

ЧЕТВЕРГ,
15 МАЯ

Новинки от Eurocopter в России



В мае дочернее подразделение европейской компании Eurocopter — «Еврокоптер Восток» поставило российскому клиенту первый вертолет AS355NP. Эта новая модификация популярной модели AS355 была сертифицирована в нашей стране в начале года. Пятиместный AS355NP — многоцелевой вертолет с повышенными характеристиками и увеличенной взлетной массой для эксплуатации в различных климатических условиях. Это стало возможным благодаря установке нового главного редуктора и двигателя Turbomeca Arrius 1A1. Кроме того, был обновлен комплекс авионики. Продажи новой модификации стартовали год назад.

На сегодняшний день в мире продано более 700 вертолетов семейства AS355, а их общий налет превысил 3 млн ч. В России сейчас эксплуатируется 11 машин этой модели. Помимо этого на конец года запланирована еще одна российская премьера от Eurocopter — первая поставка модели EC155. По словам представителей компании, эта двухдвигательная машина среднего класса вместимостью до 12 чел. и взлетным весом в 4900 кг предназначена для пассажирских перевозок VIP-уровня. Сертификация данной модели в России намечена на осень 2008 г.

Со скоростью самолета

На HeliRussia 2008 холдинг «Вертолеты России» демонстрирует две концептуальные разработки в рамках программы перспективного высокоскоростного вертолета, который может стать своего рода «прорывным» продуктом отечественного вертолетостроения. Модели будущей машины представлены двумя российскими вертолетными КБ — Миля и Камова — не впервые. Проект соосного вертолета Ка-92 уже демонстрировался на авиасалоне МАКС-2007, а разработка Ми-Х1 впервые была показана в конце прошлого года на праздновании 60-летнего юбилея МВЗ им. Миля.

Ожидается, что высокоскоростные вертолеты будут развивать невиданную для сегодняшних моделей скорость в 500 км/ч и в условиях нашей страны могут составить конкуренцию даже ре-

гиональным самолетам. Как рассказал Show Observer HeliRussia гендиректор «Вертолетов России» Андрей Шибитов, сегодня разработки находятся на этапе формирования научно-технического задела для реализации самой концепции высокоскоростного вертолета. «Сначала нужно понять, достижима ли, в принципе, скорость в 500 км/ч и какие издержки при этом мы понесем. Кроме скорости серьезно рассматрива-

ются и технико-экономические параметры», — объяснил он.

Как известно, скорость современных вертолетов ограничена примерно 300 км/ч конструкцией несущего винта. Основной проблемой при дальнейшем увеличении скорости является срыв потока на отступающей лопасти, что вызывает вибрации и в конечном счете может привести к разрушению несущего винта.

Окончание на с. 2

As Fast as Airplane

The Russian Helicopters holding company is showcasing two conceptual high-speed helicopter designs at HeliRussia 2008. This is not the first public demonstration for these projects: the Mil Mi-X1 program was unveiled in late 2007 during celebrations of Mil Helicopter Plant's 60th anniversary, while Kamov's Ka-92 coaxial helicopter design premiered at the MAKS 2007 show.

Both of the high-speed helicopters are expected to have a maximum speed of 500 km/hr, which is unattainable with contemporary rotorcraft designs. When used in Russia, they might even compete for with regional aircraft for passengers.

Russian Helicopters' General Director Andrei Shibitov told Show Observer HeliRussia 2008 that Mil and Kamov are now conducting fea-

sibility studies of their high-speed rotorcraft concepts. «First, we have to understand whether the speed of 500 km/hr can be achieved at all, and what cost we will have to pay for it», Shibitov said. «Apart from the speed issue, we are seriously looking at their operational efficiency.»

With existing helicopters, the main-rotor design limits their top airspeeds to approximately 300 km/hr. The primary problem encountered at faster speeds is stalling of the retreating blade, which leads to vibration that ultimately can destroy the main rotor.

To prevent the retreating-blade stall, the Mi-X1 will incorporate the so-called SLES (Stall Local Elimination System). «Our conservative estimate is that the new helicopter will travel at 450 to 500 km/hr,» according

to Mil General Designer Alexei Samusenko. «And this, mind you, will be achieved in a conventional helicopter layout, without the use of additional propulsion engines.» Nevertheless, Mil is considering the option of fitting the Mi-X1 with a rear pusher propeller, and a thrust-vectoring capability could be achieved by inserting control surfaces into the slipstream. The Ka-92 is also expected to have a pusher propeller.

Shibitov says Mil and Kamov could be ready to move from research to development in three to five years. It is possible that the resulting helicopters will shift into different weight categories. The Ka-92 is expected to weigh 9–12 metric tons, whereas the Mi-X1 might be much lighter — around 5 tons.

Maxim Pyadushkin



Впервые концепт высокоскоростного вертолета (на фото Ка-92) был продемонстрирован высшему руководству страны на авиасалоне МАКС-2007

The high-speed helicopter design (here on photo — Ka-92) was for the first time demonstrated to Russia's top government officials at MAKS-2007 air show

Матвей Писаев

ShowObserver

Обзор выставки

HELIRUSSIA 2008

Издатель: **А.Б.Е. Медиа****Генеральный директор**

Евгений Семенов

Главный редактор

Максим Пядушкин

Авторы

Андрей Быстров, Полина Зверева,
Елизавета Казачкова, Алексей Сапожников,
Алексей Силицкий

Выпускающий редактор

Валентина Герасимова

Директор по маркетингу и рекламе

Константин Рогов

Коммерческий директор

Сергей Беляев

Верстка и дизайн

Андрей Хорьков

Распространение

Галина Тимошенко, Владимир Харламов

Редакция: Тел.: (495) 626-5356

Факс: (495) 933-0297

E-mail: ato@ato.ru

Для писем:

Россия, 119048, г. Москва, а/я 127

Contact us at: A.B.E. Media

Tel./Fax: +7-495-933-0297

E-mail: ato@ato.ru

Correspondence: P.O.Box 127,

Moscow, 119048, Russia

Тираж 3000 экз.

Распространяется бесплатно

Редакция не несет ответственности за достоверность
информации, опубликованной в рекламных объявлениях.

Наш стенд на HeliRussia 2008: 7C**Другие издания «А.Б.Е. Медиа»:**

AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
обозрение
при участии
AVIATION WEEK

Russia & CIS Observer
QUARTERLY

Ежегодник АТО

ShowObserver
MAY 2009
ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

ShowObserver
JETEXPO
MOSCOW 2008

Со скоростью самолета

Окончание. Начало на с. 1

Концепт Ми-Х1 предполагает бороться со срывом потока в первую очередь за счет новой системы управления несущим винтом SLES (Stall Local Elimination System), которая будет снижать нагрузки на лопасти. «Мы скромно полагаем, что скорость новой машины составит 450–500 км/ч. И это при обычной вертолетной схеме без пропульсивных двигателей», — ранее заявлял генеральный конструктор МВЗ Алексей Самусенко. Тем не менее рассматривается вопрос применения на вертолете Ми-Х1 и толкающего винта с изменяемым

вектором тяги за счет размещения отклоняемых поверхностей в спутной струе. Такой же толкающий винт предусматривается в концепте КБ Камова Ка-92.

По словам Шибитова, потребуется еще 3–5 лет, чтобы от научных исследований перейти к опытным работам. При этом возможно, что оба проекта будут воплощены в жизнь в разных весовых категориях: Ка-92 предварительно ориентирован на вес 9–12 т, в то время как предполагается, что Ми-Х1 будет вертолетом гораздо более легкого класса — около 5 т.

Максим Пядушкин

Ecureuil в UTair

В конце апреля авиакомпания UTair, ведущий российский оператор вертолетной техники, сообщила о приобретении двух однодвигательных легких вертолетов AS350B3 Ecureuil производства Eurocopter. По словам представителей авиакомпании, вертолеты будут задействованы главным образом для выполнения работ в области геологоразведки и геофизики. По данным Eurocopter, эта модификация вертолета отличается повышенной эффективностью, машина имеет крейсерскую скорость 260 км/ч и способна перевозить на внешней подвеске 1400 кг груза. UTair уже эксплуатирует вертолеты производства Eurocopter: три BO-105 и один AS355N. В планах компании — создание совместно с Eurocopter интегрированного центра технического обслуживания и эксплуатации вертолетов европейского производителя.



С приобретением двух AS350B3 парк вертолетов Eurocopter компании UTair вырос до шести машин

Деловое общение на HeliRussia

На открывшейся сегодня выставке HeliRussia 2008 посетители и участники смогут не только пообщаться и ознакомиться с новинками вертолетной индустрии, но и принять участие в мероприятиях, ориентированных на профессиональную аудиторию.

В частности, сегодня в рамках деловой программы выставки состоится круглый стол «Развитие вертолетных комплексов государственной авиации: проблемы и пути решения». На этом мероприятии, организованном Военной академией Генерального штаба ВС России представители заказчиков и производители вертолетной техники будут обсуждать самые актуальные вопросы развития вертолетов для государственной авиации.

Также в первый день выставки пройдет мастер-класс «Дизайн летательных аппаратов», ориентированный на руководителей авиастроительных предприятий и дизайнеров. На этом семинаре, который проводят Минпромэнерго России и Экспертный клуб промышленности и энергетики, будут

обсуждаться вопросы, связанные с дизайном интерьеров ЛА, международные тенденции покраски ВС, а также подходы к управлению дизайн-проектом.

Существующая в России ситуация с подготовкой кадров будет рассмотрена на завтрашней конференции «Система подготовки кадров для вертолетной отрасли», в которой примут участие представители авиационных властей, образовательных учреждений и специалисты по подготовке кадров отраслевых предприятий.

Завтра также пройдет семинар по актуальной сейчас теме строительства и оборудования вертолетных площадок и вертодромов. Как минимум в пяти российских городах в данный момент на разных стадиях находятся проекты, связанные с муниципальными и региональными вертолетными перевозками. Поэтому многим будут интересны обсуждаемые на семинаре вопросы обеспечения необходимой инфраструктуры.

Алексей Сапожников

RUSSIAN HELICOPTERS

OBORONPROM group



MIL MOSCOW
HELICOPTER PLANT



KAMV



ULAN UDE
AIRCRAFT PLANT



KAZAN
HELICOPTER PLANT



ROSTVERTOL



ULAN UDE
AIRCRAFT PLANT



PROGRESS AEROSPACE
AIRCRAFT COMPANY



YEVREYEVSKIY
MACHINE-BUILDING
PLANT



ST. PETERSBURG
MACHINE-BUILDING
PRODUCTION ENTERPRISE



NOVOSIBIRSK
AIRCRAFT REPAIR
AND OVERHAUL PLANT



K. I. KHARKOV



HELICOPTER
SERVICE COMPANY



advertising

WWW.OBORONPROM.COM



UNITED INDUSTRIAL CORPORATION
OBORONPROM

От первого лица

«Нужно время, чтобы приучить людей к тому, что на вертолетах летать можно и нужно»

Михаил КАЗАЧКОВ

Председатель
Ассоциации
вертолетной
индустрии

Ассоциация вертолетной индустрии, созданная в конце 2006 г., стала первой общественной площадкой для неформального общения российских производителей и операторов вертолетной техники. О том, какие проблемы отрасли будут приоритетными в работе Ассоциации, корреспонденту Show Observer HeliRussia 2008 рассказал ее председатель Михаил Казачков.



