



**ВЕРТОЛЕТЫ  
РОССИИ**



**ЛЕГКИЙ МНОГОЦЕЛЕВОЙ ВЕРТОЛЕТ**

**Ка-226Т**

Техническое описание



# Содержание

1. Общие сведения .....	6
2. Летно-технические характеристики .....	8
3. Фюзеляж, кабина, шасси .....	11
4. Приборное оборудование .....	13
4.1. Оборудование внутрикабинной сигнализации .....	14
4.2. Бортовая информационная система контроля .....	14
4.3. Система аварийной и уведомляющей сигнализации .....	14
4.4. Пилотажно-навигационное оборудование .....	15
4.5. Бортовое устройство регистрации полетных данных .....	16
4.6. Радиоаппаратура связи .....	16
4.7. Радиоаппаратура вертолетождения .....	16
5. Базовый вариант. Спецификации .....	17
6. Варианты окраски .....	20
7. Варианты применения вертолета .....	21
8. Графики изменения характеристик .....	27
9. Техническое обслуживание и ремонт .....	31
10. Ресурсы и сроки службы вертолета и его компонентов .....	31
11. Гарантии .....	32
12. Обучение .....	32



KAMOV

Turbomeca  
Passport Group

K-226T

237



Приведенная здесь информация не является техническим или коммерческим предложением, носит общий характер и может изменяться в зависимости от условий осуществления продажи.

Публикуя эту техническую информацию, АО «Вертолеты России» не делает никаких официальных заявлений и не дает никаких явных или подразумеваемых гарантий, включая, но не ограничиваясь, любыми гарантиями товарной пригодности или пригодности для конкретной цели заказчика, а также в отношении информации, изложенной в настоящем документе, касающейся описываемых продуктов и услуг. Соответственно, АО «Вертолеты России» не несет ответственности за ущерб (любого рода или характера, в том числе случайный, прямой, косвенный, или косвенные убытки) в результате использования или доверия к данной информации. Продавец и производитель оставляют за собой право изменять дизайн и технические характеристики изделий без предварительного уведомления.

## 1. Общие сведения

Легкий многоцелевой вертолет Ka-226T предназначен для решения широкого круга задач в эксплуатационном диапазоне температур от  $-30^{\circ}\text{C}$  до  $+50^{\circ}\text{C}$  при относительной влажности до 100%, отвечает современным требованиям безопасности, обладает высокими летно-техническими характеристиками, оснащен современным комплексом авионики.

Соосная схема несущих винтов обеспечивает простоту и удобство пилотирования, высокую энерговооруженность во всех режимах полета. Отсутствие рулевого винта в конструкции не только повышает безопасность в воздухе и на земле, но и позволяет эксплуатировать вертолет с площадок небольшого размера и малотоннажных судов.

Бортовое оборудование обеспечивает безопасное управление полетом днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, по правилам полетов по приборам (ППП) одним или двумя пилотами.

Ka-226T легкий многоцелевой вертолет соответствует нормам АП-29.









Рис. 1.1.

1. Метеолокатор
2. Передняя опора шасси
3. Кабина экипажа
4. Лопасти несущих винтов
5. Колонка несущих винтов
6. Съемный транспортный модуль
7. Медицинский модуль
8. Кресла для медработников
9. Основная опора шасси
10. Силовая установка
11. Хвостовые балки
12. Стабилизатор
13. Киль





## 2. Летно-технические характеристики ЛТХ (метрическая система)

<b>ВЕСОВЫЕ ДАННЫЕ</b>		
Максимальная взлетная масса, кг		3 600
Максимальная взлетная масса для вертолетов государственной авиации, кг		3 800
Максимальная масса груза в транспортной кабине, кг		935
<b>ДВИГАТЕЛИ. МОЩНОСТЬ НА ВЫВОДНОМ ВАЛУ</b>		
2 x Arrius 2G1, Safran Helicopter Engines		
Взлетный режим (5 мин.), кВт		2 x 426
Максимальный продолжительный режим, кВт		2 x 426
Мощность с одним отказавшим двигателем (2,5 мин.), кВт		1 x 518
Мощность с одним отказавшим двигателем (продолжительный режим), кВт		1 x 477
<b>ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b> (в условиях МСА) <sup>1</sup>		
		при взлетной массе 3 600 кг
		при взлетной массе 3 800 кг
Максимальная (не превышаемая) скорость полета, км/ч	220	180
Скорость полета на режиме максимальной продолжительной мощности, км/ч	170	160
Максимальная скорость набора высоты, м/с	11	10
Практический потолок, м	6 200	5 700
Статический потолок вне зоны влияния земли, м	4 500	4 000
Статический потолок в зоне влияния земли, м	5 200	4 600
Максимальная дальность полета техническая (до сухих баков), км	470	450
Максимальная дальность полета с 5% аэронавигационным запасом топлива, км	450	440
Максимальная продолжительность полета техническая, ч	3,14	3,07
Максимальная продолжительность полета с 5% аэронавигационным запасом топлива, ч	2,98	2,92
Часовой расход топлива при полной коммерческой загрузке, полет на максимальную дальность, уровень моря, фунт/час	178	182
Диапазон эксплуатационных температур, °С	от -30 до +50	
<b>КОЛИЧЕСТВО ТОПЛИВА</b>		
Левый передний бак, л		222
Правый передний бак, л		222
Левый задний бак, л		138
Правый задний бак, л		138
Суммарная емкость, л		720
Невырабатываемый остаток, л		2,6

<sup>1</sup>МСА - Международная стандартная атмосфера



## ЛТХ (имперская система)

<b>ВЕСОВЫЕ ДАННЫЕ</b>		
Максимальная взлетная масса, фунт		7 937
Максимальная взлетная масса для вертолетов государственной авиации, фунт		8 378
Максимальная масса груза в транспортной кабине, фунт		2 061
<b>ДВИГАТЕЛИ. МОЩНОСТЬ НА ВЫВОДНОМ ВАЛУ</b>		
2 x Arrius 2G1, Safran Helicopter Engines		
Взлетный режим (5 мин.), л.с.		2 x 580
Максимальный продолжительный режим, л.с.		2 x 580
Мощность с одним отказавшим двигателем (2,5 мин.), л.с.		1 x 705
Мощность с одним отказавшим двигателем (продолжительный режим), л.с.		1 x 649
<b>ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		
(в условиях МСА) <sup>1</sup>		
	при взлетной массе 3 600 кг	при взлетной массе 3 800 кг
Максимальная (не превышаемая) скорость полета, узлы	119	97
Скорость полета на режиме максимальной продолжительной мощности, узлы	92	86,4
Максимальная скорость набора высоты, фут/мин	2 165	1 969
Практический потолок, фут	20 341	18 700
Статический потолок вне зоны влияния земли, фут	14 764	13 123
Статический потолок в зоне влияния земли, фут	17 060	15 092
Максимальная дальность полета техническая (до сухих баков), миль	254	243
Максимальная дальность полета с 5% аэронавигационным запасом топлива, миль	243	238
Максимальная продолжительность полета техническая, час	3,14	3,07
Максимальная продолжительность полета с 5% аэронавигационным запасом топлива, час	2,98	2,92
Часовой расход топлива при полной коммерческой загрузке, полет на максимальную дальность, уровень моря, фунт/час	392	401
Диапазон эксплуатационных температур, °F	от -22 до +122	
<b>КОЛИЧЕСТВО ТОПЛИВА</b>		
Левый передний бак, гал		58,6
Правый передний бак, гал		58,6
Левый задний бак, гал		36,5
Правый задний бак, гал		36,5
Суммарная емкость, гал		190,2
Невырабатываемый остаток, гал		0,69

<sup>1</sup>МСА - Международная стандартная атмосфера

ТОПЛИВО МАРКА	СТАНДАРТ
Керосин РТ	ГОСТ 10227-86
Керосин ТС-1	ГОСТ 10227-86
Керосин-50 (AVTUR) Jet A1	США: ASTM-D-1655 Jet A1; Великобритания: D.ENG.RD 2494; Франция: AIR 3405-F-35
Керосин	Великобритания: D.ENG.RD 2498;
Керосин JP 5 (AVCAT)	Франция: AIR 3404-F-43 США: MIL-T5624 JP 5;
Керосин JP 5	Великобритания: D.ENG.RD 2452;
Керосин JP 5 ФМСФЕ FS II	Франция: AIR 3404-F-44

### 3. Фюзеляж, кабина, шасси

Фюзеляж вертолета Ка-226Т представляет собой уникальную модульную конструкцию, обеспечивающую оперативное изменение варианта применения вертолета. Фюзеляж имеет вместительную съемную грузопассажирскую кабину. Фюзеляж вертолета включает в себя: кабину пилота, средний отсек, центроплан, две хвостовые балки и оперение, включающее в себя неподвижный стабилизатор с двумя разнесенными килями с рулями направления.

В фюзеляже применяются материалы из алюминиевых сплавов и сотовые панели из стеклопластика. На вертолете установлено четырехопорное неубирающееся шасси, которое обеспечивает буксировку, руление и взлеты/посадки вертолета с земли и с палубы судов. Для эксплуатации вертолета с площадок со слабым грунтом (песок, солончак, снег и др.) с плотностью менее 4 кгс/см<sup>2</sup>, на шасси дополнительно устанавливаются лыжи.

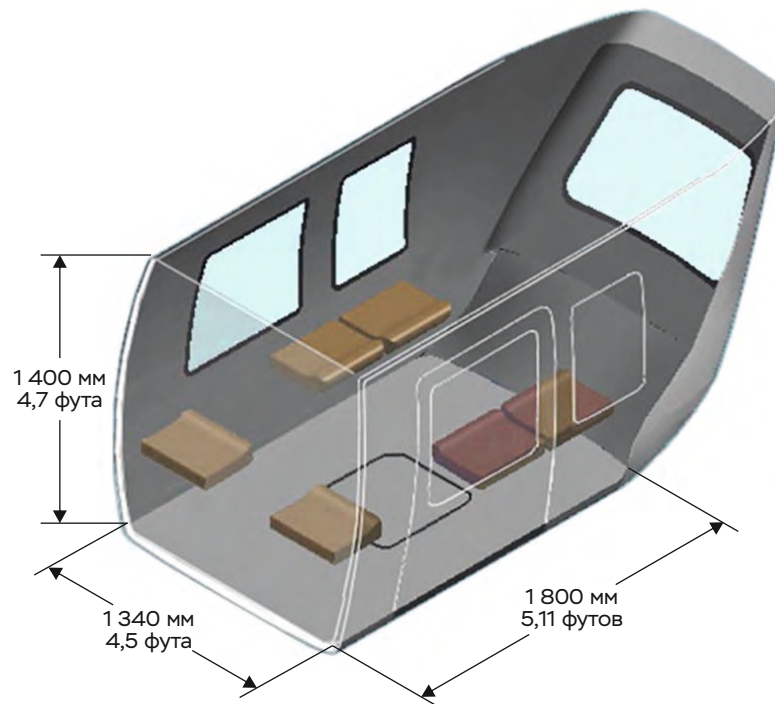


Рис. 3.1. Размеры грузовой кабины.

