на сайте мэра Москвы.

Для внедрения вертолетного такси в систему городского транспорта потребуется менять законодательство, отметил исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Но даже если не придется запрашивать разрешение властей на каждый вылет, полеты над крупными городами сейчас возможны только для двухдвигательных вертолетов, а «Вертолеты России» говорят про однодвигательную модель, отмечает эксперт. «В случае отказа единственного двигателя при полете над жилыми массивами в условиях плотной застройки возможности выбора площадки для вынужденной посадки ограничены, а риски причинения большого ущерба на земле очень высоки», — пояснил Пантелеев. Перевозка одного-двух пассажиров на машине с парой газотурбинных

двигателей — дорогое удовольствие, существенно ограничивающее круг возможных потребителей услуги, добавил эксперт.

Впрочем, «Вертолеты России» ранее сообщали, что VRT500 будет оснащен системой резервного электропривода несущих винтов.

«Чтобы проект был финансово оправданным и имел достаточный спрос, авиатакси должно работать либо на существующих относительно дешевых однодвигательных машинах, выполняя полеты практически над всем городом, либо ставку надо делать на перспективные беспилотники с гибридной или полностью электрической силовой установкой, которые появятся лет через десять», — рассуждает эксперт.

Какие конкуренты у проекта «Вертолетов России»

Услуги аэротакси в столичном регионе предлагают несколько компаний, но только по маршрутам за пределами МКАД.

У «Вертолетных технологий» стоимость летного часа составляет от 65 тыс. до 220 тыс. руб в зависимости от количества пассажиров (от пяти до восьми), скорости и дальности полета и модели вертолета. При длительной аренде вертолета цена снижается. В парке компании — вертолеты Eurocopter, Augusta и Bell.

У Heliport Moscow час на модели Robinson R66 стоит 46 тыс. руб. (610 км, четыре человека). У Heli Express стоимость фиксированного 60-минутного маршрута — 40 тыс. руб.

Ориентировочный тариф «Вертолетов России» — 12 тыс. руб. за час с пассажира — будет для оператора оправданным в случае, если есть четкое понимание, что машина сможет летать почти постоянно. «Если удастся интегрировать вертолетный сегмент в весьма популярный сервис «Яндекс.Такси», то вполне возможно, что за счет их ИТ-платформы и их клиентов оператор вертолетного такси сделает большой рывок. Представьте, что лично вам такси по пробкам может стоить 1–2 тыс. руб. и по времени поездка затянется на пару часов. А здесь 15 мин., но за 3 тыс. Когда время дороже денег, логично сделать выбор в пользу вертолетного такси», — пояснил Пантелеев.

Как летают за границей

Примером удачной интеграции авиационной техники в городское пространство «Вертолеты России» называют сопоставимый по населению с Московским регионом бразильский Сан-Паулу, где городской парк вертолетов насчитывает 700 машин, а количество вертолетных площадок превысило 400.

Крупные авиапроизводители ориентируются на развитие рынка авиатакси. В январе корпорация Boeing впервые испытала прототип автономного пассажирского воздушного судна, предназначенного для передвижения по городу. Самоуправляемый Boeing NeXt сможет возить пассажиров на

расстояние до 50 миль (около 80,5 км). Длина устройства составляет около 9 м, ширина — 8,5 м. Электродвигатель и система крыльев позволят устройству летать вертикально и горизонтально.

В марте Airbus представила прототип многоместного самоуправляемого электрического аппарата вертикального взлета и посадки CityAirbus. Ожидается, что он будет использоваться в качестве воздушного городского транспорта. Аэротакси напоминает большой дрон. Оно оборудовано четырьмя сиденьями, работает на электроприводе и способно совершать рейсы в полностью автоматическом режиме.

По данным Morgan Stanley, к 2040 году объем рынка беспилотных летательных аппаратов, включая вертолеты, вырастет до $615 млрд, а по наиболее оптимистичному сценарию — до $2,9 трлн. Активное внедрение в городскую среду пассажирских беспилотных летательных систем ожидается уже между 2025 и 2030 годами.
(РБК)

"Вертолеты России" и Deworkacy организуют конкурс разработчиков для системы городского авиатранспорта

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) и компания Deworkacy запускают первый в России конкурс технологических проектов в области развития воздушного транспорта и его интеграции в городскую среду. Участники конкурса смогут представить свои разработки на авиасалоне МАКС-2019 и получат шанс побороться за призовой фонд в размере 500 тысяч рублей.

Прием заявок на участие в конкурсе, который получил название Sky.Tech, открыт на сайте skytechcity.ru до 11 августа 2019 года включительно. Конкурс будет разделен на два параллельных трека - Sky.Tech PRO и Sky.Tech Hack.

В рамках Sky.Tech PRO будут оцениваться проекты на различных стадиях реализации: от прототипа до действующего бизнеса. При этом основными критериями отбора станут уровень инновационности разработки и потенциал ее применения в области городского воздушного транспорта. В данном треке представлены 12 проектных направлений, среди которых новые виды летательных аппаратов, искусственный интеллект, робототехника и умная мобильность.

Sky.Tech Hack представляет собой хакатон для инженеров, IT-разработчиков и бизнес-специалистов. Работая в командах и обмениваясь опытом, участники смогут усовершенствовать собственные концепции или создать новое решение для применения авиации в городской среде. Инженерам предстоит обосновать технические характеристики и условия использования разработки, а IT-специалисты займутся разработкой программного обеспечения для интеграции воздушного транспорта в жизнь мегаполиса. Победители хакатона разыграют призовой фонд в размере 500 000 рублей.