— Название возглавляемой Вами Ассоциации вертолетной индустрии подразумевает, что она должна состыковывать интересы всех участников этого рынка.

— Конечно, ведь до создания Ассоциации диалог между производителями и операторами отсутствовал вообще. Он и сейчас еще очень сложно устанавливается. Потому что позицию производителя, которая бытовала в советское время, в одночасье изменить невозможно. Но прошедший год показал, что Ассоциация будет работать и решать возлагаемые на нее задачи. Мы должны направить нашу деятельность на создание и развитие российского вертолетного рынка. Это процесс, который зависит от поведения не только одной стороны. Это многосторонний диалог.

— Каким образом Ассоциация как общественная организация оценивает стратегию развития российского вертолетостроения, которую предлагает холдинг «Вертолеты России»?

— Относиться к любым инвестициям и программам развития мы можем только положительно. Сейчас вертолетостроение находится на непростом этапе. Эта высокотехнологичная и наукоемкая отрасль трудно выходит из кризиса. Тот перелом, который только лишь намечился в вертолетостроении, не произойдет в течение двух-трех лет. Устранить пятнадцатилетний разрыв быстро не получится. В 90-е гг. в отрасль ничего не инвестировалось и предприятия были брошены на произвол судьбы; каждый выживал как мог. Во мно-

гом из-за этого появилась порочная политика эксплуатации заказчика как дойной коровы. На машину заведомо устанавливается заниженный ресурс, за продление которого впоследствии взимаются деньги. Но предприятие, продающее вертолет, должно обеспечивать его весь жизненный цикл. Конечно же, сегодня подход к этому в отрасли меняется, но изменить всю ситуацию мгновенно невозможно, хоть десять ассоциаций создай. В любом случае Ассоциация — это общественная организация и она не будет брать на себя или дублировать обязанности холдинга. Что касается задач, которые преследовались при ее создании, они достаточно понятны. И национализация в данном случае пошла только на пользу. Кроме всего прочего целью создания холдинга являлось устранение внутренней конкуренции, когда два КБ бились за госзаказ и в итоге страдали оба. Сейчас государственная политика направлена на поддержку всей вертолетной отрасли. Все заводы загружены и имеют заказы на ближайшее время.

— Крупнейшие российские эксплуатанты, такие как «Газпромavia» и UTAir, разместили большие заказы на вертолеты отечественного производства. В какой мере наш авиапром покрывает спрос на вертолетную технику?

— В разных сегментах потребность рынка различна. В нише легких вертолетов, у которых помимо перевозки пассажиров есть масса других разнообразных задач (например, первоначальное обуче-

ние или патрулирование ЛЭП и газопроводов), спрос не закрыт. На сегодня этот сегмент закрывается Ми-8, машинами среднего класса. Поэтому в нише легких вертолетов каждая компания будет исходить из собственных возможностей. Рынок все расставит по своим местам. Ввести вертолет — полдела, эксплуатировать его — совершенно другая история. На сегодняшний день одинаково сложно эксплуатировать как «Ансат», так и ВК117 или ЕС145, потому что нет соответствующей инфраструктуры. Но под давлением рынка будут развиваться сервисные центры как отечественных производителей, так и зарубежных. Компании, готовые к инвестициям, будут ввозить западную технику. Будут развиваться схемы, когда одна и та же машина будет эксплуатироваться в корпорациях на нескольких задачах.

— С какими еще проблемами сталкиваются эксплуатанты вертолетной техники кроме разрешительного порядка выполнения полетов?

— Что касается разрешительного порядка, то здесь есть большие положительные сдвиги. Уже существует процедура подачи срочного плана, и при определенных условиях можно в течение 20 мин получить разрешение на вылет. Хотя это по-прежнему разрешительная система и мы, опять же, упираемся в отсутствие специалистов, которые должны были бы заниматься разработкой новых федеральных авиационных правил. Отсутствует культура использования вертолетов. Несмотря на то что московский регион самый продвинутый, у населения нет привычки летать на вертолетах. Нужно время, чтобы приучить людей к тому, что на вертолетах летать можно и нужно, удобно и безопасно. С другой стороны, у госзаказчиков, которые в силу производственной необходимости пользуются вертолетным транспортом, осталось представление, что летать на вертолете очень дешево. Платить большие деньги авиакомпаниям на сегодняшний день не принято. Это отдельная тема для Ассоциации, которая требует работы с заказчиками с целью поднять уровень цен на рынке вертолетных услуг. В результате ряда совещаний нам удалось убедить заказчиков в том, что это стоит дороже. Ведь деньги, которые недополучил эксплуатант, — это средства, вынутые из отрасли. Не имея их, эксплуатант не может заказать новую технику, а КБ и производитель не получают заказ.

Беседовала Елизавета Казачкова

Ми-34 поспорит с Robinson

Московский вертолетный завод им. Миля (МВЗ) представляет на выставке HeliRussia 2008 макет легкого вертолета Ми-34 с салоном для VIP-пассажиров. Холдинг «Вертолеты России», куда входит МВЗ, планирует возобновить программу производства этого вертолета, в том числе за счет ориентации Ми-34 на частных и корпоративных клиентов. Ми-34 разработан в 80-х гг. как спортивно-пилотажный и учебно-тренировочный вертолет для ДОСААФ и летных училищ. В базовом варианте эта четырехместная машина массой до 1,5 т способна выполнять фигуры высшего пилотажа, включая «петли» и «бочки».

Как рассказал Show Observer HeliRussia 2008 главный конструктор программы Анатолий Белов, помимо обновления салона с вертолета планируется снять около 80 кг бортового оборудования, которое было установлено на базовой модели в интересах Минобороны. Это не только увеличит грузоподъемность и дальность полета, но и уменьшит стоимость Ми-34 на 180 тыс. долл. После этого он будет способен конкурировать с популярной в России поршневой моделью Robinson R44, а учитывая пошлины на ввоз иностранной авиатехники, Ми-34 может оказаться и более выгодным приобретением.

Далее разработчики намереваются заменить поршневого двигателя М-14В26В, установленный сейчас за пассажирской



Модернизированный Ми-34 получит газотурбинный двигатель, новый салон и бортовое оборудование

кабиной, на газотурбинный с выносом его в обтекатель на фюзеляже. По словам Белова, в качестве новой силовой установки рассматриваются двигатели Turbomeca Arrius 2F (такой же стоит на вертолете Eurocopter EC120 Colibri) и АИ-450 разработки запорожского КБ «Прогресс».

Помимо улучшения летно-технических характеристик машины установка нового двигателя за пределами фюзеляжа освобождает место в салоне, что дает возможность более комфортно разместить пассажирские кресла и организовать грузовой отсек. Разработчики считают, что в варианте с газотурбинным двигателем Ми-34 может конкурировать с EC120.

Обновленный салон Ми-34 с комфортными креслами рассчитан на перевозку четырех пассажиров. Управление изначально спаренное останется только на правом месте пилота. Изменения коснутся и БРЭО. По словам Белова, сейчас ведутся

переговоры с Раменским ПКБ о поставках авионики. Пока же вертолет планируется оборудовать 12-дюймовым многофункциональным ЖК-дисплеем российского производства.

Производство Ми-34 продолжится на арсеньевском заводе «Прогресс». В 90-х гг. в Ар-

сеньеве уже выпустили малой серией 22 вертолета, которые поступили в опытную эксплуатацию в России и нескольких зарубежных странах, включая Нигерию и Казахстан. Однако после этого производство Ми-34 было прекращено из-за отсутствия финансирования. Сейчас основная задача — восстановить цепочку поставщиков, развалившуюся за прошедшие годы. Уже достигнуты соглашения с пермским заводом «Редуктор-ПМ» о поставках агрегатов трансмиссии, а со Ступинским МПП — о производстве втулок основного и рулевого винтов и автомата перекаса. По оценке Белова, на возобновление производства Ми-34 потребуется около 20 млн евро. Предполагается, что необходимая сумма будет изыскана в следующем году.

Андрей Быстров

Активы «Оборонпрома» концентрируются в ВТБ

В конце апреля промышленная корпорация «Оборонпром» передала в номинальное держание Банка ВТБ свой пакет (75%) акций Улан-Удэнского авиазавода. Как пояснил пресс-секретарь Оборонпрома Илья Якушев, это техническая операция в рамках выполнения стратегического решения Оборонпрома о сосредоточении всех своих акций у единого держателя. В холдинг «Оборонпром» входят основные российские вертолетостроительные предприятия. Напомним, что в сентябре 2006 г. Оборонпром и ВТБ заключили соглашение о сотрудничестве, в соответствии с которым ВТБ будет привлекаться в качестве основного банка для обслуживания ОПК «Оборонпром» и принадлежащих ему предприятий, что позволяет холдингу контролировать не только активы предприятий, но и их финансовые потоки.

Алексей Сеницкий

AGUSTA A09 POWER
Ваше время дороже денег



Единственное предложение на рынке России!
Самый скоростной вертолет в своем классе (300 км/ч).
70% вертолетных VIP-перевозок в мире.

5 500 000 \$

Ассоциация тяжелых вертолетов России

Одним из важнейших результатов конференции эксплуатантов вертолетов Ми-26Т, состоявшейся в марте в Ростове-на-Дону, стало создание некоммерческой Ассоциации тяжелых вертолетов России (АТВ РФ). В ее состав вошли представители министерств, ведомств и частных компаний страны. Как говорит заместитель гендиректора ОАО «Роствертол» Александр Колупаев, совместные усилия производителей, эксплуатантов и представителей госструктур, входящих в АТВ, помогут создать цивилизованный рынок авиационных услуг, обеспечить ТОиР, продление ресурса узлов и агрегатов, повысить рентабельность работы компаний.

Смысл деятельности АТВ прозрачен — вертолет Ми-26Т, обладая уникальными характеристиками, способен сформировать собственную рыночную нишу, однако этому мешают, помимо прочих причин, разобщенность действий организаций, вовлеченных в технологическую цепочку применения Ми-26Т (производство, эксплуатация, поддержание летной годности и модернизация), а зачастую и их конкуренция (в качестве аналогии можно привести ситуацию с другим уникальным постсоветским продуктом — тяжелым транспортным самолетом Ан-124 «Руслан»). Скоординировать, насколько это возможно, действия всех участников рынка и призвана АТВ.

Одним из первых шагов ассоциации стало обращение к 14 поставщикам комплектующих для Ми-26Т с просьбой удержать цены в 2008 г. на уровне прошлого года, поскольку рост цен на продукцию российских предприятий делает эксплуатацию Ми-26Т неконкурентоспособной. Себестоимость летного часа этого вертолета оценивается в 8 тыс. долл. «Некоторые производители комплектующих уже подняли цены в полтора-два раза», — говорит Александр Колупаев. Впрочем, едва ли обращения и призывами можно преодолеть глубинные инфляционные процессы в российской экономике.

Алексей Синицкий

Russia's UTair Orders EC175 from Eurocopter

In late February, Russian operator UTair ordered 15 Eurocopter EC175 utility helicopters and placed another 15 on option. The company also signed a protocol with the European manufacturer's subsidiary in Russia — Eurocopter Vostok — for the procurement of 20 AS350B3 Ecureuil helicopters.

