

ShowObserver

www.ato.ru

ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ **HELIRUSSIA 2016**ЧЕТВЕРГ,
19 МАЯ

**H135 is promoted
for Russian EMS
market** 6

**Bell-407GX получил
российскую
прописку** 8

**Business program at
HeliRussia 2016** 10

**«Вертолеты России»
увеличили
выручку** 12

**Safran нацелен
на стратегическое
сотрудничество
с Россией** 14

**Ka-62 makes first
take-off** 16

**«Технодинамика»
показывает новую
топливную
систему** 19

**Налет вертолетного
парка снижается** .. 22

Читайте
Show Observer
через мобильное
приложение ATO.ru



Read **Show Observer**
through ATO.ru mobile
application

**План выставки на с. 27
SITE PLAN ON P. 27**

200-й вертолет Airbus Helicopters для России

Накануне выставки компания Airbus Helicopters официально отметила поставку двухсотого вертолета в Россию. Этой машиной стал один из двух вертолетов H130, переданных компании «Хелипорт Москва». Приемка бортов состоялась на заводе Airbus Helicopters во французском Мариньяне в марте этого года. Их эксплуатантами в России будут частные лица.

Эти вертолеты — первые машины данного типа, привезенные в Россию с начала 2016 г. «Хелипорт Москва» стала стартовым заказчиком H130 (ранее известного

как EC130 T2) в России, получив первую такую машину в 2013 г.

Вертолет H130 предназначен для перевозки пассажиров, организации экскурсий, VIP-перевозок, а также для выполнения задач санитарной авиации, охраны правопорядка и наблюдения. Он входит семейство легких вертолетов Ecureuil, которое является бестселлером Airbus Helicopters на российском рынке.

В 2015 г. сеть «Хелипорты России», куда входит «Хелипорт Москва», стала первым официальным дилером по продаже в

России легких вертолетов Airbus Helicopters. Дистрибуцию машин для нефтегазового сектора, поисково-спасательных работ и медицинской эвакуации производитель оставил за собой. По данным Airbus Helicopters, машины ее производства занимают более 60% российского рынка газотурбинных вертолетов. В 2015 г. европейский вертолетостроитель отметил 20-летие своего присутствия на российском рынке: в 1995 г. первый полет совершил Во-105 МЧС России. ■

Валентин Маков



Вертолеты H130

Леонид Фабригер / Transport-Photo.com

Poor economy drives helicopter imports down

Foreign-made helicopter deliveries to Russia shrank significantly last year due to the difficult economic situation in the country. According to the HeliRussia 2016 organizers, only 37 rotorcraft were imported in 2015, the lowest figure since 2009 when 48 deliveries were made. Helicopter imports peaked in 2013 with 145 units followed by 121 deliveries in 2014.

Deliveries of the US Robinson light rotorcraft family were the hardest hit in 2015: only 11 got delivered, compared to 86 in 2014, a pos-

sible indication that the economic crisis primarily affected general aviation. On the other hand, seeing as 86 Robinsons were delivered in 2013, and in the preceding two years the company would annually deliver in excess of 60 aircraft to Russia, it is possible that the local market has reached a temporary saturation point, which also contributed to the 2015 trough.

Other global manufacturers also saw their delivery rates to Russia slow down. Airbus Helicopters delivered 11 aircraft, against 22 in 2014

and 31 in 2013. Leonardo Helicopters (ex-AgustaWestland) delivered four (against eight in 2014 and 19 in 2013). Two more of the manufacturer's helicopters for Russia, both of the AW139 type, were locally assembled at the HeliVert joint venture between parent Leonardo and Russian Helicopters.

US manufacturer Bell Helicopter, for its part, delivered 11 aircraft to Russian customers in 2015, or three more than the previous year and two more than in 2013. ■

Alexey Sinititsky

ShowObserver

ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ **HELIRUSSIA 2016**

Издатель: **А.Б.Е. Медиа**

Генеральный директор

Евгений Семенов

Главный редактор

Максим Пядушкин

Авторы

Татьяна Володина, Елизавета Казачкова,

Артём Коренько, Валентин Маков,

Алексей Синицкий, Денис Федутинов

Выпускающий редактор

Валентина Герасимова

Директор по продажам и маркетингу

Олег Абдулов

Коммерческий директор

Сергей Беляев

Менеджер по маркетингу и рекламе

Сергей Старостин

Верстка и дизайн

Андрей Хорьков

Распространение

Галина Тимошенко, Александр Рыжкин

Координаторы интернет-сайта

Алексей Сапожников, Анна Арасланкина

Редакция: Тел.: (495) 626-5356

Факс: (495) 933-0297

E-mail: advert@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: advert@ato.ru

Correspondence: P.O.Box 127,

Moscow, 119048, Russia

Тираж: 5000 экз.

Распространяется бесплатно.

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

Наш стенд на HeliRussia 2016: 2C4

Другие издания «А.Б.Е. Медиа»:

AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБОЗРЕНИЕ

Russia & CIS Observer

Ежегодник АТО

ShowObserver
ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ **MAKS**

ShowObserver
ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ **Jetexpo**

ATO.RU **Russian Aviation INSIDER**

AW169 показывает кабину

На HeliRussia 2016 дебютирует вертолет AW169, но пока только в виде макета кабины. Эта средняя двухдвигательная машина получила сертификат европейских авиавластей в июле 2015 г. Процесс сертификации модели в нашей стране планируется начать при получении твердых заказов на AW169 со стороны российских клиентов. Об этом Show Observer рассказали в компании Exclases Holdings Ltd, которая является официальным дистрибутором итальянского производителя Leonardo Helicopters (ранее AgustaWestland) в России и

странах СНГ. В 2012 г. Exclases Holdings Ltd подписала соглашение на поставку двух AW169. В компании надеются, что в течение этого года оно будет переведено в твердый заказ, а также отмечают «постоянный интерес» к данной модели из нашей страны.