"Крупнейшие мировые производители авиационной техники, такие как Airbus, Boeing и Bell работают над концепцией создания аэромобильного транспорта для городской среды. Современные технологии меняют наше представление о роли и месте авиации в нашей повседневной жизни. Для

создания российского рынка воздушного городского транспорта авиапромышленность нуждается в инновационных разработках и идеях талантливых специалистов: инженеров, ученых и IT-разработчиков", - отметил директор по инновациям холдинга "Вертолеты России" Андрей Шибитов.

Финалистов конкурса, которых выберет специальное жюри из числа специалистов "Вертолетов России" ждет серия мастер-классов от экспертов рынка и возможность продемонстрировать свои разработки на авиасалоне МАКС-2019. Авторы самых перспективных проектов презентуют их руководству холдинга "Вертолеты России", а также получат шанс привлечь инвестиции от "Венчурного фонда Сколково - Индустриальный I".

"Сегодня все больше компаний понимают, что зачастую собственные НИОКР по некоторым направлениям становятся более дорогим и трудозатратным инструментом, чем внешний скаутинг разработок и талантов. "Вертолеты России" запускают большую системную работу по формированию нового рыночного сегмента, и мы рады, что мы можем в этом помочь. В Deworkacy накоплен значительный опыт по скаутингу и акселерации внешних разработок в интересах крупного бизнеса. Уверены, что в рамках проекта Sky.Tech сможем найти абсолютно все существующие российские разработки, которые будут интересны "Вертолетам России" для дальнейшего выстраивания работы по созданию рынка городской аэромобильности", - заявил управляющий директор Deworkacy Андрей Кулагин.
(Вертолеты России)

Нормативно-правовое регулирование гособоронзаказа обсудили на Улан-Удэнском авиационном заводе

Комитет Совета федерации по обороне и безопасности провел на Улан-Удэнском авиационном заводе холдинга "Вертолеты России" (входит в Ростех) выездное заседание по вопросам совершенствования нормативно-правового регулирования Государственного оборонного заказа в части государственной авиации. На совещании были рассмотрены вопросы, связанные с заключением и исполнением государственных контрактов по государственному оборонному заказу.

Основной темой обсуждения стали изменения законодательной базы, необходимые для качественного и своевременного выполнения гособоронзаказа промышленными предприятиями. В частности, поднимались вопросы регламентирования процесса формирования и заключения договоров, условий и стоимости продукта для всех участников производственного процесса по изготовлению высокотехнологичной продукции, процедур сопровождения выполнения ГОЗ и другие.

"На примере Улан-Удэнского авиационного завода было высказано много предложений по законодательному регулированию процесса. Некоторые законы необходимо доработать, некоторые законы необходимо разработать, есть положения, которые необходимо уточнить в ведомствах для того, чтобы предприятия ритмично работали. И мы будем этим заниматься. У-УАЗ сделал огромный шаг вперед в своей продукции по итогам эксплуатации вертолетов", - отметил Председатель Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Виктор Бондарев, - Также хочу поздравить коллектив завода с 80-летием. Пожелать всего наилучшего, развития, чтобы рабочий человек гордился своим трудом".

"Законодательному органу высшего уровня - комитету Совета Федерации по обороне и безопасности были озвучены проблемы, которые необходимо устранить для успешной реализации проектов, которые мы ведем совместно с предприятиями на протяжении нескольких лет. Благодаря их решению мы сможем достичь тех целей, которые перед нами поставил Президент страны - развития межрегиональной авиации, а также повышения доли гражданской продукции в производстве республики", - подчеркнул заместитель Председателя Правительства Республики Бурятия по экономическому развитию Алексей Мишенин.

"Мы представили проекты, которые реализуем в рамках холдинга "Вертолеты России": это и рзвитие модельного ряда - нашей основной продукции, и проект по развитию малой авиации. Наши инициативы получили поддержку, и мы надеемся, что такого рода встречи помогут сфокусироваться на тех вопросах, которые помогут укреплять обороноспособность нашей страны, создавать авиатехнику для коммерческой сферы, развивать гражданские авиаперевозки", - отметил первый заместитель управляющего директора АО "У-УАЗ" по экономике и финансам Алексей Козлов.
(У-УАЗ)

Эксперт объяснил необходимость модернизации вертолета Ми-26 для Арктики

Заслуженный военный летчик РФ Владимир Попов считает, что Россия давно должна была создать арктическую версию тяжелого вертолета Ми-26.

Ранее генеральный директор холдинга «Вертолеты России» (входит в Ростех) Андрей Богинский сообщил, что Россия создает арктическую версию самого тяжелого серийного вертолета в мире Ми-26Т2В.

«Рабочая конструкторская документация еще не создана, но примерные сроки работ уже определены. Технический облик арктического вертолета Ми-26Т2ВА сформирован, он утвержден ВКС, с Военно-морским флотом мы его еще прорабатываем. Сейчас мы ожидаем от Минобороны тактико-техническое задание. По нашим расчетам, с момента его получения до создания опытного образца пройдет около двух лет», — подчеркнул гендиректор холдинга.

В первую очередь новый вертолет разрабатывается для полетов в прибрежных зонах арктических морей. Для этих целей конструкторы намерены утеплить фюзеляж, оснастить машину системой обогрева основных агрегатов, дополнительными аварийно-спасательными средствами и обогреваемым санузлом.