Eurocopter is co-developing the seven-ton EC175 with China. By late April the manufacturer had booked more than 100 firm orders and options for this new rotary-wing aircraft. The EC-175's first flight is scheduled for 2009; deliveries should start in 2011. Eurocopter estimates the market for the EC175 at 800 units or more. UTair has placed the largest order for the type to date, surpassing well-known international operators Bristow Helicopters and VEH Helicopters.

Under its strategic agreement with Eurocopter Vostok, UTair is planning to open a full-scale maintenance center



UTair, Russia's largest helicopter operator, has placed the largest order for Eurocopter's new EC175

and a training academy for aircrew and ground personnel at its base in the Siberian town of Tyumen. According to UTair General Director Andrey Martirosov, the partnership with Eurocopter will help the company expand operations in the areas of geological survey, pipeline monitoring and scheduled passenger services.

Some time ago Gazpromavia, the aviation arm of Russia's gas giant Gazprom, was mulling the purchase of a comparable number of Eurocopter EC225 Super Pumas.

The company would need the helicopters to service its offshore operations at the Shtokman gas deposit in the Barents Sea. While no information currently is available about any relevant agreements, the recent inauguration of maintenance centers for Eurocopter helicopters and Turbomeca engines at Gazpromavia's Ostafyevo base airport in the Moscow region is an indication that the operator has not abandoned its procurement plans.

Elizaveta Kazachkova

Модули для Ка-226

Компания «Камов» выставляет на HeliRussia 2008 два сменных модуля транспортной кабины для многоцелевого вертолета Ка-226. Первый модуль — санитарный, оснащен оборудованием для оказания медицинской помощи на месте, а также предназначен для эвакуации на носилках двух пострадавших в сопровождении двух медиков.

Кроме того, «Камов» экспонирует пассажирскую кабину в VIP-конфигурации, рассчитанную на перевозку четырех пасса-



Ка-226 выполнен по схеме «летающее шасси» — быстроразъемная задняя кабина может подбираться, исходя из целей эксплуатации

жиров. Эта кабина отличается пониженным уровнем шумов и вибрации. Дизайн интерьера выполнен подмосковной компанией «АэроТакси-Сервис» — специалистом по переоборудованию пассажирских вертолетов. Комплектация VIP-варианта дополнительным оборудованием предлагается по желанию заказчика.

Ка-226 является глубокой модернизацией вертолета Ка-26. Как и его предшественник, он сконструирован по схеме «летающее шасси», с быстроразъемными задними кабинами. «Камов» предлагает ряд вариантов кабины, предназначенных для решения различных задач — от перевозки пассажиров до пожаротушения и патрулирования нефте- и газопроводов. По словам заместителя главного конструктора «Камова» Вениамина Касьяникова, замена одной кабины на другую силами двух-трех человек занимает не более 2 ч.

Андрей Быстров

Ка-32 обживается за рубежом



Благодаря уникальным характеристикам соосной системы вертолеты Ка-32 оказались востребованы за рубежом

По прогнозам генерального конструктора ОКБ «Камов» Сергея Михеева, вертолет Ка-32А11ВС до конца 2008 г. получит сертификат типа в EASA, заменяющий выданный в прошлом году европейский ограниченный сертификат летной годности. В конструкцию вертолета внесены доработки, которые потребовал сделать сертификационный комитет EASA на основании летных испытаний и представленной документации. Сейчас «Камов» совместно с компанией «Климов» завершает работы по сертификации силовой установки и ВСУ вертолета.

Ка-32 оказался своего рода уникальным летательным аппаратом — из примерно полутора сотен выпущенных гражданских машин различных модификаций около 80 эксплуатируется за границей: в Канаде, Швейцарии, Испании, Португалии, Японии и Южной Корее. Первопроходцами его освоения выступили канадская компания Vancouver Island Helicopters Logging (VIN Log-

ging) и швейцарская Heliswiss. «Мы искали вертолет с большей грузоподъемностью, чем у Sikorsky S-61, — рассказывает менеджер проекта Ка-32 VIN Logging Дэвид Томпсон. — S-61 поднимает максимум 4500 кг, но это при неполной заправке. А 5000 кг для Ка-32 — реальный вес, с которым он может полноценно работать. Казалось бы, разница невелика, но благодаря ей Ка-32 вписывается в нишу между S-61 и S-64 с грузоподъемностью 9000 кг. Мы много работаем, например, по контрактам с нефтяниками, потому что только Ка-32 способен поднять буровую весом свыше 4500 кг, перевезти ее более чем на 100 км и вернуться назад без дозаправки. Конечно, то же самое можно сделать и на S-64, но тогда затраты будут в два раза выше».

Сертификат типа на Ка-32А11ВС по нормам FAR-29 Министерство транспорта Канады оформило в мае 1998 г. «Сертификат был получен с ограничениями, — говорит Дэвид Томпсон. — Часть из них мы сняли, а

другие снимать нет смысла — например, на Ка-32 не допускаются коммерческие перевозки пассажиров, но это вообще не пассажирская машина». В декабре 2006 г. было выдано дополнение к сертификату летной годности, предоставляющее возможность авиаперевозок служебных пассажиров, что очень важно для применения машин в спасательных операциях (VIN Logging уже имеет опыт перевозки канадских военных спасателей после землетрясения в Пакистане).

Швейцарская компания Heliswiss использует вертолеты Ка-32 главным образом для проведения строительных работ в горах по монтажу линий электропередачи, подвесных горнолыжных подъемников и т. д. Кроме того, вертолеты используются для транспортировки и монтажа подъемных кранов. Работы идут не только в Швейцарии, но и в Италии, Австрии, Германии, Франции и Испании, а иногда и в других регионах мира.

«Нам нужен вертолет, способный совершать очень точные маневры, от этого зависит эффективность и безопасность работы, — рассказывает генеральный директор Heliswiss Люци Тишхаузер. — Для монтажа требуется буквально миллиметровая точность. Тут и проявляются преимущества вертолета соосной схемы, поскольку машина с рулевым винтом всегда капельку «подтанцовывает». В Швейцарии в 1996 г. получена валидация авиационных властей на тип Ка-32А12, который дорабатывался Heliswiss под надзором со стороны ОКБ «Камов».

В Испании и Португалии вертолеты Ка-32 в основном заняты тушением пожаров. Компания Helicopteros del Sureste (Heli-sureste) эксплуатирует шесть машин, столько же было поставлено в прошлом году для Министерства внутренней администрации Португалии. В сентябре 2007 г. вертолет Ка-32А11ВС получил сертификат летной годности в Чили.

Алексей Синицкий

AGUSTA A109 POWER
Ваше время дороже денег



Год выпуска: 2000.
Общий налёт 1400 часов.
Вертолёт зарегистрирован и готов к полётам.
Единственный вертолёт, сертифицированный в России для полётов IFR.

5 500 000 \$

От первого лица

«Мы стали увереннее
смотреть в будущее»Андрей
ШИБИТОВГенеральный
директор ОАО
«Вертолеты России»

За последние несколько лет российское вертолетостроение прошло непростой путь консолидации, и сейчас предприятия отрасли находятся под единым управлением ОАО «Вертолеты России». Генеральный директор этой управляющей компании Андрей Шибитов рассказал Show Observer HeliRussia 2008, как объединение усилий поможет отечественным вертолетостроителям занять достойное место на мировом рынке.

— Известно, что в последние годы российская отрасль вертолетостроения переживает определенный рост. Сколько вертолетов произвели отечественные предприятия в прошлом году?

— Я бы сказал, что мы стали увереннее смотреть в будущее. Это подтверждают итоги прошедшего года — предприятия отрасли выпустили 121 машину, общий объем поставок составил чуть меньше 30 млрд руб. Однако наши результаты пока несоизмеримы с объемами производства ведущих зарубежных производителей. Поэтому одним из важных направлений нашей деятельности является повышение эффективности производства с целью обеспечить выполнение тех заказов, которые мы имеем, — а они сегодня превышают наши возможности. На этот год у нас предварительно запланирован выпуск 220 вертолетов, то есть объем производства должен вырасти почти в два раза. Заказами на 2008 г. мы полностью обеспечены; более того, мы уже вынуждены переносить часть заказов на 2009–2010 гг.

— Какую долю в поставках отрасли занимают заказы от российских вертолетных операторов?

— К сожалению, пока 80% поставляемой техники идет на экспорт, хотя начинает оживать и внутренний рынок. Мы надеемся, что в этом году и в следующем объеме техники, поставляемой на российский рынок, будет увеличиваться.

Большинство машин, поставляемых на отечественный рынок, сейчас идет в



Вертолеты России

авиакомпанию UTair. В прошлом году было еще несколько более мелких контрактов с другими эксплуатантами — в основном на машины с VIP-салонами. Мы знаем, что «Газпромavia» планирует обновить свой вертолетный парк, и рассчитываем на этот заказ, который для нас будет очень престижно выполнить. В целом в этом году ожидаем примерно двукратного роста законтрактованных машин, которые должны будут быть поставлены российским заказчикам.

— Российские производители ставят перед собой задачу к 2015 г. занять 15% мирового рынка вертолетостроения. В каких сегментах отечественное вертолетостроение сможет предложить наиболее конкурентоспособные продукты?

— Эта задача настолько же сложна, насколько и амбициозна. Для того чтобы ее реализовать, предстоит серьезная работа не только в области маркетинга и продаж, но и по всем направлениям деятельности. Это в первую очередь обновление модельного ряда за счет выпуска в кратчайшие сроки на рынок новых моделей и глубокой модернизации серийно выпускаемых машин, с тем чтобы они более адекватно отвечали требованиям заказчиков и продолжали оставаться конкурентоспособными на рынке. Это и серьезная реструктуризация производства в рамках вертолетостроительного объединения, для того чтобы обеспечить эффектив-

ность и тот объем производства, который рынок будет готов принять.

К 2015 г. мы планируем выйти на объем производства в 500 машин в год. Если говорить о моделях, которые должны будут при успешном выполнении остальных пунктов нашей программы развития обеспечить планируемую долю рынка, то это прежде всего глубоко модернизированный вертолет Ми-8. Серьезную лепту в увеличение объема поставок должны внести Ка-226, «Ансат» и Ми-38. Мы также планируем, что к 2015 г. должны выйти на рынок машины в совершенно новых для нас нишах — Ми-54 в классе 4,5 т, Ка-62 в классе 6,0–6,5 т.

— Объединение отрасли уже практически завершено. Значит, можно приступать к реструктуризации производственных мощностей?

— Я бы не сказал, что объединение в полной мере завершено в том виде, как предполагалось. Завершен первый этап — успешно и в те сроки, которые планировались. Сегодня идет подготовка ко второму этапу; он как раз и предусматривает разработку ряда единых стратегий по всей видам деятельности: маркетинг, модернизация производственной платформы, восстановление научно-технического задела и т. д.