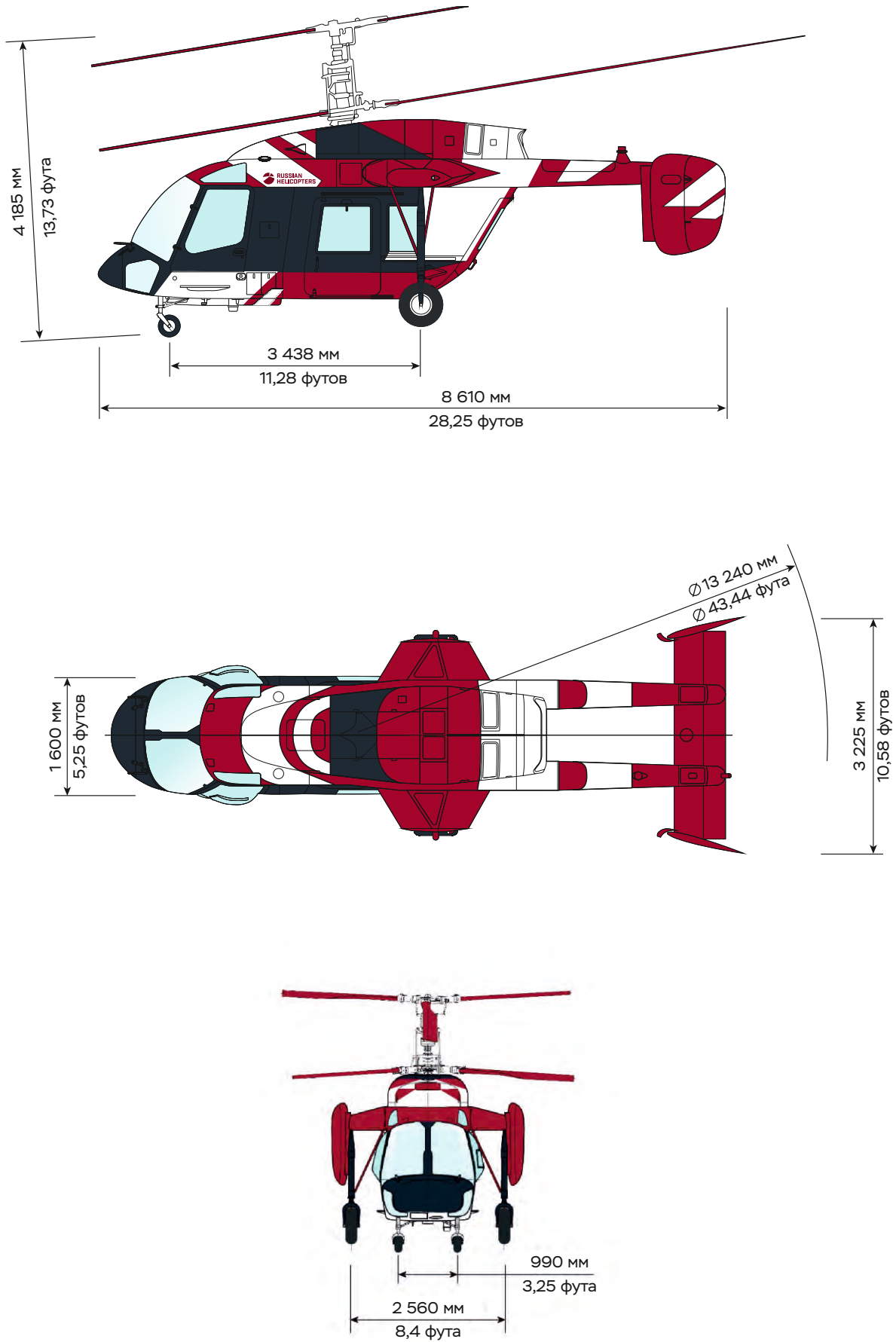


Рис. 3.2. Вертолет Ка-226Т. Основные габаритные размеры.

## 4. Приборное оборудование

Вертолет в базовом оснащении оборудован комплектом бортового оборудования, позволяющим выполнять пилотирование вертолета по правилам визуального полета

и правилам полета по приборам. Пилотажно-навигационные приборы размещаются на приборной доске пилотов и центральном пульте.



Рис. 4.1. Приборная доска и центральный пульт вертолета.

## 4.1. Оборудование внутрикабинной сигнализации

Оборудование внутрикабинной сигнализации ОВК С предназначено для обеспечения экипажа визуальной и звуковой информацией о состоянии силовой установки вертолета и вертолетных систем: системы управления, трансмиссии, гидросистемы, топливной системы, воздушных данных, электроснабжения, пилотажно-навигационного и радиосвязного оборудования и размещено на приборной доске, пультах и панелях.

Верхний пульт установлен на потолке кабины экипажа.

Пульт состоит из трех панелей и двух щитков. Для облегчения осмотра и доступа к электрооборудованию и штепсельным разъемам все панели откидываются.

Выключатели и переключатели систем, работа с которыми требует особого внимания, фиксируются в нужном положении

колпачками, а для аварийных систем - колпачками красного цвета.

На левой панели верхнего пульта установлена панель управления двигателями.

### Дополнительно на вертолет может устанавливаться:

- на правой панели верхнего пульта светильник, панель управления магнитофоном и выключатель ОНВ<sup>1</sup>;
- выключатели управления ОНВ и светотехнического оборудования транспортной кабины;
- переключатель управления щетками стеклоочистителя;
- выключатель подачи омывающей жидкости;
- выключатели управления подсветом верхнего пульта;
- щитки управления вентиляцией.

## 4.2. Бортовая информационная система контроля

Бортовая информационная система контроля БИСК-А-1-226 (БИСК-А-1-226Н для применения с очками ночного видения) предназначена для сбора, передачи и отображения информации от бортового оборудования и выдачу информации в бортовое оборудование.

БИСК-А-1-226 взаимодействует с нижеперечисленной аппаратурой:

- электронными регуляторами двигателей;
- датчиками и системами двигателей (система подачи топлива, маслосистема, датчики оборотов, давления и температуры и пр.);
- датчиками общевертолетной системы (система электроснабжения, трансмиссия, гидросистема, топливная система и пр.).

В состав системы БИСК-А-1-226Н входят:

- индикатор многофункциональный ИМ-14(ИМ-14-1Н);
- блок вычисления и формирования БВФ-А-1;
- пульт управления индикацией ПУИ-А-1-226 (ПУИ-А-1-226Н).

### Основные технические данные

Система принимает аналоговые сигналы от датчиков и вычисляет их значения. Система принимает дискретные сигналы в виде разовых команд (РК) от сигнализаторов. Каждый канал БВФ принимает цифровую информацию по двум кодовым линиям связи (КЛС).

Каждый канал БВФ-А-1, каждый ИМ-14 и ПУИ-А-1-226 запитываются от двух независимых каналов системы электроснабжения (СЭС) постоянного тока номинальным напряжением 27В.

## 4.3. Система аварийной и уведомляющей сигнализации

На вертолете установлена система аварийной, предупреждающей и уведомляющей сигнализации САС-4М-46 (далее САС).

САС обеспечивает экипаж информацией об отказах, неисправностях и режимах работы систем и агрегатов вертолета с помощью светосигнальных табло и звуковых сигналов.

В состав САС базового вертолета входят:

- блок аварийных и предупреждающих сигналов БАП-1МС;
- блок коммутации и управления БК-7-2НС;
- переключатель НОЧЬ-ДЕНЬ, кнопка КОНТР и потенциометр ЯРК на панели СИГНАЛ;
- переключатели кнопочные со световой индикацией с красными светофильтрами и трафаретами ПОЖАР ЛЕВ ДВИГ, ПОЖАР ПРАВ ДВИГ;

- табло светосигнальные с красными и желтыми светофильтрами и трафаретами ЦСО (центральный сигнальный огонь):
  - аварийный сигнал с красными светофильтрами и трафаретами  $V_{NE}$ , ЛЕВ ДВИГ ОТКАЗ, ПРАВ ДВИГ ОТКАЗ, ПЕРЕГРЕВ АКК, СРО ОТКАЗ, ПОЖАР, РЕДУКТОР Т МАСЛА, РЕДУКТОР Р МАСЛА, ДЫМ ГРУЗ КАБИНА;
  - предупреждающий сигнал с желтыми светофильтрами и трафаретами, ТОРМОЗ ВИНТОВ, ОГНЕТУШ 1, 2;
  - уведомляющий сигнал с зелеными светофильтрами и трафаретами ЗАПУСК БЛОКИР, = АЭР ПИТАН.

Блоки БАП-1МС и БК-7-2НС установлены в центроплане на этажерке слева между шпангоутами 4 и 5.

Табло светосигнальные и переключатели установлены на доске приборной и пульте верхнем.

<sup>1</sup>ОНВ - очки ночного видения

## 4.4. Пилотажно-навигационное оборудование

Комплекс бортового оборудования (далее – КБО) предназначен для автоматизированного, директорного и совмещенного управления вертолетом в горизонтальной и вертикальной плоскостях при выполнении:

- трассовых полетов - по внутренним и международным воздушным трассам или МВЛ<sup>1</sup>;
- маршрутных полетов - по заданным (запрограммированным) маршрутам вне воздушных трасс или МВЛ с использованием и без использования наземных РТС<sup>2</sup>;
- маршрутно-трассовых полетов - по воздушным трассам, МВЛ и вне их;
- аэродромных полетов - в районе аэродрома, включая маневрирование по стандартным маршрутам убытия (SID) и прибытия (STAR);
- неточного захода на посадку на аэродромы и посадочные площадки, не оборудованные РТС, в том числе методом зональной навигации по СНС<sup>3</sup>.