Так как Ми-26Т2ВА в первую очередь создается для морской авиации, летчики получат специальные костюмы, под которые будет адаптирована кабина вертолета. Новое изделие может выпускаться как в транспортном, так и в десантном исполнении.

Комментируя планы по модернизации знаменитого вертолета, заместитель главного редактора журнала «Авиапанорама», заслуженный военный летчик РФ Владимир Попов в интервью

корреспонденту Федерального агентства новостей заявил, что руководство холдинга «Вертолеты России» приняло верное решение.

«Я в свое время брал на вооружение эти вертолеты, знаю их и могу сказать следующее: это действительно качественный продукт, у которого отличнейшее соотношение величины, цены и качества. Вертолет обладает великолепной отдачей по возможностям и практически заменяет Ан-12 — военно-транспортный самолет, для которого нужен хороший аэродром, качественная эксплуатация и т.д. А вертолет действительно пригодится для районов крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока», — отметил эксперт.

Стандартная версия Ми-26 может поднять в воздух 20 тонн полезной нагрузки, при том что в ее транспортно-десантном варианте могут разместиться 82 десантника со всем необходимым оборудованием и вооружением. Ми-26 также может использоваться как санитарный вертолет, в котором можно разместить до 60 пациентов на носилках.

Это универсальный тяжелый вертолет, обладающий высокой степенью экономичности и эффективности. Он способен обеспечивать и жизнедеятельность населения, и работу промышленных производств, вооруженных сил России. Это незаменимые машины, которые могут оперативно обслуживать удаленные территории, транспортировать технику, продукты питания, станки, агрегаты и т. д.», — продолжает Попов.

По словам военного аналитика, в первую очередь модернизация Ми-26 до версии Т2ВА коснется двигательной установки, так как она должна будет работать в очень тяжелых условиях арктической зоны.

«Сегодня качественные новые двигатели появляются, они работают с высокой степенью эффективности по топливной отдаче, по мощностным характеристикам, при том что их штатные габариты сохраняются и, в общем-то, нет необходимости «изобретать велосипед», когда есть хорошая машина мирового уровня. Нам необходим такой вертолет, причем уже давно», — заключил собеседник ФАН.

Напомним, в настоящее время на вооружении армии России стоит арктический Ми-8АМТШ-ВА, который от базовой версии отличается улучшенной теплоизоляцией, новейшим пилотажно-навигационным и радиосвязным оборудованием, уникальной системой подогрева двигателей и трансмиссии.
(ФАН)

Новости вертолетной индустрии в мире

СМИ: Индия срочно закупит у России противотанковые ракеты для вертолетов

Индия подписала с Россией соглашение о поставке противотанковых управляемых ракет (ПТУР) для ударных вертолетов Ми-35 российского производства, сообщил журнал India Today со ссылкой на

источники в ВВС Индии. Соглашение подписали на условиях срочности - вооружение должно быть поставлено и развернуто в течение трех месяцев.

По словам источников, сумма договора составила 2 млрд рупий (порядка $29 млн). Новые ракеты должны повысить боевые возможности вертолетов Ми-35. Другие подробности соглашения не разглашаются.

Напомним, в феврале резко обострился конфликт между Индией и Пакистаном Его причина - нерешенный территориальный спор из-за разделенного между странами штата Кашмир. В результате начались боестолкновения в воздухе. По информации индийской стороны, Пакистан сбил индийский Миг-21, а ВВС Индии сбили пакистанский истребитель F-16. Пакистан утверждает, что сбил два самолета Индии, а его истребитель F-16 не пострадал.
(Коммерсантъ)

Контракт на поставку трех многоцелевых вертолетов Ка-32 в Турцию завершен

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") выполнил контракт на поставку в Турцию трех многоцелевых вертолетов Ка-32А11ВС, сообщил РИА Новости по итогам выставки "Армия-2019" генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Контракт на поставку в Турцию трех вертолетов типа Ка-32 был заключен в 2018 году.

"В этом году мы завершили исполнение контракта на поставку в Турцию партии из трех вертолетов Ка-32", - сказал Богинский.

По его словам, сейчас идет обсуждение возможности дальнейших поставок.
(РИА Новости)

EASA выпустило «Особые условия» для VTOL

Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) опубликовало «Особые условия», которые будут регулировать основы разработки и сертификации гибридных и электрических воздушных судов вертикального взлета и посадки (VTOL). Эти новые правила будут применяться к небольшим VTOL с элементами подъема/тяги для генерирования мощности для взлета и управления. Небольшая категория предназначена для самолетов с девятью или менее пассажирскими местами и максимальной взлетной массой до 3175 кг (7000 фунтов).

«Особые условия» для VTOL также устанавливает прямую связь между требованиями к летной годности этих воздушных судов и типом операций, для которых они будут использоваться. Расширенная категория будет применяться к операциям, в которых пассажиры перевозятся на условиях аренды над густонаселенными территориям с целью защиты третьих лиц, включая людей на земле. Более легкие требования будут применяться к некоммерческим полетам над малонаселенными зонами в рамках основной категории.

«Мы активно взаимодействуем с отраслью, чтобы разработать правильные технические требования для применения новых технологий, приносящих безопасность и экологические преимущества обществу», - сказал исполнительный директор EASA Патрик Кай. «Создание единого набора условий для сертификации этих новых концепций транспортных средств принесет честную конкуренцию на европейский рынок, а также внесет ясность для будущих производителей и их инвесторов».