Не дожидаясь утверждения комплексной программы развития отечественного вертолетостроения, мы уже начали ее частичную реализацию за счет собственных ресурсов. В Панках строится вертолетный научно-технический комплекс, куда войдут КБ им. Миля и Камова, глубоко модернизированное опытное производство, экспериментально-исследовательский комплекс, а также летный комплекс, расположенный в поселке Чкаловский. Мы планируем ввести эти объекты в строй к 2010–2013 г., что создаст условия для разработки новой техники. Параллельно с 2010 г. мы начнем реконструкцию производственных мощностей наших предприятий, с тем чтобы они, с одной стороны, соответствовали технологиям, которые будут заложены в перспективный модельный ряд, а с другой — повысили эффективность и снизили издержки производства. Кроме того, будут созданы специализированные производства, когда, например, механообработка или литейное производство одного завода будет поставлять свою продукцию для всех предприятий объединения.

Беседовал Максим Пядушкин

В Санкт-Петербурге построят вертолетные площадки

В Комитете по транспортно-транзитной политике администрации Санкт-Петербурга прорабатываются планы по строительству сети вертолетных площадок в черте города и вдоль Кольцевой автодороги (КАД). В минимальном варианте планируется возвести шесть площадок вдоль КАД и вертодром в районе Пулковской развязки. Сейчас в черте Санкт-Петербурга есть несколько площадок, но активно используются только две — в яхт-клубе и Петропавловской крепости, откуда осуществляются экскурсионные полеты над городом.

Общая стоимость проекта оценивается в сумму от 360 млн руб. Бюджетных средств непосредственно на строительство в этом году не предусмотрено. Но оно может частично финансироваться из средств, направляемых на развитие транспортной системы города. Другую часть бюджета проекта предполагается покрыть за счет частных инвестиций, однако контрольный пакет будет оставлен в руках государства.

Заинтересованность государственных институтов в развитии вертолетной инфра-

структуры объясняется прежде всего потребностями МЧС и муниципальных служб. Перспективы коммерческих перевозок пока не ясны.

В настоящее время несколько компаний в Санкт-Петербурге предлагают экскурсионные и коммерческие полеты по городу и Ленинградской области. В городской черте полеты проходят над руслом Невы, причем, по словам участников рынка, организация коммерческих перевозок существенно сложнее экскурсионного обслуживания и пока малоперспективна.

Экскурсионное обслуживание потенциально может послужить стартовым видом работ, за которым последуют и другие варианты коммерческой эксплуатации. Во многих городах России сейчас строятся вертолетные площадки или как минимум прорабатывается возможность их возведения. В некоторых из них, как и в Санкт-Петербурге, уже выполняются экскурсионные полеты. Так, например, «Башкирские авиалинии» предлагают возможность увидеть Уфу с борта берущего трех пассажиров Robinson R44. Полеты



Федор Борисов

Пока вертолеты в Санкт-Петербурге используются только для экскурсионных целей

проходят вне зоны жилых массивов и промышленных объектов, в светлое время суток, с условием хорошего обзора местности, на высоте от 400 м. Единственный город, коммерческие полеты над которым сегодня разрешены в полном объеме (причем даже на одномоторных вертолетах) — это Екатеринбург, но в нем пока нет необходимой инфраструктуры. В настоящее время там идет процесс приемки и сдачи в эксплуатацию первых трех вертолетных площадок.

Алексей Сапожников



РОССИЯ ВСЕГДА С ТОБОЙ
WWW.ROS.RU

АВИАЦИОННОЕ СТРАХОВАНИЕ



Г. МОСКВА, УЛ. ВОЛОЧАЕВСКАЯ, Д. 38, СТ.1
AVIA@ROS.RU (495) 799 9999

Регистрация «Открытие страхового предприятия «Росстрах»» в Едином государственном реестре юридических лиц от 15 марта 2006 г. №008273. Регистрационный номер 0000.

Вертолетные перевозки над Москвой будут лучше контролироваться

В Москве готовится к запуску в опытную эксплуатацию система автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В), обеспечивающая возможность управления воздушным движением на высотах «ниже нижнего эшелона». Внедрение этой системы — одно из необходимых условий для начала коммерческих вертолетных перевозок в городе. На сегодняшний день полеты над Москвой разрешены только для МЧС и муниципальных служб.

Этот проект выполняется государственным учреждением «Московские авиационные услуги» (МАУ), созданным для реализации городской целевой программы «Возрождение и развитие региональных авиaperезовок с использованием малой авиации на 2006–2010 годы». В настоящее время проводятся работы по монтажу составляющих комплекса в Московском зональном центре управления воздушным движением, на командных пунктах Командования специального назначения и Федеральной службы охраны, а также на трех высотных зданиях Москвы. Другими составляющими системы являются спутники GPS/ГЛОНАСС и оборудование, устанавливаемое на борт каждого судна.

Система предназначена для обмена по УКВ-радиоканалу информацией о местоположении ВС по принципу «каждый с каждым» и позволяет иметь полную картину обстановки в воздушном пространстве как диспетчеру УВД, так и командиру судна.

В рамках программы также предполагается возведение и дооборудование вертолетных площадок и вертодромов для обеспечения возможности местных и региональных вертолетных перевозок. Прорабатываются возможные места размещения площадок и в черте Москвы — в первую очередь для нужд МЧС и муниципальных служб.

Несмотря на то что программа не ставит целью выполнение коммерческих полетов над Москвой, по словам заместителя директора МАУ Константина Клещева, «вопрос о совместной эксплуатации имеющихся и возводимых вертолетных площадок прорабатывается, но пока находится на стадии изыскательских работ».

Алексей Сапожников

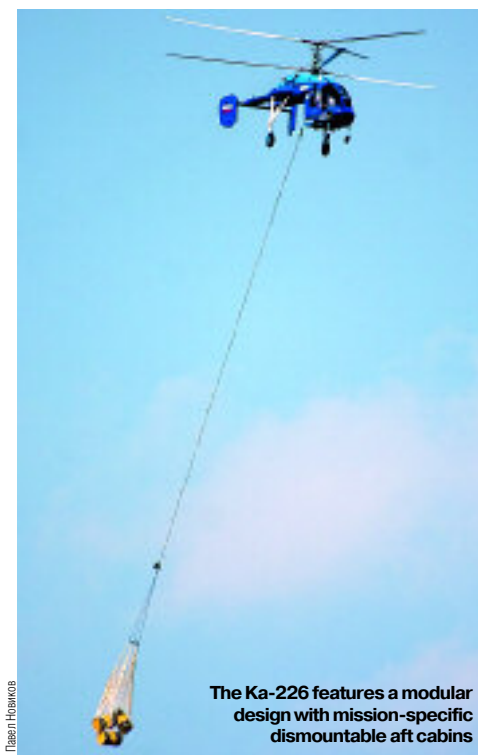
Cabin Modules for Ka-226

Kamov's participation at HeliRussia 2008 includes two mission-specific transport cabins for the Ka-226 light helicopter. The air ambulance cabin is equipped to provide pre-hospital medical assistance, and it also can be used to evacuate two stretcher casualties with a pair of medical personnel to provide in-flight support.

The other cabin is designed for transporting four VIP passengers. It features reduced noise and vibration. The cabin was designed by AirTaxi-Service, a Moscow Region-based company offering refurbishment solutions for passenger helicopter interiors. Options also exist for add-on equipment that meet customers' VIP cabin needs.

The Ka-226 is an advanced version of the Kamov Ka-26 utility helicopter, powered by Allison 250-C20R turboshaft engine. Like its predecessor, this model features modular design with replaceable aft cabins. Kamov offers a range of cabin modules for a variety of missions, from passenger services to fire-fighting operations and pipeline patrols. According to Kamov Deputy General Designer Veniamin Kasyanikov, a swap-out of cabins can be performed by a team of two or three ground personnel within two hours.

Andrey Bystrov



The Ka-226 features a modular design with mission-specific detachable aft cabins

Hermes пока не долетел до России

Несмотря на предварительные намерения, европейский производитель Eurocopter пока не готов показать в России эксклюзивную модель своего вертолета EC135 Hermes. Совместный проект Eurocopter и французского Дома моды Hermes стартовал летом прошлого года на ежегодной конференции Национальной ассоциации бизнес-авиации (NBAA) в Атланте, США.

По словам партнеров, они решили продемонстрировать, что предназначение вертолета может выходить за рамки традиционно отведенной ему роли. Hermes предлагает заказчикам создание индиви-

дуальных светлых тонов. Учитывая пожелания пассажиров, для минимизации внешнего шума и вибрации мастера Hermes использовали ткань и кожу. Поверхности от пола до потолка покрыты фирменной тканью Toile H, которую дом Hermes применяет при изготовлении багажных сумок и сопутствующих аксессуаров с 1920-х гг.; кожаная обивка сидений изготавливается вручную.

По словам старшего исполнительного вице-президента Eurocopter Филиппа Араша, вертолет Hermes представляет собой продукт с высокой добавленной стоимостью для особого, очень требователь-

ного, но достаточно узкого рыночного сегмента. Для каждой страны предусмотрена квота в одну машину. В 2008 г. Eurocopter планирует выпустить всего две эксклюзивные модели; обе они уже нашли покупателей. Ближайшие заказы на EC135 Hermes принимаются только на 2009 г. По информации



По замыслу разработчиков EC135 Hermes должен стать наглядным воплощением вертолетной роскоши

представителей европейского производителя, заказов из России на эту машину пока не поступало.

Максим Пядушкин

ShowObserver

Обозрение выставки

Москва, МВЦ «Крокус Экспо», 17–19 сентября 2008 г.

JETEXPO
MOSCOW 2008

Официальное ежедневное издание Международной выставки деловой авиации JET EXPO'2008

Show Observer JET EXPO'2008 — проект издателя авторитетного делового журнала «Авиатранспортное обозрение» (АТО) и других публикаций, в числе которых официальное ежедневное издание авиасалона МАКС — «Обозрение МАКС».

- Теперь, как и другие ведущие мировые авиасалоны, JET EXPO'2008 имеет свой официальный, профессионально исполненный информационный продукт, опирающийся на квалификацию лучших российских и международных авиационных журналистов.
- С помощью Show Observer JET EXPO'2008 вы сможете установить контакт с участниками и деловыми посетителями Международной выставки деловой авиации JET EXPO'2008, в числе которых производители авиатехники, авиакомпании — владельцы и эксплуатанты воздушных судов, компании-операторы, брокерские фирмы, компании, предоставляющие услуги по наземному обслуживанию бизнес-джетов, центры ТО, аэропорты, авиабизнес-терминалы.
- Два номера Show Observer тиражом 5000 экземпляров каждый распространяются на всех стендах и на статической экспозиции JET EXPO'2008, а также среди деловых посетителей выставки.
- Безоговорочный успех во время проведения авиасалонов МАКС с 2003 года, JET EXPO'2007 и ряда других отраслевых выставок подтверждает, что Show Observer является идеальным маркетинговым инструментом для экспонентов, дополняя их экспозиции на выставке рекламными материалами в официальном ежедневном издании.



**По вопросам размещения рекламы
в Show Observer JET EXPO'2008 обращайтесь:**

Константин Рогов,
директор по маркетингу и рекламе

Тел.: (495) 626-5356
Факс: (495) 933-0297
E-mail: rogov@ato.ru

Вертолеты от Versace переданы первым клиентам

В сентябре прошлого года посетители выставки JetExpo-2007 могли видеть черно-белый салон от Versace для вертолетов AgustaWestland



В конце марта итальянская компания AgustaWestland торжественно передала заказчику два первых вертолета, оформление салона которых разработано специалистами итальянского Дома моды Versace. Первыми клиентами стали итальянская компания Elimarca (получила AW109) и румынская Tiriac Air (Agusta Grand).