### КБО обеспечивает решение задач:

- непрерывное автоматическое определение и индикация текущих координат местоположения вертолета по данным СНС ГЛОНАСС/GPS с обеспечением выполнения функции контроля целостности (RAIM) и выдачей ее на индикацию;
- автоматизированный ввод и хранение АНБД<sup>4</sup>;
- автоматизированный и ручной ввод, хранение и редактирование пользовательской (оперативной) БД<sup>5</sup>;
- планирование полета и выполнение маршрутных функций на всех этапах полета с использованием АНБД и БД;
- выдача информации для обеспечения безопасного облета опасных метеоявлений;
- определение местоположения вертолета посредством радионавигационных средств;
- формирование, отображение и управление пилотажно-навигационной информацией;
- улучшение характеристик устойчивости и управляемости демпфированных угловых движений вертолета во всем эксплуатационном диапазоне высот и скоростей, на всех режимах полета вертолета;

- автоматическую стабилизацию угловых положений вертолета на установившихся режимах прямолинейного горизонтального полета;
- автоматическую стабилизацию барометрической высоты полета на установившихся режимах полета и на маршруте;
- автоматическую координацию разворота при полете в режиме «Маршрут»;
- автоматическую стабилизацию приборной скорости (от 70 км/ч и более) вертолета на установившихся режимах полета и на выбранном маршруте;
- автоматическую стабилизацию заданного путевого угла (по информации от ИМ<sup>6</sup>-16 или ПВН<sup>7</sup>);
- автоматизированное управление при выводе вертолета на заданную траекторию и стабилизацию на ней при полете по маршруту в подрежимах «Стабилизация ЗК» или «Стабилизация ЛЗП»;
- обеспечение автоматизированного полета по маршруту;
- формирование директорных сигналов с выдачей на отображение;
- формирование и выдачу в ЗБН<sup>8</sup> (через БИСК<sup>9</sup>) необходимых пилотажных параметров.

### Основные технические характеристики

Комплекс обеспечивает точность определения координат местоположения вертолета с погрешностью в пределах:

- $\pm 100$  м в режимах навигации по данным СНС и курсовоздушного счисления с непрерывной коррекцией по данным СНС;
- $\pm 10\%$  от пройденного пути после отказа СНС в курсовоздушном режиме счисления за первый час полета с крейсерской скоростью без учета изменчивости ветра.

Электропитание изделий из состава комплекса осуществляется от двух независимых каналов СЭС<sup>10</sup> постоянного тока номинальным напряжением +27 В и одного канала 36 В 400 Гц.

Масса комплекса - не более 95 кг.

<sup>1</sup>МВЛ - местные воздушные линии

<sup>2</sup>РТС - радиотехнические средства

<sup>3</sup>СНС - спутниковая навигационная система

<sup>4</sup>АНБД - аэронавигационные базы данных

<sup>5</sup>БД - база данных

<sup>6</sup>ИМ - индикатор многофункциональный

<sup>7</sup>ПВН - пульт-вычислитель навигационный

<sup>8</sup>ЗБН - защищенный бортовой накопитель

<sup>9</sup>БИСК - бортовая информационная система контроля

<sup>10</sup>СЭС - система электроснабжения

## 4.5. Бортовое устройство регистрации полетных данных

К бортовым устройствам регистрации (БУР) вертолета относится защищенный бортовой накопитель параметрической и звуковой информации ЗБН-АНСАТ с закрепленным на нем подводным акустическим маяком ПАМ-6к.

ЗБН-АНСАТ регистрирует и хранит параметрическую и звуковую информацию, которая поступает в него от датчиков и систем вертолета.

Звуковая информация в ЗБН-АНСАТ поступает из аппаратуры внутренней связи и коммутации СПГУ-35 и от устройства микрофонного динамического УМД-3, установленного на приборной доске слева.

Параметрическая информация (аналоговые сигналы и разовые команды) с датчиков систем вертолета предварительно преобразуются в цифровые коды в блоке вычислителя БВФ-А-1 бортовой информационной системы контроля БИСК-А-1-226 (БИСК-А-1- 226Н) и после этого поступают на регистрацию в ЗБН-АНСАТ.

Команды ручного и автоматического включения режима записи ЗБН-АНСАТ также вначале поступают в блок БВФ-А-1 и после обработки в нем выдаются в регистратор.

Звуковая информация в цифровой вид перед записью преобразуется аппаратными средствами ЗБН-АНСАТ. Акустический маяк ПАМ-6к облегчает поиск ЗБН-АНСАТ в случае попадания его в воду при авиационном происшествии.

Первичная обработка накопленной информации осуществляется на специализированном наземном устройстве обработки «ТОПАЗ-М» или WinArgm-32 и производится в целях:

- эксплуатационного контроля состояния систем и оборудования вертолета;
- оценки действия экипажа при выполнении полетного задания;
- определения причин летных происшествий или предпосылок к ним.

Обработка информации включает в себя ее воспроизведение, декодирование и представление в виде графиков параметров полета в относительных или абсолютных величинах.

## 4.6. Радиоаппаратура связи

Радиоаппаратура связи обеспечивает выполнение следующих основных задач:

- двухсторонняя радиосвязь в ультракоротковолновом диапазоне волн между вертолетом и наземными радиостанциями, а также с летательными аппаратами в воздухе;
- связь после посадки вертолета вне аэродрома или подачу сигнала для привода поисково-спасательных средств;
- выдача информации и команд, поступающих по линиям радиосвязи и внутренней бортовой связи для записи в бортовое устройство регистрации полетных данных.

Радиоаппаратура связи в базовом варианте включает:

- аппаратура внутренней связи СПГУ-35
- абонентский аппарат Б8-226
- головка динамическая громкоговорителя
- радиостанция Прима МВ
- радиостанция Прима ДМВ-1-А
- антенна
- ответчик госопознования
- ответчик СО-2010.

**Дополнительно вертолет может быть оборудован:**

- радиостанция Прима-КВ
- система видеорегистрации СВР-11-200 с комплектом наземной обработки САВИ-11.

## 4.7. Радиоаппаратура вертолетождения

Радионавигационное оборудование (радиоаппаратура вертолетождения) предназначено для:

- вождения вертолета по приводным и широкоэшелонным радиостанциям со слуховой индикацией сигналов;
- привода вертолета на радиомаяки непрерывного и импульсного излучения с целью осуществления поиска вертолетов (самолетов), а также их экипажей и других объектов;
- вывода вертолета в район аэродрома посадки;
- обеспечения посадки вертолета;
- определения навигационных элементов, необходимых для выполнения поставленного на полет задания;

- автоматического и непрерывного измерения и индикации составляющих вектора путевой скорости, угла сноса и счисления ортодромических координат местоположения вертолета.

Радиоаппаратура вертолетождения в базовом варианте включает:

- приемник NAV-4000
- автоматический радиокompас VOR/ILS NAV-4000
- радиовысотомер.



## 5. Базовый вариант. Спецификации

Базовый вариант вертолета Ка-226Т оснащен необходимым оборудованием для выполнения безопасного полета по правилам визуального полета и полета по приборам одним или двумя пилотами.

<b>ФЮЗЕЛЯЖ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Кабина экипажа</li> <li>Средний отсек</li> <li>Центроплан</li> <li>Хвостовые балки</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Стабилизатор с киями</li> <li>Откидная дверь кабины экипажа (правая)</li> <li>Откидная дверь кабины экипажа (левая)</li> <li>Транспортная кабина</li> </ul>
<b>СИЛОВАЯ УСТАНОВКА, ТРАНСМИССИЯ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>2 двигателя Aggus 2G1</li> <li>Главный редуктор ВР-226Н</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Два вала привода</li> <li>Привода вентилятора и тормоза НВ<sup>1</sup></li> </ul>
<b>НЕСУЩИЕ ВИНТЫ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>6 лопастей</li> <li>Колонка с системой складывания лопастей вручную</li> <li>Верхняя втулка НВ</li> <li>Нижняя втулка несущего винта</li> <li>Верхний автомат перекоса</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Нижний автомат перекоса</li> <li>Верхняя ползушка</li> <li>Нижняя ползушка</li> <li>Механизм общего и дифференциального шага</li> </ul>
<b>ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Основные топливные баки</li> <li>Комплекс датчиков-сигнализаторов уровня и давления топлива</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Насосы</li> <li>Комплекс трубопроводов и кранов</li> </ul>
<b>ПОСАДОЧНОЕ УСТРОЙСТВО</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Две передние опоры</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Две основные опоры</li> </ul>
<b>СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Педали</li> <li>Ручка продольно-поперечного управления</li> <li>Рычаг общего шага</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Тримерные механизмы</li> <li>Комбинированный агрегат управления КАУ-165</li> </ul>
<b>СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ И ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Система электроснабжения постоянного тока (27В):                             <ul style="list-style-type: none"> <li>стартер-генераторы с блоком управления</li> <li>аккумуляторная батарея 20НКБН-40-ТД-1</li> </ul> </li> <li>Система электроснабжения переменного тока (115/200В):                             <ul style="list-style-type: none"> <li>генератор ГТ30ПЧ8В</li> <li>преобразователи</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Вторичная система электроснабжения переменным током (36 В)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>трансформаторы</li> </ul> </li> <li>Аккумуляторная батарея 20VRED (резервное электроснабжение 27В)</li> <li>Распределительные устройства (ЦПУ) постоянного тока</li> </ul>
<b>ОБОРУДОВАНИЕ КАБИНЫ ПИЛОТОВ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Облицовка кабины пилотов</li> <li>Освещение в кабине пилотов</li> <li>Сдвоенное управление вертолетом</li> <li>Аптечка АБ-50</li> <li>Термометр наружного воздуха ТНВ-45</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 кресла пилотов</li> <li>Солнцезащитный щиток</li> <li>Карман для карт</li> <li>Огнетушитель ОП 1-1,0-20-30</li> <li>Зеркала обзора</li> </ul>

<sup>1</sup>НВ - несущий винт

---

**ОБОРУДОВАНИЕ И ОТДЕЛКА ТРАНСПОРТНОЙ КАБИНЫ**


---

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Сдвижные двери транспортной кабины по левому борту</li> <li>• Освещение транспортной кабины (2 светильника СПК-1С)</li> <li>• Сигнализатор дыма</li> <li>• Аптечка</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Система обогрева транспортной кабины</li> <li>• Система вентиляции транспортной кабины</li> <li>• Ручной огнетушитель</li> </ul> |
|--|---|
- 

**ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА**


---

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Гидронасос переменной производительности</li> <li>• Гидроаккумулятор</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Гидробак с системой трубопроводов</li> <li>• Электро-гидравлический распределитель</li> <li>• Обратные и предохранительные клапаны</li> </ul> |
|--|--|
- 

**ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА**


---

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Компрессор</li> <li>• Баллон</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Система трубопроводов</li> </ul> |
|--|---|
- 

**ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА**


---

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Обогрев приемника полного давления</li> <li>• Система сигнализации обледенения СО-121</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Противообледенительная система лобовых стекол кабины экипажа</li> </ul> |
|---|--|
- 

**СИСТЕМА ОТОПЛЕНИЯ И ВЕНТИЛЯЦИИ**


---

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Система обогрева кабины экипажа</li> <li>• Система обогрева транспортной кабины</li> <li>• Система приточной вентиляции кабины экипажа</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Система приточной вентиляции транспортной кабины</li> <li>• Индивидуальные вентиляторы</li> </ul> |
|--|--|
- 

**ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**


---

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 авиагоризонта</li> <li>• Система воздушных сигналов (указатель скорости, вычислитель)</li> <li>• Высотомер механический</li> <li>• Вариометр</li> <li>• Малогабаритная гировертикаль</li> <li>• Малогабаритная курсовая система</li> <li>• Система электронной индикации</li> <li>• Система контроля бортовой информационной</li> <li>• Вычислительная система вертолетождения</li> <li>• Система автоматического управления</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Автоматический радиокompас</li> <li>• Радиовысотомер малых высот</li> <li>• Приемник температуры торможения</li> <li>• Приемник полного давления</li> <li>• Радиолокационный ответчик</li> <li>• Защищенный бортовой накопитель</li> <li>• Метеолокатор</li> <li>• Генератор карт</li> <li>• Магнитный компас</li> <li>• Индикатор навигационный плановый резервный</li> </ul> |
|--|---|
- 

**ОБОРУДОВАНИЕ РАДИОСВЯЗИ И ОПОВЕЩЕНИЯ**


---

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Радиостанция УКВ диапазона</li> <li>• 2 объединенных пульта управления с блоком</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Аппаратура внутренней связи</li> </ul> |
|---|---|
- 

**БОРТОВЫЕ СРЕДСТВА РЕГИСТРАЦИИ ПОЛЕТНЫХ ДАННЫХ**


---

- Защищенный бортовой накопитель ЗБН-АНСАТ
- 

**СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**


---

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Фара посадочно-поисковая</li> <li>• 2 сигнальных маяка красного цвета</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 бортовых аэронавигационных огня</li> <li>• 2 хвостовых аэронавигационных огня</li> </ul> |
|---|---|
- 

**Общий вес сухого снаряженного вертолета в базовой комплектации – 2 720 ± 27 кг**

---

**Масса полезной нагрузки (перевозимая вертолетом на расстояние 400 км с АНЗ на 20 минут полета на барометрической высоте 500 м) с 1 пилотом (85 кг) – 300 кг**

---

## Дополнительные агрегаты, оборудование и элементы типовой конструкции вертолета (опции)

	Вес, кг	Вес, фунт
Сиденья откидные в транспортной кабине (4 шт)	17,1	37,5
Оборудование проемов дверей транспортной кабины, подножками, ручками, ограничителями, поручнем и фермами с узлами крепления индивидуальных спусковых устройств по два на каждый дверной проем	18,5	39,6
Шторки «слепого» полета по приборам	2,3	4,4
Швартовочное оборудование для перевозки грузов	15,3	33,1
Система лебедочная грузовая	69,8	152,1
Спасательные пояса	1,4	2,2
Гидрокостюм постоянного ношения	2	4,4
Спасательные управляемые парашюты	12	26,5
Защитный шлем (2 к-та)	1,2	2,2
Очки ночного видения (2 к-та)	0,6	1,3
Гарнитура авиационная типа (3 к-та)	0,4	0,8
Узлы буксировки вертолета на палубе	1	2,2
Радиопеленгатор поисковый авиационный	5,5	12,1
Система видеорегистрации с комплектом наземной обработки	1,4	3
Оптико-электронная система (с выносным пультом управления)	34,5	76
Сдвижная дверь транспортной кабины по правому борту		
Сиденья в комплектации для 5 служебных пассажиров		
2-ая гидросистема с КАУ-165М		
Противообледенительная система лопастей		
Система кондиционирования воздуха		
Аппаратура зависимого наблюдения АЗН-В «Пульсар»		
РЛС 1А813М-300		
Радиостанция «Прима-КВ»		

## 6. Варианты окраски

В любой комплектации предлагаются типовые варианты окраски. Внешние поверхности вертолетов будут окрашены глянцевыми полиуретановыми или акрилуретановыми эмалями.

Окраска вертолета по индивидуальному дизайну заказчика является опционной и должна быть согласована с представителем АО «Вертолеты России».

Заказчик имеет возможность разработать схему индивидуальной окраски совместно с представителем или предоставляет собственный дизайн и цветовое решение в соответствии с каталогом Federal Standard 595B Color catalogue (1994, July) или каталогом «RAL-K1».

Для нанесения на вертолеты фирменных надписей, логотипов и прочих элементов внешней окраски заказчик должен предоставить информацию о цветах, размерах и расположении таких элементов с приложением файлов в векторном виде.

При согласовании любых схем окраски следует учитывать, что в обязательном порядке на фиксированных местах фюзеляжа наносятся государственный регистрационный знак, предупредительные технические надписи, марка вертолета и логотип производителя.

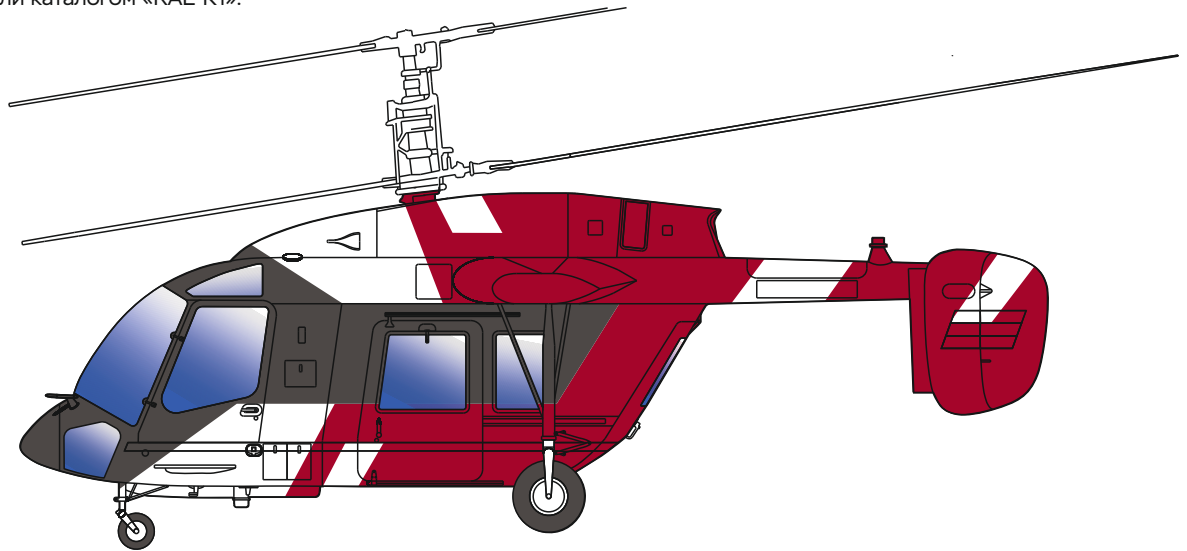


Рис. 6.1.

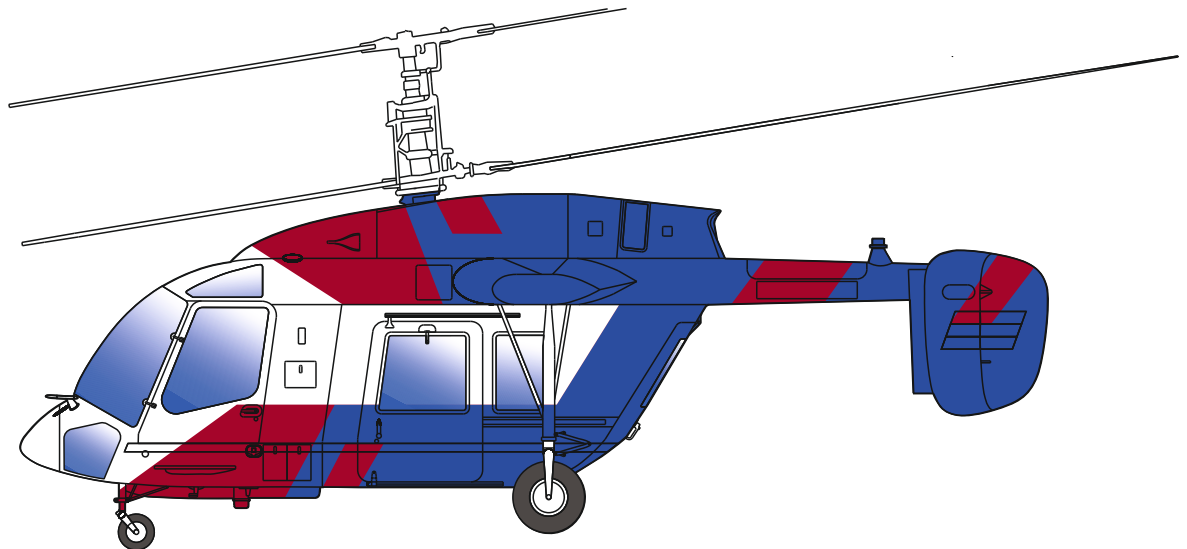


Рис. 6.2.

## 7. Варианты применения вертолета Транспортно-грузовой

Транспортно-грузовой вариант вертолета Ка-226Т способен перевозить не менее 500 кг.

Для транспортировки негабаритных грузов предусмотрена установка грузовой платформы вместо транспортной кабины.