Объявляя о новых «Особых условиях», которые стали предметом общественных консультаций, начатых в октябре 2018 года, EASA заявило, что это будет «первый строительный блок», обеспечивающий безопасную эксплуатацию воздушных судов VTOL. Теперь агентство в более широком процессе нормотворчества будет руководствоваться этим документом, чтобы в полной мере учесть новые технологии и концепции эксплуатации воздушного транспорта, появляющиеся в быстрорастущем сегменте VTOL.
(BizavNews)

"Вертолеты России" выполнили контракт на поставку в Таиланд двух Ка-32

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию Ростех) в июне завершил исполнение контракта на поставку в Таиланд вертолетов Ка-32А11ВС для тушения пожаров, сообщил РИА Новости по итогам выставки "Армия-2019" генеральный директор холдинга "Вертолеты России" Андрей Богинский.

Контракт на два вертолета Ка-32 в версии для пожаротушения был заключен в 2017 году на авиасалоне МАКС.

"На той неделе оба вертолета Ка-32 мы доставили заказчику в Таиланд. Эти машины сейчас там собираются, будет произведен облет", - сказал Богинский.
(РИА Новости)

Новости аэрокосмической промышленности

«Вооружение востребовано всегда, но гражданская продукция обеспечивает большую стабильность»

Генеральный директор Ростеха Сергей Чемезов стал героем программы «Действующие лица с Наилей Аскер-заде» на телеканале «Россия 1». Глава Госкорпорации рассказал, как Ростех увеличивает выпуск гражданской продукции и работает в условиях санкций, перечислил ключевые продукты и разработки, а также поделился воспоминаниями о том, кем мечтал быть в детстве.

«Такого заказа гражданской продукции у нас еще не было»: о переходе на гражданские рельсы
Как сообщил Сергей Чемезов, к 2025 году доля гражданской продукции в Ростехе достигнет 50%. «Президент поставил перед нами задачу – к 35-му году. А мы более амбициозную задачу поставили сами перед собой, уже к 25-му году у нас должна быть доля гражданской продукции 50 и более процентов, иначе мы не сможем обеспечить стабильное развитие наших предприятий. Гособоронзаказ, он же цикличный – то больше, то меньше», – отметил Сергей Викторович.

По его мнению, даже с учетом вызовов, которые ставит глобальная политика, не стоит отказываться от идеи половину продукции переводить на гражданские рельсы. «Вооружение востребовано всегда, но за счет гражданской продукции предприятие обеспечивает себе большую стабильность», – добавил глава Ростеха.

Президент поставил перед нами задачу – к 35-му году. А мы более амбициозную задачу поставили сами перед собой, уже к 25-му году у нас должна быть доля гражданской продукции 50% и более», - Сергей Чемезов, гендиректор Госкорпорации Ростех

Сегодня стабильность обеспечивается, в том числе, за счет производства вертолетов для гражданских нужд. «Такого заказа гражданской продукции у нас еще не было. Это впервые. Мы создали Национальную службу санитарной авиации, оператора, который закупает эти машины», – рассказал он.

На подходе и другие заказы. «Недавно подписали с китайцами на 20 медицинских «Ансатов». В этом году мы уже первую машину должны сдать. И я надеюсь, что в следующем году мы завершим весь заказ. У нас машин 70-80 легко завод может изготавливать», – сообщил Сергей Чемезов.

Легкий двухдвигательный вертолет «Ансат» может принимать до восьми пассажиров. Крейсерская скорость составляет 250 километров в час, дальность полета – около 500 километров. Во время съемки программы глава Ростеха рассказал, что в разработке – «Ансат» с салоном в стиле лимузина Aurus.

«Общее количество стран, с которыми мы сотрудничаем, превысило сто»: о работе в условиях санкций

Поставки самолета МС-21 – одного из главных проектов в гражданской авиации – начнутся к 2021 году, заявил Сергей Чемезов. Новый российский лайнер задержался с запуском в серийное производство на год из-за санкций. Дело в том, что зарубежные поставщики композитных материалов для крыла вышли из проекта, срочно пришлось искать российские аналоги.

«Мы сейчас создаем свой собственный материал. Росатом занимается этим. Сейчас ведутся испытания материала на прочность, уже начинают изготавливать некоторые узлы этого крыла, проводятся испытания в ЦАГИ. И я думаю, что к 21 году начнем уже сборку и поставку», – сообщил Чемезов. Глава Ростеха также отметил, что заказчики к переносу сроков отнеслись с пониманием. «Все понимают, что это в определенной степени форс-мажор. Даже штрафных санкций нет – покупателя против поставщика», – рассказал он.

Под санкциями большинство компаний Ростеха, а также научно-производственные институты. Причем с каждым годом число предприятий, которые оказываются в черном списке, расширяется. Несмотря на это, количество стран-партнеров Корпорации растет. «Общее количество стран, с которыми мы сотрудничаем, превысило сто. В основном это арабский мир, Африка, Юго-Восточная Азия», – отметил Сергей Чемезов.

«Мы уже отказались от оплаты в долларах, все контракты у нас переведены на национальную валюту», – сообщил он. Это могут быть и рубли, и валюта тех стран, которым продается вооружение, а также возможны бартерные схемы.