Договор о сотрудничестве между Домом моды и производителем вертолетов был заключен в начале 2007 г. К концу года AgustaWestland предлагала клиентам уже несколько вариантов дизайна оформления своих легких вертолетов AW109 Power и Agusta Grand. Российские клиенты компании могли полюбоваться салоном от Versace в прошлом сентябре, на выставке JetExpo-2007.

В феврале этого года AgustaWestland расширила сотрудничество с Versace — теперь дизайнерское оформление салона предлагается и для 15-местного вертолета AW139.

Алексей Сапожников

UTair заказывает EC175

В конце февраля авиакомпания UTair разместила заказ на 15 вертолетов Eurocopter EC175 с опционом еще на 15 машин. Одновременно подписан протокол о намерениях с дочерней компанией европейского вертолетостроителя в России, «Еврокоптер-Восток», о покупке 20 машин Ecureuil AS350 B3.

EC175 — совместная европейско-китайская программа многоцелевого вертолета с взлетным весом 7 т. Первый полет этой модели запланирован на 2009 г., а ввод в эксплуатацию — на 2011 г. По оценкам Eurocopter, рынок для EC175 составляет не менее 800 машин. UTair стала крупнейшим заказчиком новой модели, опередив по количеству законтрактованных вертолетов таких крупных мировых игроков, как Bristol Helicopters и VIN Helicopters. Всего на конец апреля Eurocopter получил более 100 заказов и опционов на новую машину.

В рамках соглашения о стратегическом партнер-

стве с «Еврокоптер-Восток» авиакомпания UTair планирует открыть в Тюмени центр ТОиР полного цикла, а также центр подготовки летного и технического состава. По словам генерального директора UTair Андрея Мартиросова, сотрудничество с Eurocopter будет способствовать расширению активности авиакомпании в таких сегментах, как геологоразведка, мониторинг нефте- и газопроводов, рейсовые пассажирские перевозки.

Некоторое время назад об аналогичных по численности заказах для проекта Штокмановского месторождения шла речь и в «Газпромавиа» — рассматривался вертолет EC225 Super Puma. И хотя наличие соответствующих соглашений пока не разглашается, открытие центров техобслуживания Eurocopter и двигателей Turbomeca в аэропорту Остафьево является достаточно красноречивым подтверждением намерений Газпрома.

Елизавета Казачкова



Крупнейший российский вертолетный оператор UTair стал крупнейшим заказчиком EC175

Украинский вариант



ТВ3-117ВМА-СБМ1В — первый вертолетный двигатель собственной разработки украинского производителя «Мотор Сич»

На выставке HeliRussia 2008 украинское предприятие «Мотор Сич» представляет турбовальный двигатель ТВ3-117ВМА-СБМ1В — первый вертолетный двигатель собственной разработки «Мотор Сич», который до сих пор остается крупнейшим в СНГ производителем двигателей для вертолетов. Вполне возможно, что новая разработка обострит соперничество между украинскими и российскими двигателестроителями. Последние планируют развернуть массовое производство вертолетных двигателей к 2010 г.

Новый украинский продукт создан на базе серийного сертифицированного самолетного турбовинтового двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1 с использованием его газогенератора и свободной турбины компрессора. По информации «Мотор Сич», это позволило исключить использование в новом двигателе покрывающих дисков, заменяемых в двигателях семейства ТВ3-117 и имеющих ограничение по ресурсу.

Для двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1В в настоящее время установлен ресурс до первого капитального ремонта 2000 часов/циклов и назначенный ресурс 6000 часов/циклов. В дальнейшем «Мотор Сич» планирует увеличить ресурс до первого капитального ремонта до 3000 ч и назначенный — до 9000 ч. Мощность двигателя на взлетном режиме составляет от 2000 до 2500 л. с. В сентябре 2007 г. ТВ3-117ВМА-СБМ1В был сертифицирован МАК по требованиям АП-33.

«Мотор Сич» предлагает новый двигатель для модернизации вертолетов семейства Ми-8. По расчетам компании, при глубокой модернизации вертолета Ми-8МТ с установкой модифицированного редуктора, обеспечивающего реализацию взлетного режима двигателя ТВ3-117ВМА-СБМ1В в 2500 л. с., взлетный вес вертолета увеличится на 2 т, грузоподъемность внешней подвески до 6 т, а крейсерская скорость полета — до 250–260 км/ч.

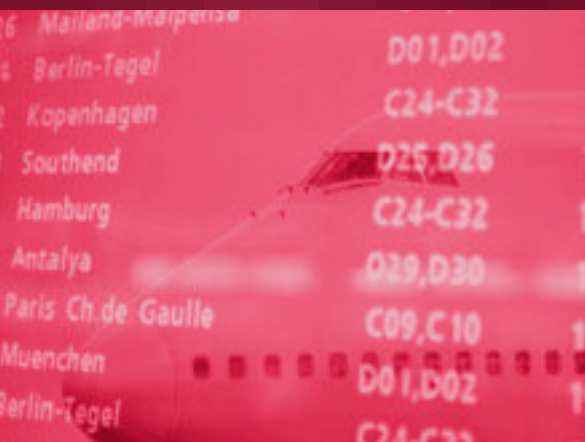
Полина Зверева

АВИАЦИОННЫЙ ФОРУМ КРЫЛЬЯ РОССИИ

6-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА

8–9 октября 2008 г.

Гостиница «Ренессанс-Москва»



8/10/2008
9/10/2008

конференция организована

ATO EVENTS

при участии



генеральный партнер



медиаподдержка



AVIA.RU

АвиаПОРТ

ИИА «РУСАЭРО-ИНФО»

К участию приглашаются руководители и специалисты авиакомпаний, российских и зарубежных предприятий авиационной промышленности, представители министерств, федеральных агентств и служб России, ведущие эксперты финансовых, инвестиционных кругов, лизинговых и страховых компаний, обозреватели российских и международных СМИ.

Среди участников конференции 2007 года топ-менеджмент таких авиакомпаний, как: AirBridge Cargo, AiRUnion, Jet Group, S7 Airlines, Sky Express, Атлант-Союз, Атран, Аэрокредо, Аэросвит, Аэрофлот - Карго, Аэрофлот – российские авиалинии, Аэрофлот-Дон, Аэрофлот-Норд, Белавиа, ВИМ-авиа, Волга-Днепр, ГТК Россия, Дальавиа, Джет 2000, Донбассаэро, Заполярье, Кавминводявиа, КД авиа, Полет, Полярные авиалинии, Регион-Авиа, Саратовские авиалинии, Северсталь, Таджик Эйр, Тесис, Тулпар Эйр, Уральские авиалинии, Эльбрус-Авиа, UTair, Якутия.

Основные темы конференции

- Будущее рынка воздушных перевозок в России
- Пути повышения эффективности деятельности авиакомпаний
- Международный рынок: перспективы и конкуренция
- Развитие маршрутной сети России
- Модернизация парка российских авиакомпаний
- Финансирование воздушного транспорта

Скидки
при регистрации
до 31.07.08

Дорогие деньги

Серьезные предпосылки для вертолетного бума намечались в среде частных владельцев вертолетов и эксплуатантов АОН. Вступившие недавно в силу поправки в Воздушный кодекс позволяют владельцам оформить регистрацию ВС без создания эксплуатанта АОН — такие прецеденты уже есть. Налицо также определенные подвижки в процедуре получения разрешений на производство полетов (в частности, внедрение практики подачи срочного плана полетов), а в перспективе — и переход на уведомительный порядок использования воздушного пространства в классе G.

Развитие рынка несколько сдерживают высокие ввозные пошлины на импортные вертолеты, которые составляют основу частного парка. Однако надежд на их отмену или снижение нет, поэтому будущие владельцы готовы к подобным затратам. Более того, многие обладатели поршневых Robinson постепенно присматриваются к технике посерьезнее. Растущие аппетиты российских покупателей заставляют зарубежных производителей обратить внимание на Россию.

Между тем при выходе на российский рынок западные компании столкнулись с «местной спецификой». Если к услугам зарубежных покупателей всегда есть лизинговые

программы, предоставляемые финансовыми структурами, аффилированными к компаниям-продавцам (например, Textron Financial, входящая в группу Textron, обеспечивает финансирование сделок по приобретению Bell), то для российских клиентов этот вид кредитования недоступен. И дело вовсе не в недостатке предложения — западные структуры заинтересованы в предоставлении финансирования, в том числе лизинга вертолетной техники, российским клиентам. Однако пока интересы иностранных банков не защищены, т. к. в России отсутствует практика по залогу и возвращению вертолета в случае неплатежеспособности (дефолта) заказчика. С зарубежными авиационными регистрами отработана процедура аннулирования регистрации ВС по запросу банка, но при внесении вертолета в государственный реестр России появляются вопросы: кого считать истинным владельцем техники, как произвести изъятие ВС в случае нарушения условий контракта заказчиком и как отнесутся к этому российские власти. Правовых оснований для решения этих вопросов пока нет. В то же время условия, предлагаемые российскими финансовыми организациями, пока сильно уступают западным.

Елизавета Казачкова

Многие российские владельцы поршневых Robinson постепенно присматриваются к более серьезной технике, но выход на рынок западных лизинговых компаний тормозится несовершенством законодательства



Левия Фабриг

На сертификацию с новой авионикой



Ми-38 приступит к сертификационным испытаниям в 2009 г.

Левия Фабриг

Новый российский средний транспортный вертолет Ми-38 должен приступить к сертификационным испытаниям в следующем году, сообщил Show Observer HeliRussia 2008 директор программы МВЗ им. Миля Георгий Синельщиков.

Первая опытная машина уже завершила испытания на подтверждение летных характеристик. По словам Синельщикова, вертолет достиг динамического потолка в 8300 м, а также продемонстрировал необычно низкий уровень шума и вибрации на местности.

Сейчас на Казанском вертолетном заводе строятся еще два опытных образца Ми-38 уже в серийной конфигурации, первый из которых должен быть сдан к концу этого года. Вместе с доработанной первой машиной они примут участие в сертификационных испытаниях. Задержка с сертификационными испытаниями, начало которых ранее планировалось на 2007 г., объясняется необходимостью разработки комплекса бортового оборудования. Напомним, что первая машина поднялась в воздух в конце 2003 г. с авионикой от Ми-8. За разработку нового бортового комплекса изначально отвечал европейский производитель Eurocopter, который вышел из программы Ми-38 в 2005 г.

Однако теперь Ми-38 получил отечественную авионику, разработанную рядом компаний во главе с «Транзасом». Как

объяснил гендиректор холдинга «Вертолеты России» Андрей Шибитов, новый комплекс авионики получился «очень адекватным современным требованиям». «Мы не пожалели о том, что Eurocopter вышел из проекта. — говорит Шибитов. — Несмотря на то что в определенной степени это событие задержало программу, оно позволило нам опираться в одном из ключевых сегментов на российского поставщика. С другой стороны, это дало возможность «Транзасу», поработав в данном проекте, существенно развиться в области БРЭО».