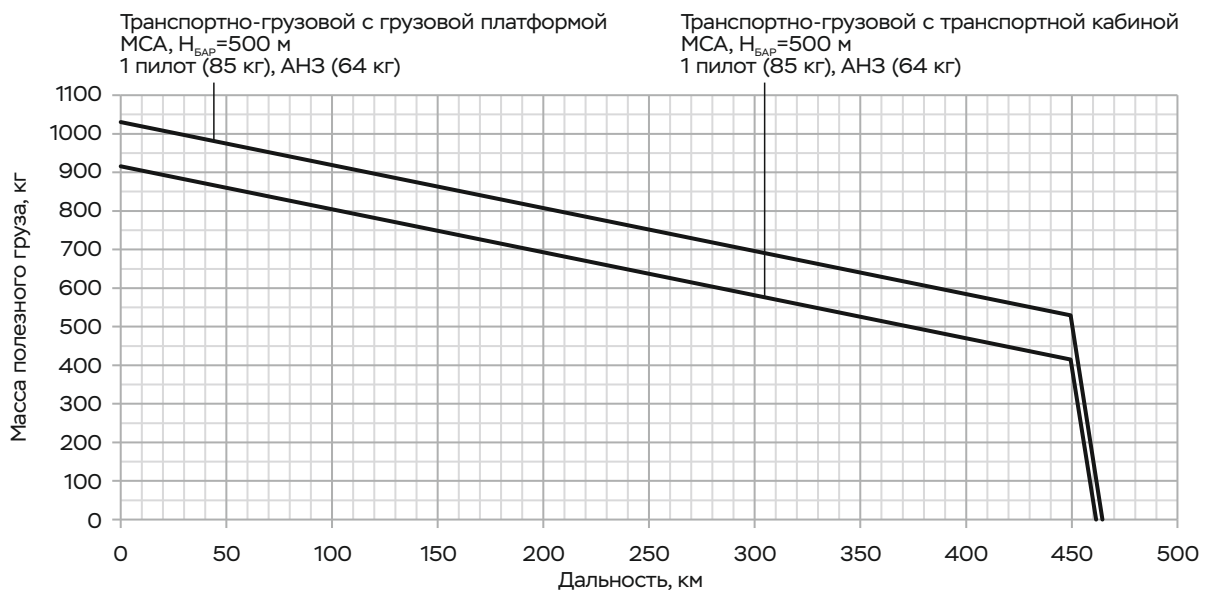


### Транспортно-грузовой с транспортной кабиной

Наименование	Вес (кг/фунты)	
Пустой вертолет базовой комплектации	2 720	5 997
Швартовка в транспортной кабине	15,3	33,7
<b>Распределение по массе с грузом в транспортной кабине</b>		
Общий вес снаряженного вертолета	2 735,3	6 272,7
1 пилот	85	187,4
Максимальный взлетный вес	3 800	8 377,6

### Транспортно-грузовой с грузовой платформой

Наименование	Вес (кг/фунты)	
Пустой вертолет базовой комплектации	2 720	5 997
Грузовая платформа	39,7	87,6
<b>Распределение по массе с грузом на грузовой платформе</b>		
Общий вес снаряженного вертолета	2 620,7	5 777,7
1 пилот	85	187,4
Максимальный взлетный вес	3 800	8 377,6



## Перевозка служебного персонала

Пассажирский вариант вертолета Ka-226T гарантирует комфортную и безопасную перевозку 7 пассажиров или 4 пассажиров в корпоративном варианте (опция). В вертолете устанавливаются аvariестойкие кресла для экипажа и пассажиров. Широкая боковая сдвижная дверь позволяет пассажирам легко входить на борт вертолета. Для перевозки багажа предусмотрено багажное отделение. Элегантный дизайн и функциональный интерьер салона повышенной комфортности с мягкими креслами, столиками,

тумбами для личных вещей, TV/DVD сделает полет более приятным и комфортабельным.

Оборудование транспортной кабины включает:

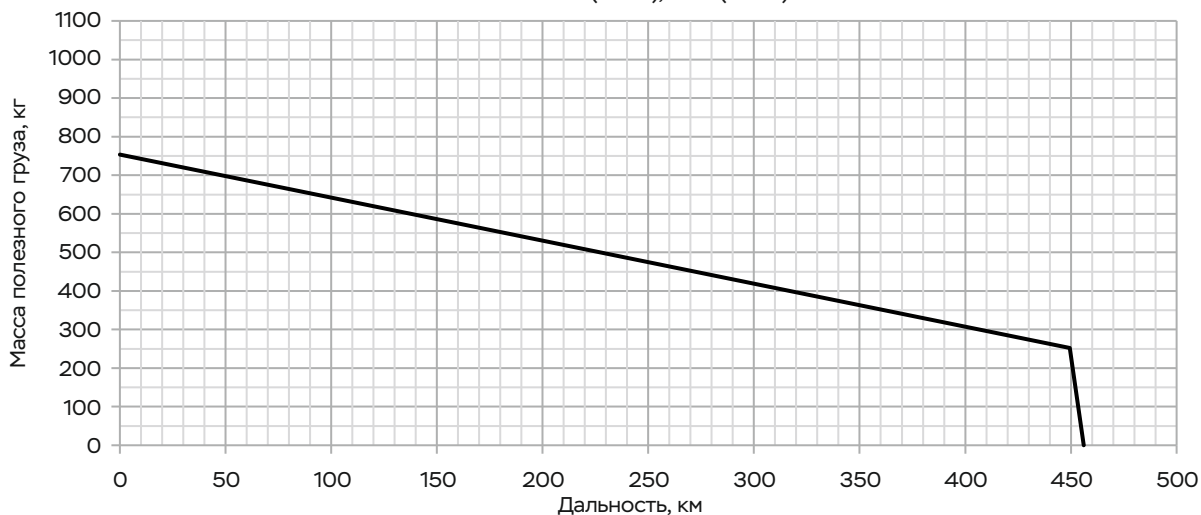
- TV/DVD
- элегантный дизайн
- функциональный интерьер
- высокий уровень безопасности
- просторный багажный отсек.



Наименование	Вес (кг/фунты)	
	Пустой вертолет в базовой комплектации	2 581
Корпоративная кабина	316,5	697,8
<b>Распределение по массе</b>		
Общий вес снаряженного вертолета	2 897,5	6 387,9
1 пилот	85	187,4
Максимальный взлетный вес	3 800	8 377,6



Перевозка служебного персонала  
МСА,  $H_{\text{БАР}}=500$  м  
1 пилот (85 кг), АНЗ (64 кг)



## Патрулирование и мониторинг

Полицейский вариант применения вертолета эффективно решает служебные задачи:

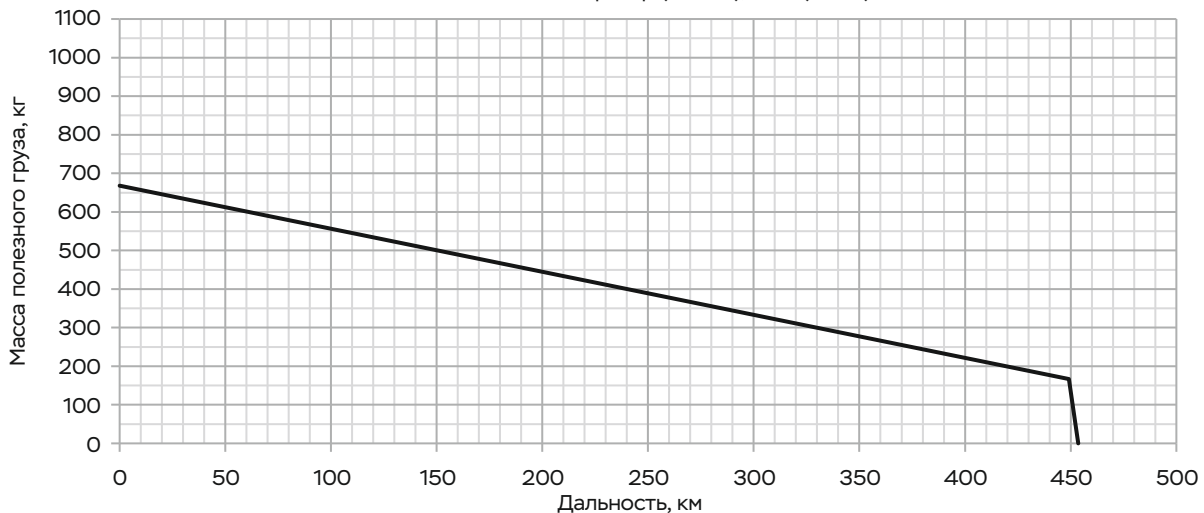
- охрана правопорядка;
- патрулирование территорий с воздуха;
- обнаружение и преследование нарушителей;
- управление дорожно-патрульной службой;

- перевозка служебного персонала (до 7 человек).  
Соосная схема несущих винтов обеспечивает исключительную точность висения при десантировании специальных групп и высокую управляемость при маневрировании в условиях плотной городской застройки.

Наименование	Вес (кг/фунты)	
	Пустой вертолет в базовой комплектации	2 720
ГОЭС «КВАД»	39,7	87,4
Передатчик с приводом АПД «Радуга»	12,3	27
Усилительно-рупорный блок PSAIR-22	14,3	31,6
Прожектор SX-16	26,7	59
<b>Распределение по массе</b>		
Общий вес снаряженного вертолета	2 813	6 201,6
2 пилота, 1 оператор	255	562,1
Максимальный взлетный вес	3 800	8 377,6



Патрулирование и мониторинг  
МСА,  $H_{\text{БАР}}=500$  м  
2 пилота + 1 оператор (255 кг), АНЗ (64 кг)



## Поисково-спасательный

Вертолет Ka-226T успешно выполняет задачи поиска и спасения в сложных климатических и географических условиях. Высокая энерговооруженность делает Ka-226T особенно эффективным в горной местности. Точность висения вертолета позволяет безопасно осуществить подъем пострадавших на борт.