«Есть у нас современное вооружение, которое мы не продаем никому»: об экспорте военной техники Тем не менее, Россия находится на втором месте в мировом экспорте оружия и военной техники и намерена его удерживать. «У нас задача стоит держать твердое второе место, потому что объемы, которые продает Америка, и поставляет бесплатно в некоторых случаях, значительно выше наших. Ну и, в общем-то, такой необходимости (...) мы не видим», – заявил Сергей Чемезов, отвечая на вопрос о том, выйдет ли Россия на первое место по экспорту военной техники.

При этом у России «есть современное вооружение, которое пока мы не продаем никому». «Ракетные комплексы, президент же рассказывал про новое современное вооружение, которое мы сегодня уже имеем. Пока мы его продавать никогда и никому не будем. Ну может когда-то и будем, но в ближайшее время вряд ли», – сказал глава Ростеха.

«Мы самое последнее не продаем, прежде всего, все это делаем для нашей армии. А после этого уже, когда наша армия берет на вооружение, мы получаем возможность продавать на экспорт, параллельно создается новое современное оружие», – добавил Сергей Чемезов.

В качестве примера он привел зенитный ракетный комплекс С-400. «С-400 мы имеем возможность продать, и у нас уже сегодня начинает изготавливаться С-500. Это более современный комплекс. Я не хотел бы сейчас рассказывать о нем, он еще на вооружении не стоит. Ну, я думаю, что в ближайшее время появится», – сообщил глава Ростеха.

«Я в течение последних трех лет ни разу гриппом не болел»: о детской мечте, медицине и новых вакцинах

В интервью Сергей Чемезов рассказал о своей детской мечте – стать врачом. Он вспомнил, как в старших классах посещал медицинские курсы, присутствовал на операциях и работал медбратом, но в последний момент все изменилось. Вслед за товарищами он поступил в политехнический институт.

В области медицины Ростех может похвастаться многими современными разработками. Это и приборы для определения глазного давления, и очки для нейрохирургических операций. Госкорпорация построила 15 перинатальных центров, и на 70% они обеспечены медицинским оборудованием производства холдингов Ростеха.

Сегодня Госкорпорация производит и вакцины. Завод «Форт» в Рязанской области – крупнейшее в Восточной Европе предприятие по производству биопрепаратов, одно из трех крупнейших в России по производству вакцин. К этой осени здесь готовят новинку – инновационную вакцину с четырьмя штаммами вируса гриппа.

«Я сам прививаюсь, и вся семья прививается, чтобы никто не мог друг друга заразить. Я в течение последних трех лет ни разу гриппом не болел»., - Сергей Чемезов, гендиректор Госкорпорации Ростех

Как рассказал Сергей Чемезов, ежегодно в течение трех лет он прививается отечественным препаратом «Ультрикс»: «Я сам прививаюсь, и вся семья прививается, чтобы никто не мог друг друга заразить. Я в течение последних трех лет ни разу гриппом не болел. И вся семья моя тоже».

В прошлом году около 49% российского населения прививали отечественной вакциной. «Это достаточно большой процент, и надеюсь, что он будет со временем расти. Пока это трехвалентные вакцины. В ближайшее время, буквально к концу июня-началу июля появится уже зарегистрированная официальная четырехвалентная вакцина», – сказал Чемезов.
(Ростех)

Иркут" купит сорок американских двигателей для МС-21

ПАО "Корпорация "Иркут" (входит в ПАО "ОАК" "Ростеха") закажет у американской United Technologies 20 комплектов маршевых силовых установок (по два двигателя в каждом) для самолетов МС-21, свидетельствуют материалы закупки.

Как отмечается, заказ "регулируется условиями и положениями" контракта между "Иркутом" и United Technologies, заключенного в 2012 году, "с учетом изменений и дополнений".

В 2009 году подразделение United Technologies - компания Pratt&Whitney была выбрана разработчиком и поставщиком маршевой силовой установки PW1400G для семейства МС-21, в 2012-м "Иркут" подписал с ней контракт. По условиям договора, PW1400G станет единственной силовой установкой иностранного производства для нового российского самолета.

Согласно материалам закупки, 20 комплектов с двигателями должны быть поставлены в 2020-2023 годах. Они предназначены для самолетов, которые пополнят парк "Аэрофлота" и Red Wings. Максимальная стоимость заказа - $250 млн. МС-21 планируется оснащать PW1400G, а также российскими ПД-14, разработанными "Объединенной двигателестроительной корпорацией". В феврале глава "Ростеха" Сергей Чемезов заявлял, что Pratt&Whitney сохраняет планы поставки двигателей, но если вдруг откажется, самолеты будут оснащаться ПД-14.

В настоящее время МС-21 проходит испытания, серийное производство намечено на 2021 год. Базовой версией самолета является МС-21-300 вместимостью до 211 пассажиров и дальностью полетов до 6 тыс. км. Твердые контракты на поставку 175 лайнеров подписаны с "дочкой" госкорпорации "Ростех" "Авиакапитал-Сервисом" (85 штук, 50 из которых для "Аэрофлота"), подконтрольной ОАК "Ильюшин Финанс Ко" (50, 16 из них для Red Wings), "ВЭБ-лизингом" (30) и авиакомпанией "ИрАэро" (10).
(INTERFAX.RU)

Источник сообщил о массовом увольнении сотрудников и топ-менеджмента ПАО "Ильюшин"

Ряд топ-менеджеров и сотрудников ПАО "Ильюшин" (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию) уволились из компании. В частности, "Ил" покинули заместители гендиректора

экономического и юридического блоков, а также топ-менеджеры, курировавшие проекты самолетов Ил-112, Ил-276 и Ил-96, сообщил ТАСС во вторник источник в оборонно-промышленном комплексе.