Сейчас, по словам гендиректора «Вертолетов России», портфель предварительных заказов российских операторов на Ми-38 составляет 75 машин. В 2009 г. планируется провести демонстрацию вертолета потенциальным заказчикам — возможно, даже с апробированием летными экипажами, чтобы на этапе сертификационных испытаний получить мнения эксплуатантов о машине. Завершение сертификации и первые поставки этого вертолета заказчикам теперь планируются на 2012 г. Разработчики рассчитывают, что этот вертолет, оснащенный двигателями Pratt & Whitney PW-127T/S, сможет транспортировать до 7 т грузов на внешней подвеске и займет, таким образом, пустующую нишу между Ми-8 и Ми-6.

Максим Пядушкин

Серия обучающих семинаров по финансовому, юридическому и страховому сопровождению приобретения воздушных судов авиакомпаниями России и СНГ

Семинар 3

КАК ПРИОБРЕСТИ САМОЛЕТ

11-12 сентября 2008 г., Москва, гостиница «Ренессанс»



«КАК ПРИОБРЕСТИ САМОЛЕТ» — третий из цикла семинаров, посвященных углубленному изучению финансовых аспектов, юридического сопровождения и страхового обеспечения сделок по приобретению ВС в собственность и лизинг.

Докладчики и лекторы — представители юридической фирмы Debevoise & Plimpton, банков, лизинговых и консалтинговых компаний.

В программе семинара:

- Оперативный лизинг ВС: рассмотрение и изучение типового договора
- Оперативный лизинг ВС: основные российские юридические и налоговые вопросы
- Практические сложности оформления лизингового договора
- Договор субаренды ВС
- Особенности импорта иностранной авиатехники: основные таможенные вопросы
- Авиационное страхование: какие особенности возникают при заключении лизингового договора

Примите участие в составлении программы семинара на сайте www.events.ato.ru

К участию приглашаются специалисты авиакомпаний, банков, лизинговых компаний России и СНГ.

Планы на будущее

Одновременно с завершением процесса консолидации корпорацией «Оборонпром» вертолетных активов и их передачей в ведение холдинга «Вертолеты России» Минпромэнерго представило свое видение будущего российского вертолетостроения, согласно которому Россия займет 15% мирового рынка продаж вертолетной техники. В настоящий момент комплексная целевая программа «Развитие вертолетостроения на период до 2015 года» проходит согласование в правительственных структурах. Ее реализация должна начаться в январе 2009 г.

Предполагаемый объем инвестиций для достижения амбициозной цели ежегодного производства 450–500 вертолетов составляет около 140 млрд руб., причем, по словам генерального директора холдинга «Вертолеты России» Андрея Шибитова, половину из этой суммы планируется привлечь из частного капитала и прибыли предприятий, входящих в холдинг. Программа предполагает два этапа: до 2011 г. предприятия отрасли направят свои усилия на наращивание выпуска существующих типов вертолетов, а также реализацию программ модернизации и за-

пуск в серийное производство новых моделей, а к 2015 г. планируется завершить реструктуризацию отрасли и приступить к разработке перспективных образцов техники.

Реализация программы потребует от вертолетостроителей существенно нарастить темпы производства: если в 2007 г. российские компании выпустили 121 вертолет, то план на 2008 г. предполагает рост объемов производства почти в два раза, до 220 машин.

Согласно расчетам руководства холдинга «Вертолеты России», потенциальная суммарная ежегодная производитель-

ность предприятий, входящих в холдинг, составляет около полутора тысяч машин. Помимо двух конструкторских бюро и пяти серийных заводов в структуру холдинга входят две сервисно-ремонтные компании и четыре предприятия — поставщика комплектующих изделий.

Объемы выпуска вертолетной техники рассчитаны исходя из потребностей государственных структур, платежеспособного спроса российских эксплуатантов и портфеля экспортных заказов. Все последнее десятилетие доля поставок на экспорт традиционно превышала объемы закупок российскими эксплуатантами. Наибольший оптимизм внушают позиции России в сегменте среднего класса. Подтверждением тому — растущий спрос на вертолеты Ми-171, а также получение в 2007 г. сертификата типа EASA на вертолет Ка-32А11ВС и начало его поставок в страны Европы.

Елизавета Казачкова



Planning for the Future

The Russian Ministry of Industry and Energy has set its vision for the country's helicopter manufacturing industry. According to the ministry, Russia should eventually capture 15 percent of the global rotorcraft market. The Oboronprom state-owned investment fund is completing its task to integrate the assets of Russian rotorcraft-related businesses and hand them over to the recently-founded Russian Helicopters holding company.

The government expects the consolidated industry to reach an annual

production rate of 450 to 500 helicopters by 2015. This ambitious goal will require a total investment valued at 140 billion rubles (\$6 billion).

According to Russian Helicopters General Director Andrei Shibitov, half of the sum will be drawn from private capital and from the revenues of the company's subsidiaries. Russian Helicopters controls the Kamov and Mil design houses, along with five production plants, two maintenance and repair facilities, and four component suppliers.

The national program for the development of helicopter production until 2015 is now passing through governmental committees. It should become effective in January 2009. The program will be implemented in two stages. From now through 2011, the industry will focus on ramping up the output of existing helicopter types, implementing upgrade efforts and launching production of new models. During the second stage, which runs through to 2015, the industry restructuring will be com-

pleted and the development of new rotorcraft designs will begin.

To fulfill the program, manufacturers will need to considerably increase their production output. Under the production plan for 2008, a total of 220 helicopters must be built — almost twice as many as the 121 units produced in 2007. Meanwhile, Russian Helicopters estimates that its subsidiaries can build a total of 1,500 helicopters a year.

The production plan is based on expected demand from government agencies, the purchasing power of Russian helicopter operators and the current backlog of foreign orders. Over the past decade, export deliveries have dominated the order books of Russian helicopter manufacturers.

Russia's best hopes are hinged on medium-class helicopters — in particular the growing demand for Mil Mi-171s and the issuance in 2007 of the EASA type certificate for the Kamov Ka-32A11VS, which has cleared the way for its deliveries to European customers.

Elizaveta Kazachkova

Ежегодник АТО 2008

Тенденции. Цифры. Факты.

www.sbook.ato.ru

«Ежегодник АТО» – это авторитетный источник профессиональной информации, детальной статистики и справочных данных по гражданской авиации России, основанный на многолетнем опыте журнала «Авиатранспортное обозрение». Успех первого издания 2007 года подтвердил важность «Ежегодника АТО» как информационного инструмента по выработке государственных и бизнес-решений для участников отрасли авиаперевозок, заинтересованных государственных и деловых структур и экспертов.

Второе издание «Ежегодника» представляет не только обновленные информационно-аналитические материалы, статистические и справочные данные по различным областям индустрии авиационных перевозок, но и новые тематические разделы.

■ **Авиаперевозки**

Либерализация российского рынка воздушных перевозок
Развитие грузовых и региональных перевозок
Кадровый кризис гражданской авиации

■ **Авиакомпании**

Российские перевозчики на международном рынке
Иностранные авиакомпании в России

NEW

■ **Деловая авиация**

Перспективы дальнейшего роста сегмента деловых перевозок

NEW

■ **Вертолетные перевозки**

Необходимость обновления летного парка

■ **Аэропорты**

Частные инвестиции в аэропортовую отрасль
Демонополизация системы топливозаправочных услуг

NEW

■ **IT-технологии в гражданской авиации**

Развитие e-ticketing и IT-систем управления в гражданской авиации России

■ **Техобслуживание**

Локализация ТОиР западных ВС в России
Построение системы ТОиР новых отечественных ВС

■ **Авиапромышленность**

Консолидация авиастроительной отрасли: итоги первого года
Развитие системы лизинга отечественных ВС

Планируемый выход
«Ежегодника АТО 2008»:
апрель 2008 года



Для приобретения «Ежегодника АТО – 2008» заполните заявку.

Количество экземпляров _____

Ф. И. О. _____

Должность _____

Организация _____

Адрес для доставки _____

Телефон _____

Факс _____

Отправьте заполненную заявку

по факсу: (495) 933-0297, e-mail: subscribe@ato.ru

или по почте на адрес редакции.

**Стоимость «Ежегодника АТО – 2008»
(включая НДС и почтовую доставку)**

	Россия	Другие страны
Стоимость 1 экземпляра	1200 руб.	1500 руб.

Внимание! Вы также можете приобрести предыдущее издание «Ежегодника» за 2007 год по специальной цене – 600 рублей.

Своим вертолетам свои двигатели

Производство самых массовых двигателей для российских вертолетов ТВ3-117 и ВК-2500 будет развернуто на ММП им. Чернышева уже в 2010 г. Об этом в середине апреля заявил гендиректор предприятия Александр Новиков. Сейчас основным поставщиком таких двигателей является запорожский завод «Мотор Сич».

В отказе от украинского импорта просматривается политический подтекст. Сближение Киева с НАТО беспокоит Москву, поскольку двигатели ТВ3-117 и ВК-2500 широко устанавливаются на вертолеты российской армии. Согласно правительственным планам производство ВК-2500 в России должно было начаться в 2007 г., однако этот процесс затянулся.

В прошлом году корпорация «Оборонпром» провела конкурс на выбор серийного завода по производству ВК-2500, в котором участвовали московское ММП им. Чернышева и Санкт-Петербургская компания «Климов». Победило в конкурсе московское предприятие. За «Климовым» как за разработчиком остается роль авторского сопровождения производства.

Сейчас Санкт-Петербургская компания собирает около 100 вертолетных двигателей в год, а с началом производства ВК-2500 в Москве общий годовой объем выпуска возрастет до 300 двигателей. Но, как

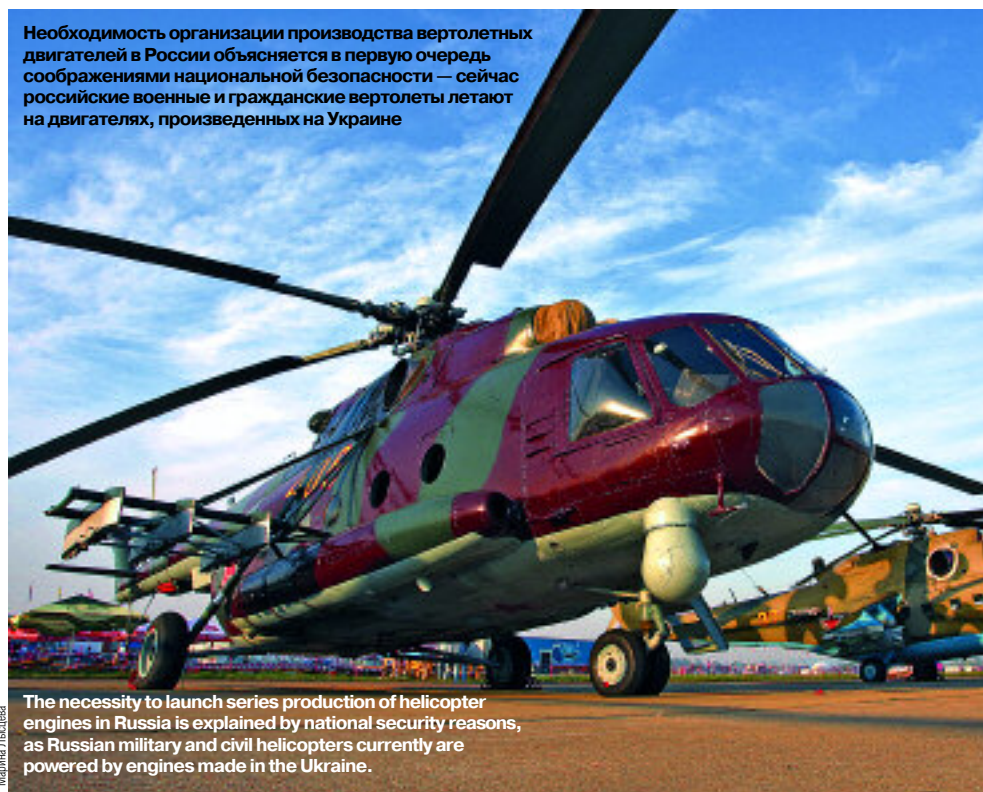
объяснил Show Observer заместитель гендиректора «Климова» по стратегическому развитию Александр Вознесенский, «мы все равно будем строить новые производственные мощности... и реформировать производство, рассчитанное на целый ряд абсолютно новых двигателей, не только на ВК-2500». По словам Вознесенского, если ММП им. Чернышева не справится с нагрузкой и начнет поставлять комплектующие в Санкт-Петербург, то «Климов» может самостоятельно нарастить объем производства вертолетных двигателей до 300 единиц в год.

