

Легкие самолеты Cetus Aero



Cetus Aero

Российская компания Cetus Aero, занимающаяся сборкой легких самолетов для авиации общего назначения (АОН) из американских комплектующих, представляет на МАКС-2011 сразу несколько самолетов. На экспозиции, в частности, планируется впервые представить четырехместный самолет Cetus Evolution с турбовинтовым двигателем Pratt & Whitney PT6A и герметичной кабиной. Его максимальная скорость составляет 600 км/ч, дальность полета — более 3000 км. Как отмечают в компании Cetus Aero, эти самолеты больше всего подходят для дальних круизных полетов. Летные характеристики Cetus Evolution сопоставимы с характеристиками реактивных самолетов административного класса, тогда как эксплуатационные расходы у Evolution существенно меньше.

Кроме того, демонстрируются двух- и четырехместные самолеты Cetus 700 и Cetus 1000 с дальностью полета до 1500 км, крейсерской скоростью 300 км/ч. Особенностью этих самолетов является их приспособленность для российских условий эксплуатации: они могут потреблять автобензин, взлетать с грунтовых аэродромов; бортовое оборудование переведено в метрическую систему измерений и имеет российскую базу данных с трехмерным рельефом территории России.

После внедрения новых правил использования воздушного пространства в России с уведомительным порядком выполнения полетов в зоне G спрос на самолеты авиации общего назначения несколько возрос. Тем не менее, как отмечают пилоты АОН, ситуация с нормативной базой еще требует доработок.

Алексей Синицкий

Главная премьера МАКС-2011

Участники и посетители МАКС-2011 смогут увидеть самолет, который ждали на авиасалоне в Жуковском последние несколько лет. Это российский истребитель пятого поколения Т-50, который разрабатывает компания «Сухой» в рамках программы ПАК ФА. Несомненно, этот самолет является главной программой российского авиапрома в настоящее время.

Первый летный образец Т-50 совершил свой первый полет в январе 2010 г., а в марте этого года был поднят в небо второй. Сейчас оба прототипа проходят летные испытания в Жуковском, где, под данным «Сухого», они совершили уже около 70 полетов. Кроме того, у разработчиков есть еще два прототипа, которые задействованы в наземных испытаниях. Ожидается, что третий летный образец Т-50 присоединится к летным испытаниям уже в этом году. В отличие от

первых двух машин, на которых отрабатываются аэродинамические качества и управляемость самолета, на третьем и четвертом прототипах планируется испытывать бортовое оборудование, включая радар с АФАР разработки НИИП им. Тихомирова.

Т-50 должен прийти на смену истребителям Су-27 в ВВС России. Как ранее заявляли военные, серийное производство новых самолетов начнется в 2016 г., объем первого заказа может составить 50 машин.

Кроме того, Т-50 станет основой для перспективного российско-индийского истребителя FGFA, разрабатываемого по заказу ВВС Индии. В декабре 2010 г. Рособоронэкспорт, компании Hindustan Aeronautics Ltd. и «Сухой» подписали контракт на сумму 295 млн долл. на разработку эскизно-технического проекта этого самолета.

Максим Пядушкин

Испытания Т-50 должны закончиться к 2016 г.



«Сухой»



The Mi-171A2 is based on the Mi-171A1 model, produced by U-UAZ

Mi-171M officially renamed Mi-171A2

On the eve of MAKS 2011, the Russian Helicopters holding company revealed the marketing name for the newest member of the Mil Mi-8/17 rotorcraft family, formerly known under the designation Mi-171M. The Mi-171A2, as this version is to be referred to from now on, has been under development at Mil since 2009. Production at the Ulan-Ude-based U-UAZ aircraft production plant is to start in 2014. It is based on the Mi-171A1 model, already produced by U-UAZ, which has been certified to Russian and Brazilian airworthiness standards.

The Mi-171A2 will offer more than 80 improvements over the

baseline, including more powerful engines, improved transmission, composite main rotor blades, an X-shaped tail rotor, and a glass cockpit — all adding up to better performance, easier maintenance, and lower operating costs.

Russian Helicopters finalized the technical specifications for the Mi-171A2 in November 2010. The program has benefited greatly from feedback provided by commercial and government operators of Mi-8/17 helicopters. Further development, testing, and certification should be completed by the end of 2013.

Maxim Pyadushkin