"В "Иле" массовое увольнение сотрудников и топ-менеджмента. Уволилось более 80 человек, в том числе ушли замы по экономике, по юридическим вопросам, кадрам, маркетингу, а также руководители проектов по Ил-112, Ил-276 и Ил-96", - сказал он.

В пресс-службе "Ильюшина" ТАСС сообщили, что идет оптимизация управления. "Идет настройка профессиональной команды предприятия. Сокращается количество уровней управления. Поэтому ряд менеджеров и представителей административного аппарата покидают свои посты", - пояснили в компании.

При этом в "Иле" подчеркнули, что работа над новыми самолетами продолжается, так как конструкторские команды сохраняются. "При этом конструкторский потенциал сохраняется в полном объеме. Главные конструкторы и инженерные команды по всем ключевым программам продолжают работу", - добавили в "Ильюшине".

20 апреля 2019 года в "Ильюшине" сменилось руководство - Юрий Грудинин, руководивший ранее предприятием ПАО "ТАНТК имени Г. М. Бериева", сменил на посту генерального директора Алексея Рогозина. Кроме того, функции единоличного исполнительного органа ПАО "ТАНТК имени Г. М. Бериева" были переданы в ПАО "Ил".

ПАО "Ил" производит новейшие транспортники Ил-76МД-90А, разрабатывает топливозаправщик Ил-78М-90А, легкий транспортник Ил-112В, средний Ил-276 и сверхтяжелый Ил-106, а также модернизирует строевые Ил-76. Кроме того, в "Ильюшине" готовятся к возобновлению производства широкофюзеляжного лайнера Ил-96-400М в новом облике.
(ТАСС)

Китай представил беспилотный гидросамолет. Во время испытаний аппарат доставил почту на остров

Китайская компания UVS Intelligence System провела летные испытания беспилотного гидросамолета U650. В ходе тестирования летательный аппарат успешно доставил почту на остров архипелага Шэнсы, пишет Flightglobal.

U650 весит 200 кг, размах его крыла составляет 12,4 м, а максимальная скорость полета - 190 км/ч. Аппарат создан на базе сверхлегкого самолета-амфибии Colyaer Freedom S100, первоначально разработанным в Испании.

В ходе испытаний беспилотный гидросамолет совершил рейс из Шанхая на Шанси, полет длился 52 минуты.

Основной целью разработки U650 была попытка наладить бесперебойную часть с большим количеством островных территорий, расположенных в Китае, говорится в сообщении компании-производителя гидросамолета. Также летательный аппарат может использоваться для разведки и наблюдения с воздуха.

Ранее сообщалось, что экспериментальный бесшумный сверхзвуковой самолет X-59 QueSST впервые в истории авиации получит 4K-монитор вместо лобового стекла. Это решение обусловлено необычной конструкцией летательного аппарата - в нем вообще не предусмотрено лобовое стекло.
(Хайтек)

Скворцова попросила вместо SSJ100 закупить Минздраву французский Falcon

Федеральное медико-биологическое агентство выбрало в качестве самолета санитарной авиации французский Falcon 7X. Он предпочтительнее SSJ100, указала министр здравоохранения, так как дешевле и больше подходит по характеристикам

Министр здравоохранения Вероника Скворцова обратилась в правительство с просьбой закупить для Федерального медико-биологического агентства (ФМБА), подотчетного Минздраву, французский самолет Falcon 7X. Копия письма министра есть у РБК, его подлинность подтвердил источник, близкий к Минздраву.

Сейчас у ФМБА самолетов нет, и для закупки планируется только один самолет. Он необходим агентству для проведения санитарно-авиационной эвакуации, следует из документа, в котором министр обосновывает, почему бизнес-джет Dassault Falcon 7X предпочтительнее Sukhoi Superjet 100. Собеседник РБК, близкий к Минздраву, пояснил, что специалисты ФМБА на основе анализа рынка выбрали вариант, наиболее подходящий по техническим характеристикам для санитарной авиации.

«Проведенный анализ летно-технических характеристик самолета Sukhoi Superjet 100 и Falcon свидетельствуют о наличии у последней модели ряда преимуществ в дальности полета, ресурса авионики и других полетных характеристик. Особо следует обратить внимание на возможность использования данного типа самолета при осуществлении дальнемагистральных перелетов на высоких эшелонах в отдаленные точки Российской Федерации», — указывает Скворцова. Эти преимущества, указала она, особенно актуальны для выполнения беспосадочной медико-санитарной эвакуации в Москву и Санкт-Петербург из регионов Дальнего Востока, с закрытых территорий с опасными для здоровья человека «физическими, химическими и биологическими факторами» и объектов особой важности, например с космодромов Восточный и Байконур.

Еще одно преимущество Falcon, выделяемое Скворцовой, — малый разбег перед взлетом, что позволяет использовать его на ультракоротких взлетных полосах. Кроме того, французский самолет дешевле. В случае поставки к четвертому кварталу 2020 года он, вместе с двумя медицинскими

модулями с оборудованием, обойдется государству в 4,166 млрд руб., а SSJ100 на условиях лизинга с переходом права собственности через 17 лет — в 5,425 млрд руб., отмечает министр.