Для ММП им. Чернышева освоение выпуска ТВ3-117 и ВК-2500 будет означать диверсификацию производства — до сих пор оно не занималось серийным вы-

пуском вертолетных двигателей. В апреле было подписано соглашение о выделении 60 млрд руб. из госбюджета на гражданские программы предприятия, которые включают и вертолетные двигатели. Александр Новиков не отрицает возможности продолжения сотрудничества с украинскими предприятиями, но считает, что все комплектующие для этих двигателей должны создаваться в России. В свою очередь генеральный конструктор украинского «Мотор Сич» Сергей Шанкин выразил сомнение, что московскому предприятию удастся в ближайшее время развернуть производство двигателей ТВ3-117.

**Андрей Быстров,
Полина Зверева**

Необходимость организации производства вертолетных двигателей в России объясняется в первую очередь соображениями национальной безопасности — сейчас российские военные и гражданские вертолеты летают на двигателях, произведенных на Украине



The necessity to launch series production of helicopter engines in Russia is explained by national security reasons, as Russian military and civil helicopters currently are powered by engines made in the Ukraine.

Be Russian, buy Russian

The Moscow-based Chernyshev aero-engine manufacturing plant will launch series production of TV3-117 and VK-2500 turboshaft powerplants in 2010, according the plant's head, Alexander Novikov. Currently, Russia buys most of these engines — which equip the majority of Russian helicopters — from the Ukraine's Motor Sich company.

The decision to move away from Ukrainian imports has a political explanation: Moscow is unhappy with Kiev's ambitions to join NATO, and the TV-3-117s and VK-2500s are widely used in Russian army helicopters. According to government planning, domestic production of the more advanced VK-2500 engine type should begin in 2007, but this process has fallen behind schedule.

In 2007, the government-owned Oboronprom investment fund announced a competition to select a manufacturer for the VK-2500, and Chernyshev's bid was selected over the St. Petersburg-based Klimov plant's offer. Klimov originally designed both engine types, and it

will be supervising their production. The Klimov facility currently assembles about 100 engines annually, and when Chernyshev launches its VK-2500 production, the two companies' combined output is expected to reach 300 units a year.

"We will continue to add new production capacity [despite having lost the competition]," said Aleksandr Voznesenskiy, the Deputy General Director of Strategic Development at Klimov. "We will reform our production processes to embrace a range of totally new engines, not only the VK-2500." If the workload proves too much for this Moscow plant, Klimov could boost its own output to the targeted 300 engines a year using Chernyshev-supplied parts, he added.

Chernyshev's launch of TV3-117 and VK-2500 production will be a first for the company, which has never before dealt with series production of helicopter engines. In April the government decided to allocate about \$2.5 billion (60 billion rubles) for the development of Chernyshev's civil programs — including production of the helicopter engines. Novikov doesn't deny the possibility of continuing cooperation with Ukrainian manufacturers, but he thinks that all assembly parts for these engines should be produced in Russia. Nevertheless, Motor-Sich chief designer Sergey Shankin expressed his doubts that the Moscow company will be able to launch series production of the TV3-117 in the near future.

Andrey Bystrov and Polina Zvereva

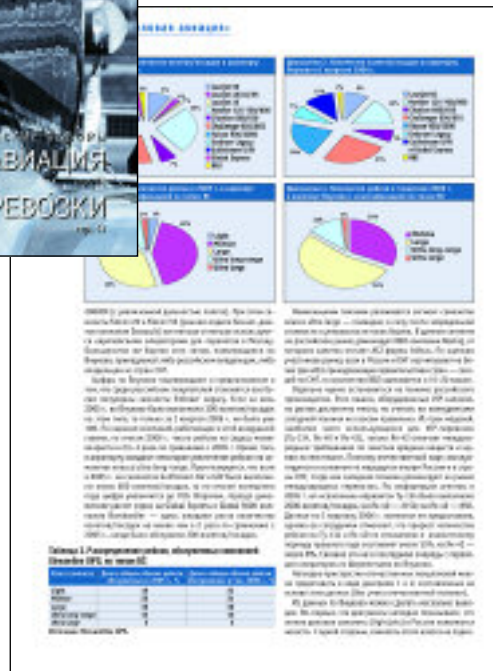
ДЛЯ ЛИДЕРОВ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ РОССИИ И СНГ

ПРОДИКТОВАНО РЫНКОМ. НАЦЕЛЕНО НА ЧИТАТЕЛЯ

Приложение «ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ» к журналу «Авиатранспортное обозрение» предоставляет профессиональную аналитическую, статистическую и коммерческую информацию всем, кто работает на рынке деловой авиации России и стран СНГ.

НАДЕЖНАЯ РЕПУТАЦИЯ

С использованием оригинальных материалов журнала Business & Commercial Aviation, самого влиятельного журнала по деловой авиации в мире.



ИНФОРМАЦИЯ, БЕЗ КОТОРОЙ НЕ ОБОЙТИСЬ

Статьи по деловой авиации журналистов Aviation Week & Space Technology со всего мира.

ПОНИМАНИЕ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА

Собственные материалы АТО – статьи лучших профессиональных отечественных авиационных обозревателей.

Урожайный год

Компания Jet Transfer, официальный представитель Bell Helicopter в России, объявила, что первый год ее работы на российском рынке был успешным. В 2007 г. в Россию поставлено 5 новых вертолетов Bell различных модификаций, подписаны договоры на поставку 20 машин. Завершена сертификация МАК модели Bell 427 и начаты работы по сертификации Bell 412EP.

Для самого Bell Helicopter прошедший год также оказался удачным: количество поставленных вертолетов составило 181 машину (рост на 14% по сравнению с 2006 г.), а портфель заказов превысил 1,5 млрд долл.

Однако если два года назад зарубежные вертолетостроители были слишком заняты попытками удовлетворить резко возросший спрос на их продукцию со стороны Европы и

США, то сейчас приоритет смещается в сторону развивающихся рынков. «В регионе Восточной Европы 80% продаж Bell в 2007 г. пришлось на Россию, — говорит Сергей Филатов, директор по продажам Jet Transfer, — поэтому руководство компании задумывается об организации сервисных центров, понимая, что это существенный фактор развития рынка. В принципе, наличие парка из десяти вертолетов в регионе уже оправдывает строительство станции техобслуживания. Пока же обучение двух техников входит в контракт на покупку вертолета и 100-часовые формы эксплуатант может выполнять своими силами». Для 600-часовых (годовых) форм приглашаются специалисты из сервисного центра в Германии, прошедшего процедуру одобрения российскими властями.



Поставки нового легкого Bell 429 начнутся только в I квартале 2009 г., но Bell уже имеет несколько заказов на эту модель из России

В освоении российского рынка особую ставку представители Bell Helicopter делают на новый легкий двухдвигательный Bell 429. Работы по сертификации модели по стандартам FAA планируется завершить к концу 2008 г. и начать поставки заказчикам в I квартале 2009 г. К

2011 г. компания рассчитывает выйти на производство 60 вертолетов в год. Из более чем 300 заказов на новый вертолет несколько поступило из России. На HeliRussia 2008 Bell Helicopter представлен моделью Bell 407 в VIP-конфигурации.

Елизавета Казачкова

Upgrade for Mi-26 Heavy-lifter

Rostov-on-Don-based helicopter manufacturer Rostvertol is continuing work on upgrading the Mil Mi-26T heavy-lift helicopter. According to an announcement by company director Boris Slyusar, flight testing of the Mi-26T2 version is scheduled for 2008.

Rostvertol chief engineer Andrei Varfolomeyev said the modernization program will primarily involve changes to the helicopter's avionics. The new version will re-

ceive advanced flight instruments, navigation equipment and a glass cockpit.

Rostvertol has contracted with the Mil Helicopter Plant (the rotary-wing aircraft's original developer) to produce design documentation for the upgraded version. A protocol has been signed with Ramenskoye Instrument Design Bureau to develop and supply the new avionics.

Varfolomeyev says the Mi-26T's update work will build on

experience gained in developing the integrated satellite/inertial system for the new Mil Mi-28N Havoc attack helicopter. In fact, the completion of Havoc's development and its entry into production in late 2007 enabled Rostvertol to concentrate its resources on the Mil heavy-lifter. The Mi-26T upgrade effort was launched in late 2006, but has only recently reached an active phase.

The Mi-26T was developed by the early 1980s. The need for an upgrade became obvious in the early 1990s, when Rostvertol started offering this aircraft type on foreign markets. Despite its superior load-carrying capacity (20 tons of payload internally and externally), the helicopter's avionics were clearly inferior to those of the Eurocopter Super Puma and Sikorsky's CH-53.

Although there does exist a potential demand for helicopters in the Mi-26T's class, the manufacturer appears to have no firm orders at the moment. One potential cus-

tomers is Russia's UTair, which operates the world's largest Mi-26T fleet. Like other operators of the type, UTair has been having problems prolonging the service life of these helicopters. Company engineers say the Mi-26T is difficult to operate because its service life must be prolonged every 100 flying hours. These helicopters can easily log 100 hours in 20 days — especially if operated outside Russia — implying frequent periods of downtime.

There also is the idea of offering the Mi-26T2 as the platform for the European Heavy Lift Helicopter, which could considerably reduce the development time and costs of the program. On the other hand, judging from the example of the Russian-Ukrainian Antonov An-7X military transport — which was rejected as a contender for the European medium transport aircraft requirement — Europeans are rather skeptical about such proposals coming from outside the European Union.