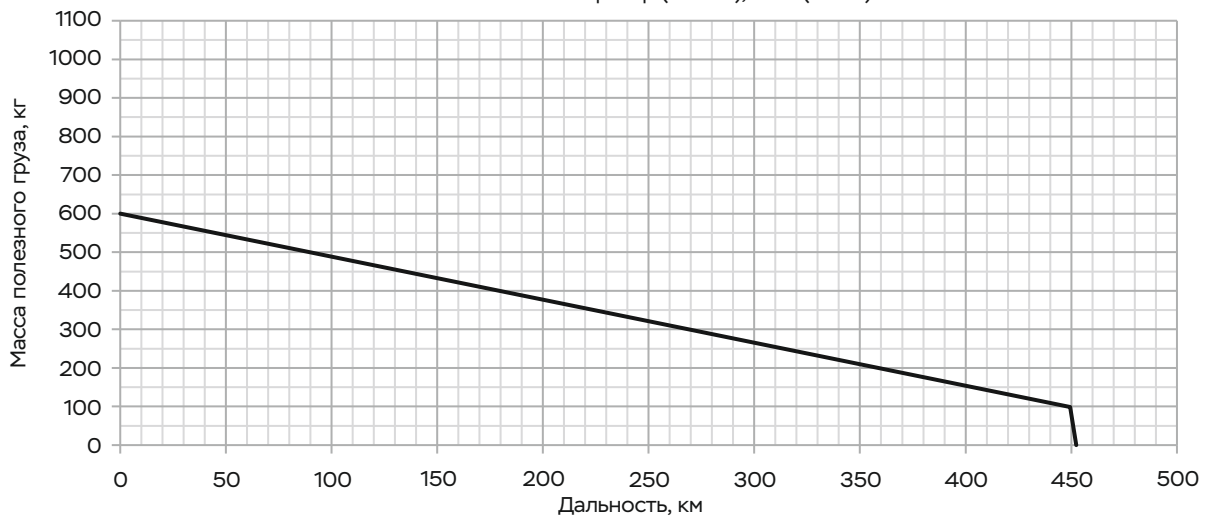
Поисково-спасательный Ka-226T оснащен современным оборудованием:

- прожектор
- спасательная лебедка
- громкоговорящее устройство
- оборудование для десантирования спасателей.

Наименование	Вес (кг/фунты)	
	Пустой вертолет в базовой комплектации	2 720
Система лебедочная грузовая СЛГ-300	120	208,9
Усилительно-рупорный блок PSAIR-22	14,3	31,6
Прожектор SX-16	26,7	58,9
<b>Распределение по массе</b>		
Общий вес снаряженного вертолета	2 881	6 296
2 пилота, 1 оператор	255	562,1
Максимальный взлетный вес	3 800	8 377,6



Поисково-спасательный  
МСА,  $H_{\text{БАР}}=500$  м  
2 пилота + 1 оператор (255 кг), АНЗ (64 кг)





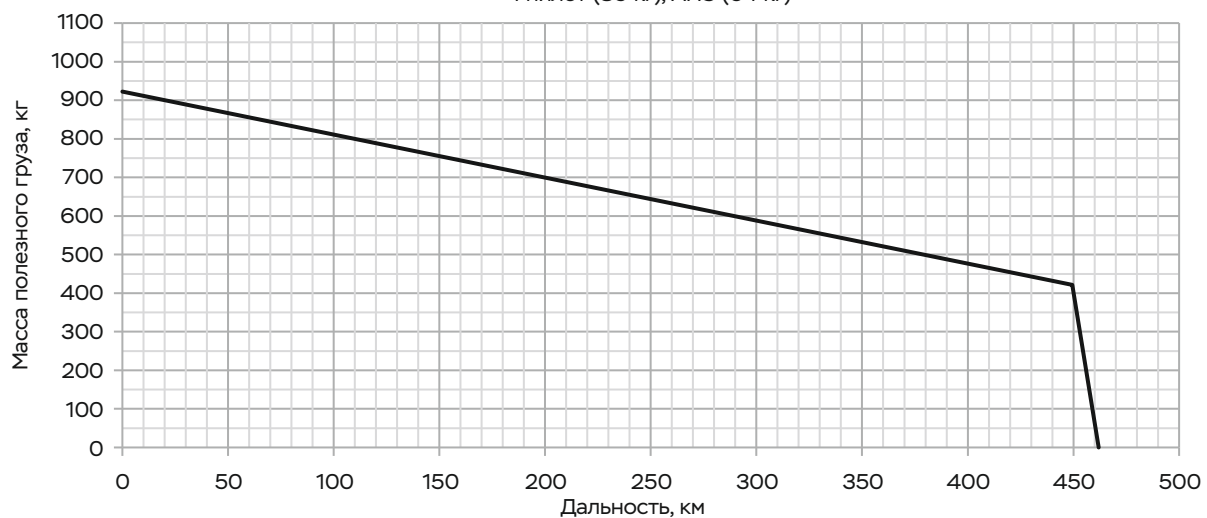
## Медико-эвакуационный

Медико-эвакуационный вертолет оснащается носилками для перевозки двух пострадавших, кислородными баллонами, необходимым набором медицинского оборудования. В вертолете предусмотрены откидные сиденья для медицинского персонала.



Наименование	Вес (кг/фунты)	
	Пустой вертолет в базовой комплектации	2 720
Носилки 17А/1.9520.500	2	4,4
Штатив ММС.9520.600	1,5	3,3
Кислородные баллоны 2 шт.	5	11
<b>Распределение по массе</b>		
Общий вес снаряженного вертолета	2 728,5	6 015,3
1 пилот	85	187,39
Максимальный взлетный вес	3 800	8 377,6

Медико-эвакуационный  
МСА,  $H_{BAR}=500$  м  
1 пилот (85 кг), АНЗ (64 кг)



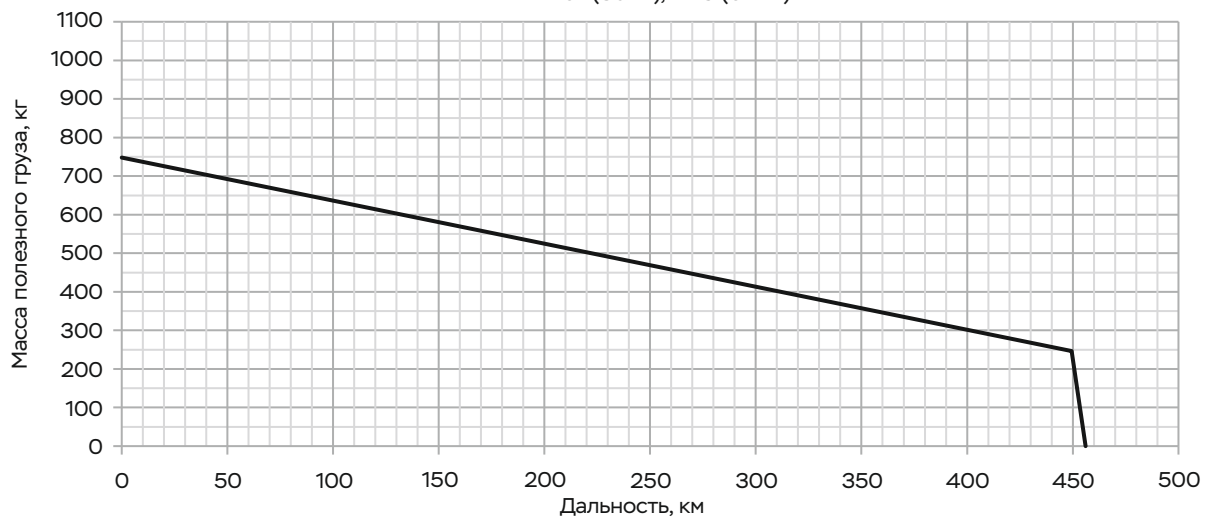
## Медико-реанимационный

Медико-реанимационный Ka-226T позволяет разместить одного пострадавшего и двух медицинских работников для оказания помощи во время полета.

Наименование	Вес (кг/фунты)	
Пустой вертолет в базовой комплектации без транспортной кабины	2 581	5 690,1
Модуль медицинский	322	709,9
<b>Распределение по массе</b>		
Общий вес снаряженного вертолета	2 903	6 400,02
1 пилот	85	187,4
Максимальный взлетный вес	3 800	8 377,6



Медико-реанимационный  
МСА,  $H_{\text{БАР}}=500$  м  
1 пилот (85 кг), АНЗ (64 кг)



## 8. Графики изменения характеристик

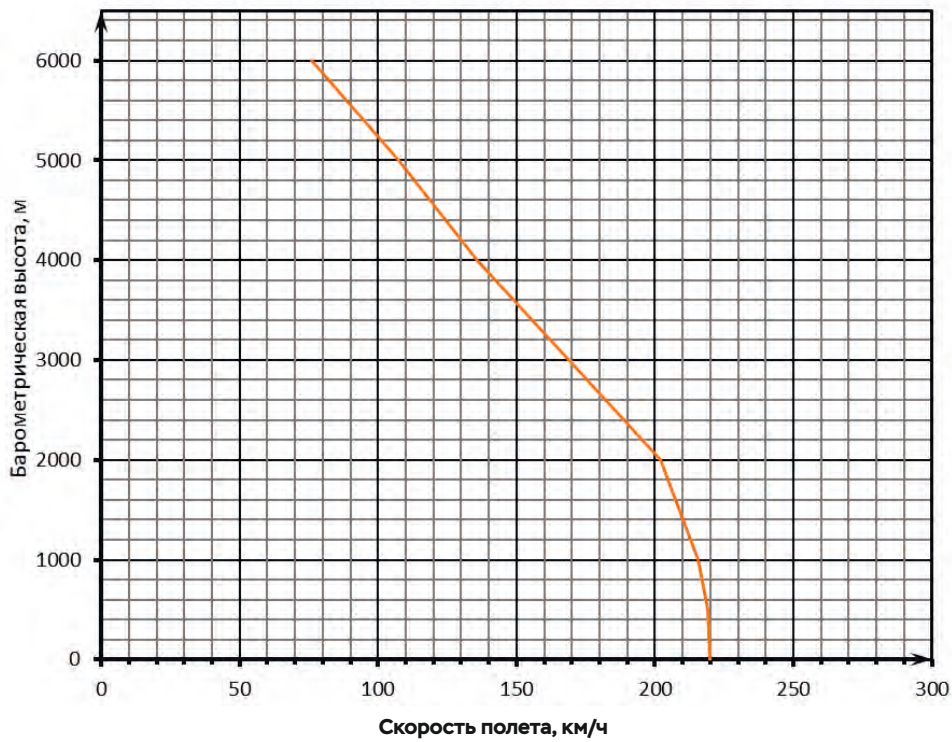


График непревышаемой скорости полета ( $V_{NE}$ ) в зависимости от барометрической высоты при полетной массе 3 600 кг, МСА