В письме Скворцова указывает, что поручение купить самолет для ФМБА дала вице-премьер Татьяна Голикова 2 марта 2019 года. На обращение Скворцовой также обратил внимание Telegram-канал «Политджойстик». Из письма неясно, почему министр сравнивает именно эти два самолета. Источник РБК, знакомый с ходом переговоров, говорит, что ФМБА обсуждало поставку спецверсии SSJ100 с его производителем, компанией «Гражданские самолеты Сухого», и получило от него коммерческое предложение. По словам собеседника РБК, стоимость российского самолета со спецоборудованием, в зависимости от перечня, может составлять несколько миллиардов рублей. Два подобных самолета в медицинском исполнении уже эксплуатируются в составе МЧС, рассказал источник.

В 2014 году МЧС купило два SSJ100 по цене 1,933 млрд и 1,97 млрд руб., следует из данных госзакупок.
(РБК)

Главе Минздрава отказали во французском самолете

В секретариате вице-премьера Татьяны Голиковой прокомментировали просьбу главы Минздрава Вероники Скворцовой о покупке французского самолета Falcon 7X. Об этом сообщает принадлежащее Григорию Березкину агентство РБК.

Отмечается, что правительство никогда не принимало решения купить самолет иностранного производства, поручалось лишь проработать вопрос о покупке российского борта с медицинскими модулями и медицинским оборудованием для проведения санитарно-авиационной эвакуации граждан.

Ранее сообщалось, что Вероника Скворцова попросила правительство закупить для Федерального медико-биологического агентства (ФМБА), подотчетного ее ведомству, не российский самолет Sukhoi Superjet 100, а французский Falcon 7X.

Свой выбор она объяснила тем, что по итогам анализа рынка специалисты ФМБА пришли к выводу, что наиболее подходящим по техническим характеристикам для санитарной авиации будет именно французский самолет.
(Lenta.Ru)

Сбербанк оптимистично оценивает перспективы урегулирования ситуации с долгом "Ютэйр"

Сбербанк наметил перспективы урегулирования ситуации с долгом авиакомпании "Ютэйр", оценивает их как оптимистичные, сообщил журналистам зампред правления кредитной организации Анатолий Попов.

"Сегодня в Сбербанке состоялась рабочая встреча по обсуждению ситуации с долгом компании "Ютэйр", мы наметили перспективы ее урегулирования - они достаточно оптимистичны. Я считаю, что

решение можно найти. Мы находимся в постоянном процессе переговоров и стараемся учесть интересы всех участников", - сказал он.

Авиакомпания "Ютэйр" в 2015 году привлекла у 11 банков два синдицированных кредита на 38,6 миллиарда рублей. Еще "Ютэйр" отдельно должна 17,4 миллиарда рублей Сбербанку.

В начале июля текущего года второй из 11 банков - участников синдиката, оренбургский НИКО-Банк, подал в суд иск к "Ютэйр". Банк требует взыскать с авиакомпании около 1,4 миллиона рублей. Ранее МТС-банк обратился в суд с иском о взыскании с авиакомпании своей части процентов.

Газета "Ведомости" писала, что синдикат 11 банков зимой решал голосованием, стоит ли потребовать досрочного погашения обоих синдицированных кредитов, начать безакцептное списание со счетов авиакомпании средств в размере не выплаченных процентов (около 1 миллиарда рублей) и обратить взыскание на залоги. По данным источников издания, против выступили три крупнейших кредитора авиакомпании, которые контролируют свыше 75% синдицированного долга - Сбербанк, "Траст" и "Россия".
(ПРАЙМ)

Новости беспилотной авиации

Взвод на винтах: российские войска переходят на боевые мини-коптеры

Российские войска взяли на вооружение квадрокоптеры. В ближайшие несколько лет эти небольшие аппараты появятся в дивизиях и бригадах Сухопутных и Воздушно-десантных войск, а также у спецназовцев и морских пехотинцев. Планируется, что новые летные средства будут выполнять не только разведывательные задачи, но и наносить удары по целям миниатюрными бомбами. Эксперты отмечают, что в ближайшем будущем мини-БПЛА станут чрезвычайно эффективным оружием.

Решение об оснащении подразделений беспилотной авиации квадрокоптерами уже принято, сообщили "Известиям" в Минобороны. В настоящее время такие роты действуют во всех бригадах и дивизиях Сухопутных войск, ВДВ, морской пехоты и спецназа. Согласно планам военного ведомства один из взводов в каждой из них будет укомплектован именно мини-БПЛА.

Первые образцы новых аппаратов уже поступили в части 58-й общевойсковой армии Южного военного округа. По итогам анализа их применения беспилотники будут доработаны производителем и направлены сначала в соединения ВДВ и спецназначения, а со временем и во все части Сухопутных войск. Ожидается, что Воздушно-десантные войска получат квадрокоптеры уже в нынешнем году.

Первоначально дроны будут использовать для разведки, но со временем они получат и огневые возможности, рассказали источники в Минобороны, - сейчас для них разрабатываются миниатюрные бомбы.

Лучший в городе

Характеристики военных беспилотников неизвестны. Если говорить о квадрокоптере как таковом, то есть об аппарате с четырьмя несущими винтами, то, как правило, такие БПЛА могут поднять не более 1 кг - это вес пехотной осколочной гранаты или небольшого самодельного взрывного устройства. Случаи применения мини-БПЛА неоднократно отмечались в ходе военных конфликтов последних лет.