Alexey Sinitsky



In 2007 Rostvertol made a presentation of Mi-26T in France as an effort to offer this helicopter as the platform for the future European Heavy Lift Helicopter

А.Б.Е. Мелюж

14–15 февраля 2008 г., Москва

**КАК ПРИОБРЕСТИ САМОЛЕТ**

Семинар 2

3 марта 2008 г., Москва

**ПРЕМИЯ В ОБЛАСТИ ТОиР**

2-я церемония награждения

4–5 марта 2008 г., Москва

**ТОиР: ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКОГО РЫНКА**

3-я профессиональная конференция и выставка

24 марта 2008 г., Москва

**АВИАЦИОННАЯ ПРЕМИЯ «КРЫЛЬЯ РОССИИ»**

11-я церемония награждения

11 апреля 2008 г., Москва

**ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ**

Международная конференция и выставка

22–23 апреля 2008 г., Москва

**ИНФРАСТРУКТУРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

4-я профессиональная конференция

Май 2008 г., Москва

**АВИАЦИОННЫЙ IT ФОРУМ**Международная
профессиональная конференция

3–4 сентября 2008 г., Москва

**БЕЗОПАСНОСТЬ
АВИАТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

2-я профессиональная конференция

11–12 сентября 2008 г., Москва

**КАК ПРИОБРЕСТИ САМОЛЕТ**

Семинар 3

Октябрь 2008 г., Москва

**АВИАЦИОННЫЙ ФОРУМ «КРЫЛЬЯ РОССИИ»**

6-я Международная конференция и выставка

26–27 ноября 2008 г., Москва

**МАРКЕТИНГ АВИАТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

4-я профессиональная конференция

9–10 декабря 2008 г., Москва

**КАК ПРИОБРЕСТИ САМОЛЕТ**

Семинар 4

В Арсеньеве готовятся к выпуску Ка-62

В конце апреля представители Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Н. Сазыкина сообщили о том, что компания планирует выпустить в I квартале 2009 г. первый многоцелевой вертолет гражданского назначения Ка-62. Мелкосерийное производство Ка-62 должно быть развернуто в 2012 г., а выйти на серийное производство 30–40 вертолетов этого типа в год «Прогресс» намерен в 2014 г. Ожидается, что сертификация Ка-62 в России произойдет в 2011 г.

Ка-62 — гражданская версия среднего военно-транспортного вертолета Ка-60, первый полет которого состоялся 10 декабря 1998 г. Отличия в требованиях между военными и гражданскими нормами сертификации привели к тому, что Ка-60 и Ка-62 будут различаться по конструкции, хотя схожие системы останутся унифицированы. Отличительные особенности вер-

толета — нехарактерная для ОКБ им. Камова схема с одним несущим винтом, расположение рулевого винта в кольцевом канале вертикального оперения (фенестрон), а также убирающееся трехопорное шасси. Более 50% конструкции вертолета выполнено из композиционных материалов. Грузоподъемность машины 2 т (на внешней подвеске — 2,5 т), в кабине размещается до 14 пассажирских кресел. Вертолет оснащен двумя двигателями РД-600В мощностью 1300 л. с. каждый. Максимальная скорость горизонтального полета 300 км/ч, крейсерская скорость 270 км/ч, дальность полета 780 км.

Примечательно, что «Прогресс» стал уже третьей возможной площадкой для выпуска этого вертолета. Первоначально производство Ка-60 и Ка-62 планировалось развернуть на Улан-Удэнском авиационном заводе (УУАЗ), но после вхожде-



Хотя Ка-62 и является гражданской версией военно-транспортного вертолета Ка-60 (на фото), требования гражданских норм сертификации заставили разработчиков внести некоторые изменения в конструкцию вертолета

ния фирмы «Камов» в РСК «МиГ» было принято решение о развертывании серийного производства на Луховицком машиностроительном заводе, на стапелях которого к 2002 г. было заложено два фюзеляжа вертолета Ка-60. Впоследствии производство вновь решили разместить на УУАЗ — в начале 2006 г. гендиректор ОПК «Оборонпром» Денис Мантуров заявлял, что в

развертывание этой программы в Улан-Удэ уже вложено 60 млн долл., а полный объем инвестиций составит 150 млн долл. Ожидалось, что первый серийный Ка-62 будет построен на УУАЗ в 2008–2009 гг., а к 2010 г. планировалось выйти на выпуск 30–40 вертолетов в год. Похоже, сейчас эти планы в очередной раз были скорректированы.

Алексей Синицкий

Тренажер для Ми-26

Авиакомпания UTair станет первой, кто получит тренажер тяжелого вертолета Ми-26Т — до сих пор такого средства обучения не было ни у одной компании. Контракт на создание тренажера подписан с компанией «Транзас», его сумма не разглашается, однако представители перевозчика говорят о миллионах долларов.

Согласно сообщению «Транзаса», «в тренажере используется сферическая система отображения закабинной обстановки и восьмиканальная система визуализации. Система позволяет моделировать виртуальное пространство любого района полетов с высокой степенью детализации, а также обеспечивает обзор из кабины тренажера в нижнюю полусферу. Система визуализации позволяет имитировать практически все сложные и опасные метеосостояния, такие явления, как «снежный вихрь» и «пыльный вихрь».

Тренажер необходим UTair в том числе и для того, чтобы

отрабатывать в России климатические условия других континентов, где работает перевозчик. Авиакомпания выступает одним из основных поставщиков ООН и обслуживает миссии организации в раз-

личных государствах — в первую очередь в Африке. Сейчас у UTair уже есть два статических тренажера от «Транзаса» для вертолетов Ми-8Т и Ми-8МТВ.

Полина Зверева



С помощью нового тренажера Ми-26 UTair сможет готовить экипажи к работе в разных климатических условиях

With the new Mi-26 simulator UTair will prepare aircrew for operations in a full range of climates

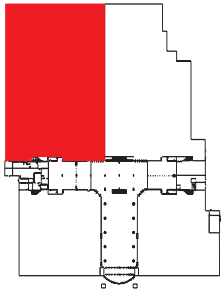
Mi-26 simulator for UTair

Russian airline UTair will become the first company to obtain a Mi-26T simulator. The carrier contracted with St Petersburg-based simulation specialist Transas at an undisclosed price to develop a simulator for the Mil Mi-26T heavy lift helicopter. Sources at the carrier say this contract is valued at millions of dollars.

According to a Transas report, the training aid will use a dome display system with eight projectors. It will generate highly detailed representations of flight in any region, and will offer a look-down view from the cockpit. The simulator will replicate almost all the adverse and dangerous weather conditions, including blizzards and dust storms.

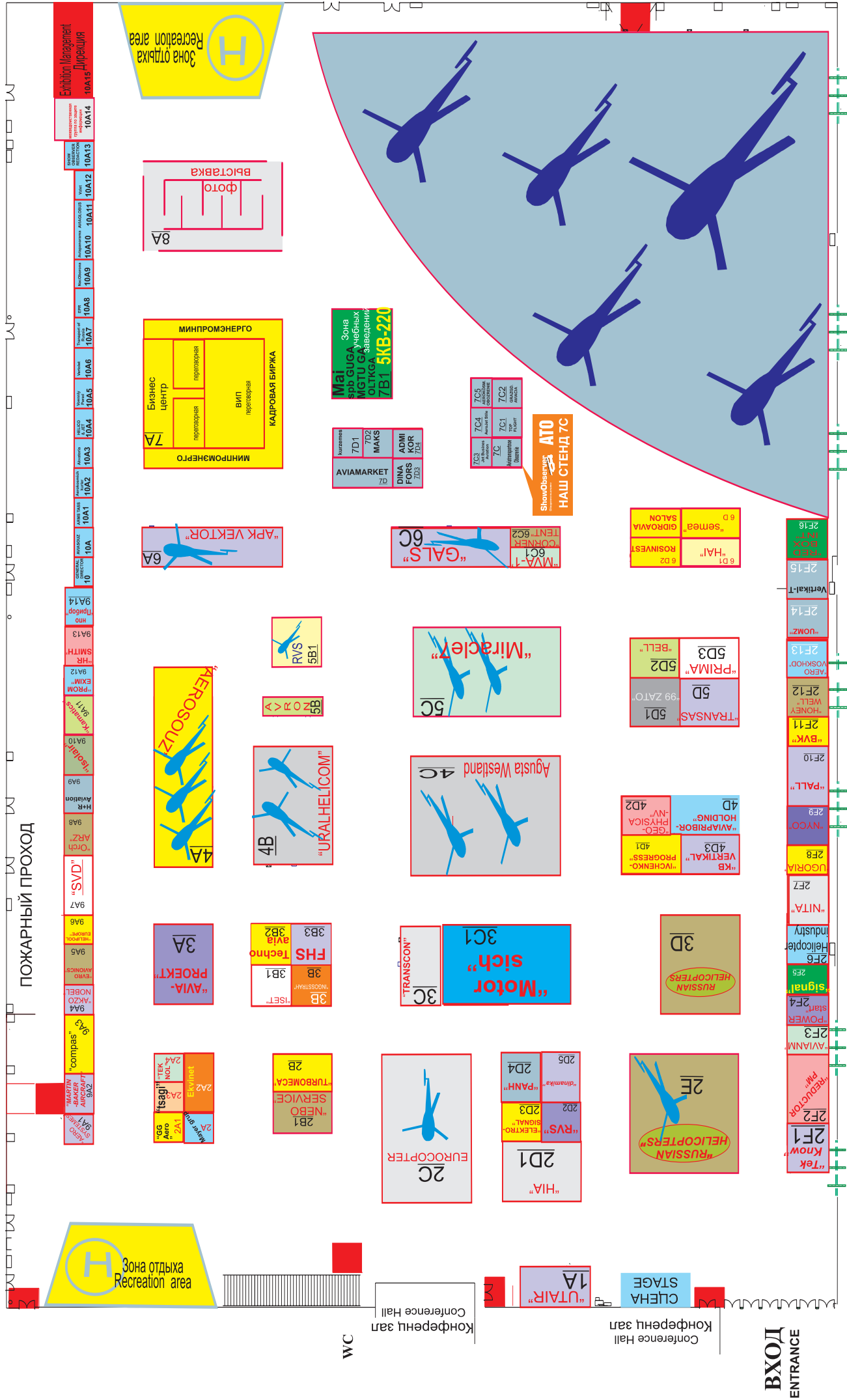
As the largest Mi-26T operator in the world, UTair needs the simulator to prepare aircrew for operations in a full range of climates. It is one of the primary charter contractors in United Nations' humanitarian relief efforts, primarily in African countries. Currently, UTair has two Transas-supplied fixed-based simulators for the Mi-8T and Mi-8MTV helicopters.

Polina Zvereva



План выставки HeliRussia 2008 / Site plan HeliRussia 2008

15–17 мая 2008 г., МВЦ «Крокус Экспо», павильон 1, зал 4





Номер нашего стенда - 4С

МЫ СТРОИМ РЕШЕНИЯ.

AgustaWestland — мировой лидер в области летательных аппаратов с вертикальным взлетом, способный предложить комплексные решения, задуманные и реализованные для удовлетворения ваших требований. Решения для более быстрого и более эксклюзивного перелета руководителей, для безопасных пассажирских перевозок на самые недоступные нефтяные платформы, для сегодняшних и будущих потребностей армии и сил охраны правопорядка. А также решения в поддержку гражданского общества, чтобы всегда первыми доставлять помощь в экстренных ситуациях и в случае природных катастроф.



AgustaWestland, индивидуальные решения для вас.

agustawestland.com