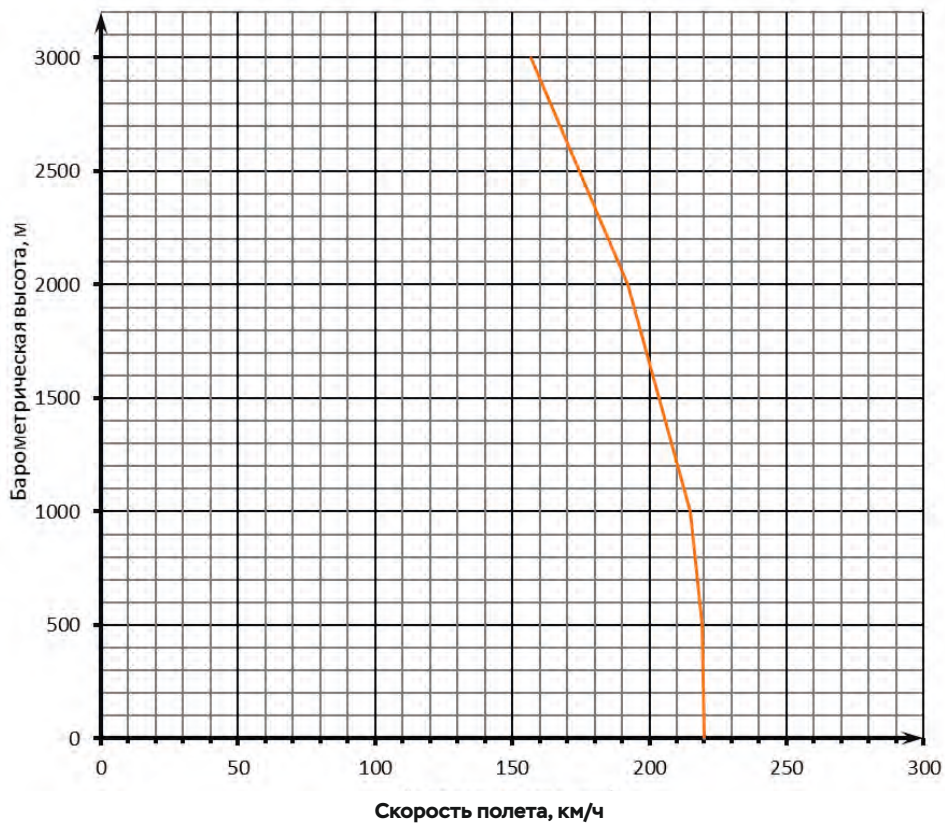
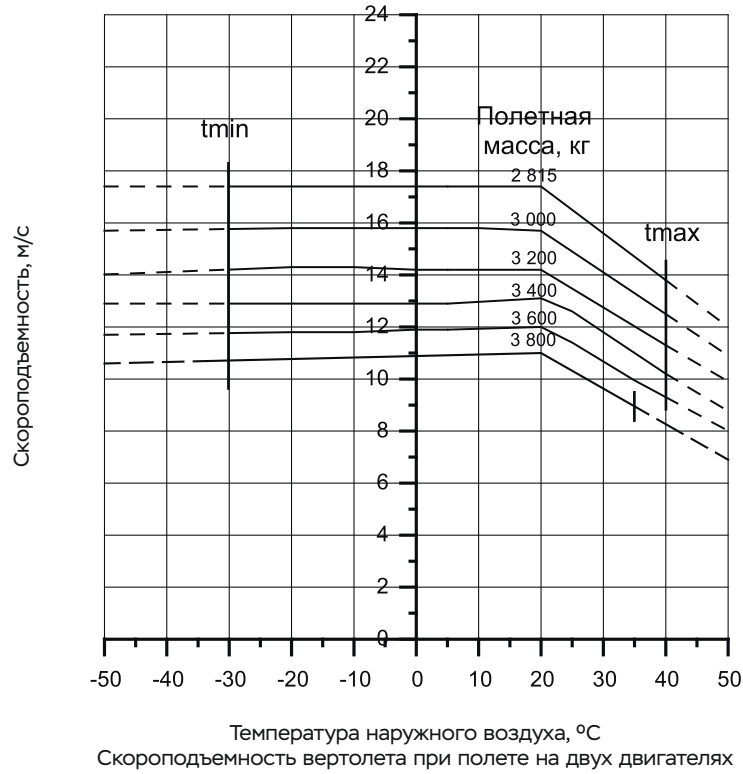
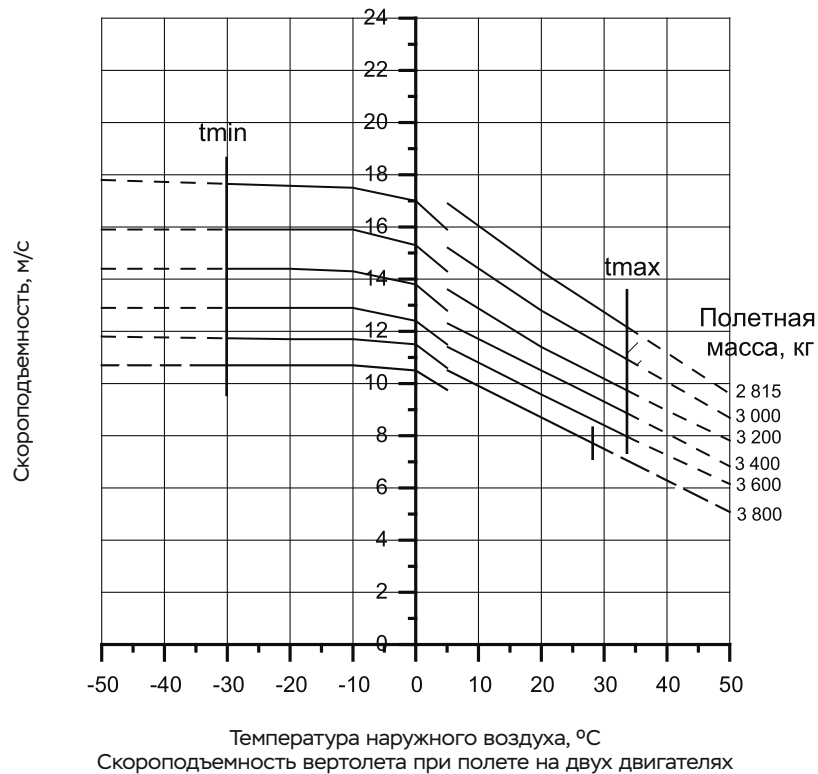


График непревышаемой скорости полета ( $V_{NE}$ ) в зависимости от барометрической высоты при полетной массе 3 800 кг, МСА

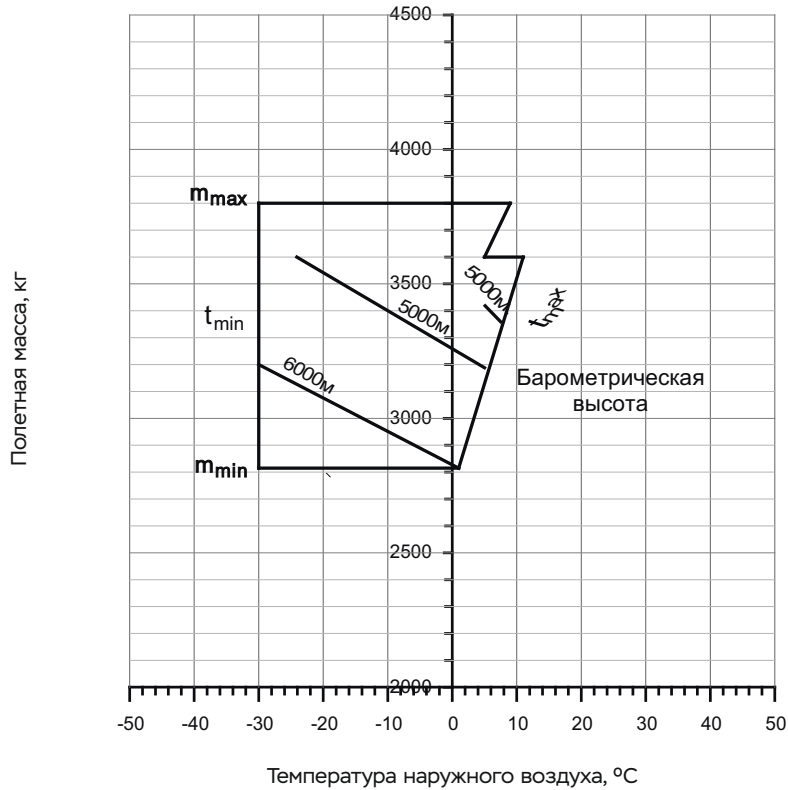
Максимальный продолжительный режим силовой установки  
Барометрическая высота 0м  
Относительная влажность 98%  
Обогрев включен при температуре наружного воздуха +5°C и ниже



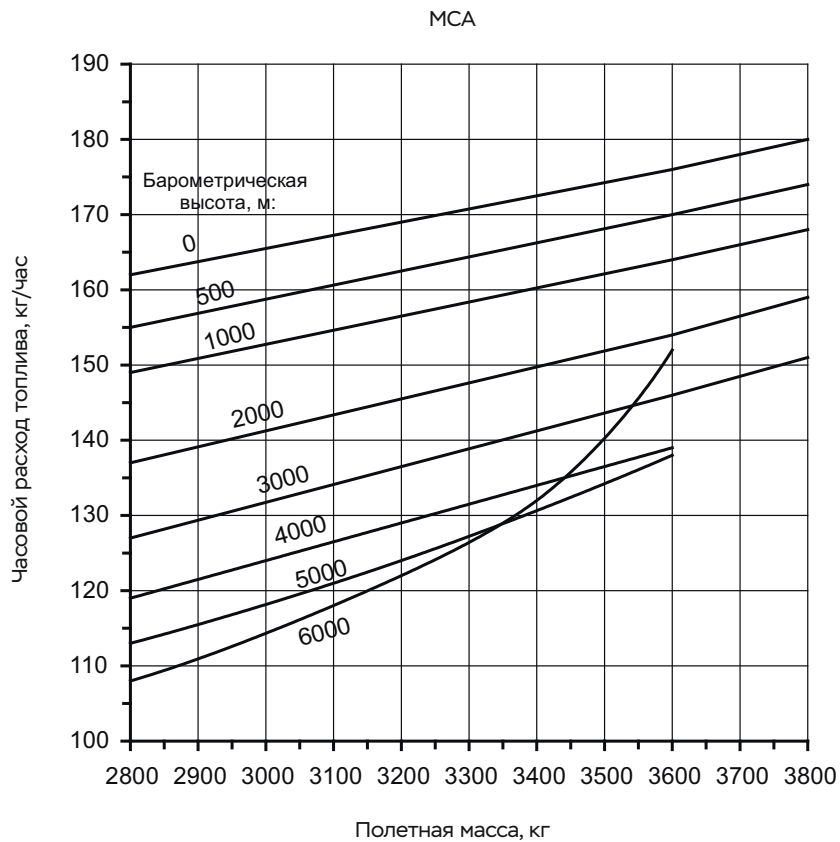
Максимальный продолжительный режим силовой установки  
Барометрическая высота 1 000м  
Относительная влажность 98%  
Обогрев включен при температуре наружного воздуха +5°C и ниже