Более тяжелые машины, с шестью или восемью винтами (гексакоптеры и октокоптеры), могут нести на борту более серьезную нагрузку - до 20 кг. Этого достаточно, чтобы снарядить аппарат достаточно мощным зарядом, к примеру, кумулятивным снарядом или боеприпасом от реактивной системы залпового огня.

- Уже проводились эксперименты, когда к коптеру подвешивали одноразовый гранатомет, огнемет, боеприпасы весом в несколько килограммов, - рассказал "Известиям" военный эксперт Антон Лавров. - Хороший коптер, изображение с камер которого проецируется на очки виртуальной реальности, можно посадить прямо на крышу движущейся боевой машины. Перспективы у этого типа вооружения достаточно серьезные.

Но даже маленькие коптеры, не способные нести тяжелые боеприпасы, в боях очень полезны, отметил эксперт: их можно использовать для разведки на малых дальностях. Они эффективнее дронов самолетного типа при действиях в городской застройке.Коптеры могут зависать на месте, проникать в помещения, маневрировать на узких улицах или в завалах.

Проверены войной

Коптеры как боевое оружие в последние годы пытались применять боевики в Сирии и Ираке. Российские военные даже прозвали их "джихад-авиацией". На счету таких изделий, оснащенных импровизированными бомбами, несколько десятков подбитых сирийских танков и боевых машин. Эти беспилотники атаковали и российских военных инженеров, наводивших переправы через Евфрат, но сорвать выполнение задачи им не удалось.

Наиболее известный случай применения самодельных беспилотников с бомбами произошел в начале прошлого года. Тогда впервые в истории была использована тактика массовой атаки дронов, с которой пришлось столкнуться российской армии в Сирии. На базы Хмеймим и Тартус боевики направили более десятка начиненных взрывчаткой БПЛА. Аппараты были частично уничтожены российскими средствами ПВО, частично перехвачены средствами радиоэлектронной борьбы. Расчет при таких атаках делается на то, что средства разведки и ПВО просто не успеют отследить и уничтожить все цели и хоть один аппарат прорвется и нанесет удар. С учетом невысокой стоимости коптеров даже одно попадание может "окупить все предприятие".

Ранее замглавы Государственного центра беспилотной авиации подполковник Андрей Лайковский в интервью "Известиям" рассказал, что в Сирии российские войска впервые столкнулись с массированным применением малых беспилотных аппаратов типа коптер. Боевики собирали их из

заказанных по интернету комплектующих и активно использовали для разведки, минирования и даже бомбардировок.

По словам Андрея Лайковского, российские специалисты подробно изучили опыт применения беспилотников на поле боя и приступили к разработке системы борьбы с новой угрозой. В то же время квадрокоптеры было решено поставить на службу в армии РФ.
(Известия)

В Москве пройдет международный фестиваль дрон-рейсинга Rostec Drone Festival

В Центральном парке культуры и отдыха им. М. Горького (главная площадь у центрального входа) с 24 по 25 августа 2019 года состоится второй по счету международный фестиваль дрон-рейсинга Rostec Drone Festival. Организаторами мероприятия выступили ВФСО "Трудовые резервы" совместно с Drone Sports Global при поддержке Госкорпорации Ростех, Государственной компании "Рособоронэкспорт", холдинга "Технодинамика", а также Департамента спорта города Москвы.

В соревнованиях примут участие 32 профессиональных пилота, 16 из которых представители зарубежных стран: США, Китай, Корея, Германия, Италия, Франция, Англия, Латвия и Польша. Среди Российских участников за звание победителя поборются лучшие пилоты: Чемпион России 2018 Кирилл Федукович, а также 16-ти летний лидер команды "Drone Sports Global" Платон Максимов. Имена звездных зарубежных участников будут известны позднее.

Фестиваль включит в себя два соревновательных дня, в течение которых пройдут квалификационный и отборочный этапы. Финал (гонка лидеров) состоится 25 августа.

В этом году в Парке Горького будет построена двухуровневая трасса с подвесными конструкциями и тоннелем для зрителей, по которому сможет пройти каждый желающий и увидеть гонку из самого ее эпицентра. Кроме того гости и зрители смогут попробовать себя в качестве профессионального пилота на компьютерном симуляторе и научиться управлять настоящим дроном в специальной зоне на дополнительной трассе. Помимо прочего в рамках фестиваля будет функционировать зона экспо, где в течение двух дней профессиональные пилоты будут рассказывать о современных трендах и новинках в мире беспилотных летательных аппаратов, а также поделятся секретами качественных фотовидеосъемок с помощью дронов.

"Дрон-рейсинг стремительно набирает популярность во всем мире. Это не только спорт, но и возможность прикоснуться к современным беспилотным технологиям. Ростех, как один из ключевых поставщиков инновационных беспилотных решений, стремится привлечь молодежь, увлеченную разработками беспилотных летательных аппаратов и мечтающую работать в этой сфере. Операторы беспилотников уже сейчас востребованы в энергетике, нефтегазовом секторе, других отраслях промышленности. Спрос на таких специалистов чем дальше, тем больше растет. Гости фестиваля не только увидят зрелищные соревнования, но и убедятся в том, что освоить пилотирование дроном под силу каждому", - отметил заместитель генерального директора Госкорпорации Ростех Николай Волобуев.

Более подробная информация о Rostec Drone Festival - 2019 будет доступна с 5 июля 2019 года на официальном сайте мероприятия www.rostecdronefestival.ru.
(Ростех)