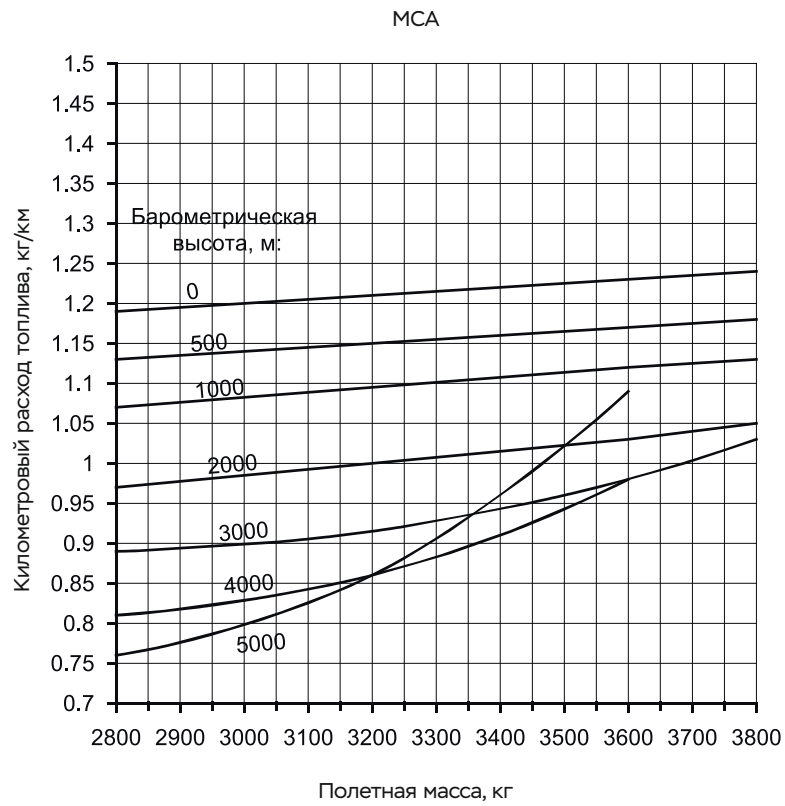
Висение в зоне влияния земли,  $h_k = 1$  м  
Взлетный режим силовой установки  
Обогрев включен при температуре наружного воздуха  $+5^{\circ}\text{C}$  и ниже



Статический потолок висения и максимальные массы вертолета в зоне влияния земли



Минимальные часовые расходы топлива на наивыгоднейшей скорости полета на максимальную продолжительность в зависимости от полетной массы и барометрической высоты.



Минимальные километровые расходы топлива на наивыгоднейшей скорости полета на максимальную дальность в зависимости от полетной массы и барометрической высоты.

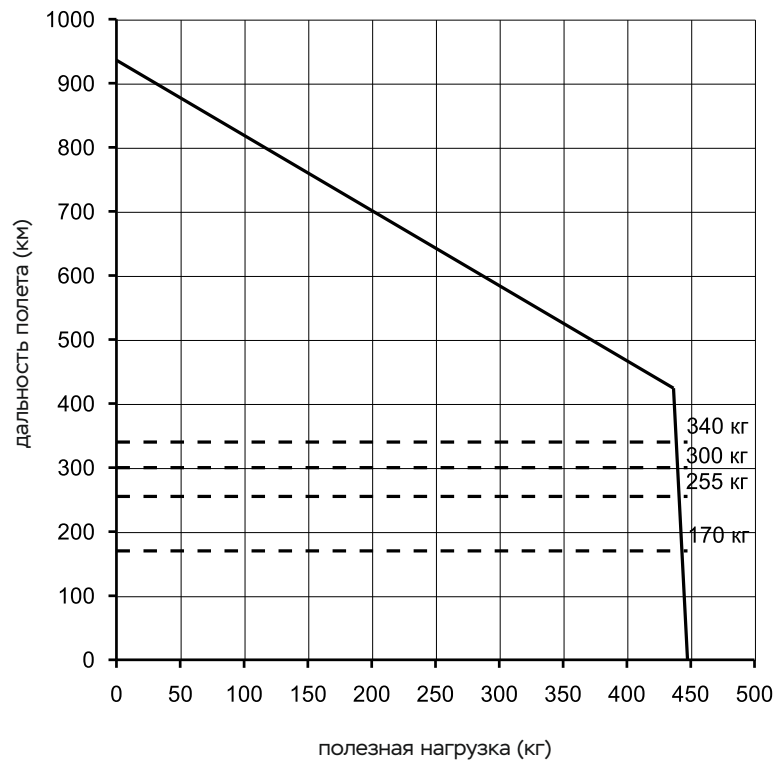


Диаграмма «Груз - Дальность», Ka-226T, один пилот, взлетная масса 3 800 кг с АНЗ на 20 мин. полета

## 9. Техническое обслуживание и ремонт

Для поддержания летной годности вертолета Ка-226Т предусмотрены следующие виды подготовок и технического обслуживания:

- предварительная подготовка;
- предполетная подготовка;
- к повторному полету;
- послеполетная подготовка;
- сезонное техническое обслуживание;
- ТО при хранении;
- специальное ТО.

### Подготовка вертолета:

- предполетная подготовка выполняется перед каждым полетом ВС - 22 н/ч;
- послеполетная подготовка - выполняется после каждого полета ВС - 8 н/ч;
- к повторному полету производится перед каждым новым вылетом ВС - 10 н/ч.

**Оперативное ТО** включает в себя предварительную подготовку, которая должна проводиться два раза в месяц, если не оговорено иное (но не реже одного раза в 15 дней).

**Периодическое ТО** должно выполняться по стандартной модели технического обслуживания, которая назначается по налету планера в часах и по календарным срокам эксплуатации (в зависимости оттого, что наступит ранее).

**Сезонное ТО** 48 н/ч выполняется при подготовке вертолета к осенне-зимнему (ОЗП) и весенне-летнему (ВЛП) периодам эксплуатации в соответствии с требованиями раздела 012.11.00 Руководства по технической эксплуатации вертолета и соответствующими пунктами Регламента технического обслуживания.

**ТО вертолета при хранении** выполняется в случае, если вертолет по каким-либо причинам не летает, этот вид обслуживания выполняется в единые сроки через каждые (30±5) дней, - 32 н/ч  
 (90±10) дней, - 32 н/ч  
 (180±20) дней, - 80 н/ч.

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	Трудоемкость, н/ч
(100±15) летных часов	-
(500±50) летных часов	-
(1 000±50) летных часов	-
(1 500) летных часов	-
(12±1) календарных месяцев	635 н/ч
(24 <sup>±2</sup> ) календарных месяцев	651 н/ч
(48 <sup>±2</sup> ) календарных месяцев	667 н/ч

## 10. Ресурсы и сроки службы вертолета и его компонентов

НАИМЕНОВАНИЕ	Назначенный ресурс
Фюзеляж	18 000 ч
Главный редуктор	1 000 ч / 7 лет
Установка передней (основной) опоры шасси	20 000 ч / 36 лет
Амортировка передней (основной) опоры шасси	8 000 ч / 12 лет
Лопаста верхнего (нижнего) несущего винта	3 000 ч / 15 лет
Колонка несущего винта	6 000 ч / 30 лет
Главный вал трансмиссии	6 000 ч / 30 лет
Блок комбинированных агрегатов управления	6 000 ч / 30 лет
Управление в центральном отсеке	6 000 ч / 30 лет
Вентилятор ОВ-226	3 000 ч / 15 лет
Колесо тормозное К134/Т334А	25 лет
Колесо не тормозное КТ350	25 лет
Гидравлический насос НП-130-2К	2 000 ч / 15 лет
Авиагоризонт АГР-81М-15	6 000 ч / 25 лет
Электромеханизм ЭПТ-2Т-90	6 000 ч / 30 лет
Токосъемник ТСВ226ПОС	6 000 ч / 30 лет
Токосъемник ТСВ226НВ	6 000 ч / 30 лет

## 11. Гарантии

Гарантийный срок эксплуатации вертолета Ka-226T – два года.

Гарантийная наработка Ka-226T – 500 летных часов в пределах гарантийного срока эксплуатации.

## 12. Обучение

Учебный центр размещен на ЛИК Чкаловский (Московская область), где есть все необходимые помещения для организации учебного процесса.

В учебном процессе широко используются современные методические материалы и технические средства обучения.

Теоретическая подготовка слушателей проходит в главном офисе Московского авиационного учебного центра.

Практические занятия и стажировка слушателей проходят в цехах и лабораториях лётно-испытательного комплекса АО «НЦВ Миль и Камов» и заводе изготовителе.

Летная подготовка проводится на базе лётно-испытательного

комплекса АО «КумАПП».

Возможно проведение практических занятий, стажировки и летной подготовки на базе Заказчика.

Обучение завершается итоговой аттестацией в форме экзамена или зачета. По результатам аттестации выпускникам центра выдаются сертификаты установленного образца.

Программы переподготовки специалистов гражданской авиации утверждены в ФАВТ (Росавиация) Министерства транспорта РФ и предполагают теоретическую и практическую переподготовку лётного и инженерно-технического персонала.







**АО «Вертолеты России»  
115054, Москва,  
ул. Большая Пионерская, д. 1**

**Тел.: +7 495 627 55 45  
Факс: +7 495 663 22 10**

**[www.russianhelicopters.aero](http://www.russianhelicopters.aero)  
[info@rhc.aero](mailto:info@rhc.aero)**

Технические и эксплуатационные данные приводятся на момент печати и могут быть изменены производителем без предварительного уведомления. В составе иллюстраций может быть изображено оборудование, которое не входит в базовую комплектацию.