AW169 с максимальной взлетной массой 4,6 т — это младший представитель нового семейства двухдвигательных вертолетов, включающего также 6-тонную модель AW139 и 8-тонную AW189.

AW139 собирается в России в подмосковном Томи-

лино на мощностях HeliVert — совместного предприятия Leonardo и холдинга «Вертолеты России». Оно рассчитано на выпуск до 20 ВС в год. Сейчас в нашей стране эксплуатируется 24 таких ВС, в том числе в авиакомпаниях «Арт Авиа» и «Руссэйр».

AW139 демонстрируется на HeliRussia 2016 вместе с легкой однодвигательной моделью AW119Ke. Обе машины имеют VIP-интерьер. Что касается AW119, то сегодня в России используется восемь таких машин для некоммерческих перевозок. ■

Татьяна Володина



Салон AW169 может вмещать до 10 пассажиров

Экономика влияет на импорт вертолетов

Непростая экономическая ситуация привела к сокращению объема поставок вертолетов на российский рынок. Согласно данным организаторов HeliRussia 2016, в 2015 г. было поставлено всего 37 машин, что составило минимальное количество с 2009 г., когда российские эксплуатанты получили 48 вертолетов. Пиковый объем поставок пришелся на 2013 г. — 145 вертолетов, годом позже российский парк пополнился 121 вертолетом.

Сильнее всего упали поставки легких вертолетов Robinson — с 86 машин в 2014 г. до 11 в 2015 г. Из

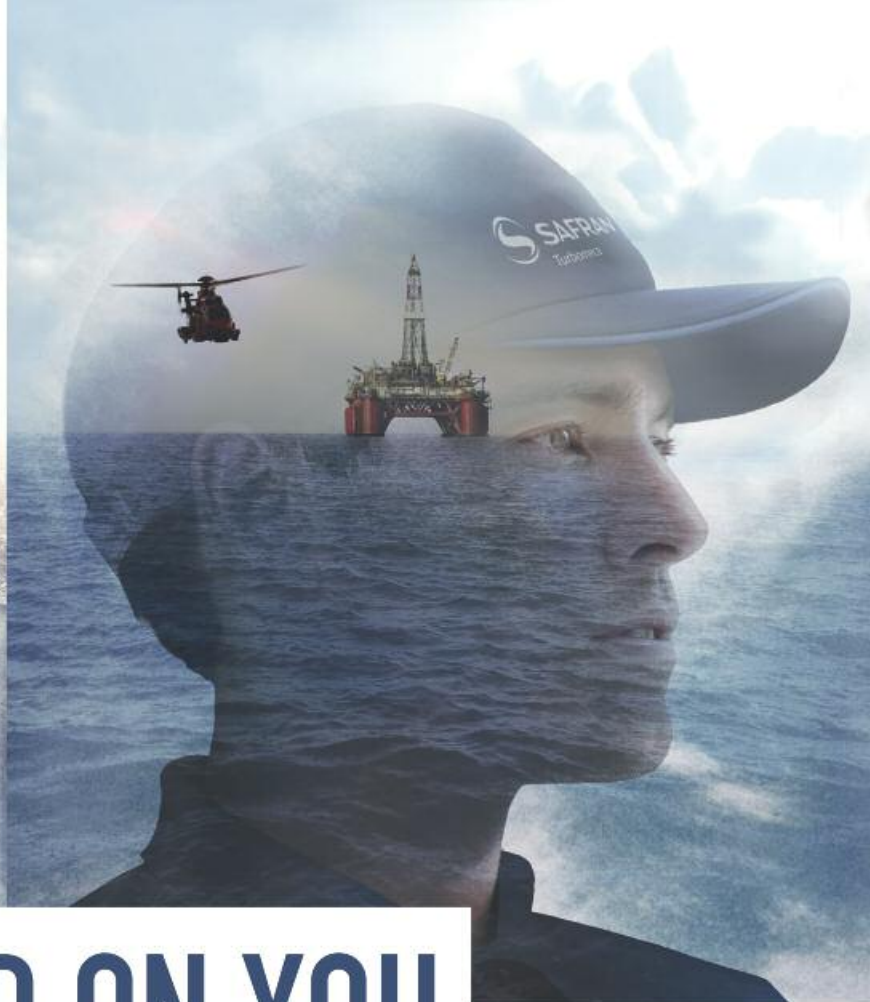
этого можно сделать вывод о том, что больше всего кризисная ситуация в экономике ударила по авиации общего назначения. С другой стороны, поскольку в 2013 г. было поставлено тоже 86 вертолетов Robinson, а в 2011–2012 гг. ежегодные объемы поставок данной марки составляли свыше 60 вертолетов этой фирмы, российский рынок, возможно, вышел на уровень временного насыщения, что тоже сказалось на падении объемов в прошлом году.

Снизился объем поставок и у других иностранных производителей. Европейский производитель Airbus

Helicopters ввез в Россию 11 машин против 22 в 2014 г. и 31 в 2013 г. Итальянская Leonardo Helicopters (ранее — AgustaWestland) в прошлом году добавила в парк российских эксплуатантов четыре вертолета (в 2014 г. импорт составил восемь машин, а в 2013 г. — 19). Еще два AW139 произведены в 2015 г. на заводе HeliVert.

Американская компания Bell Helicopter, наоборот, передала в 2015 г. году российским заказчикам 11 вертолетов, что на три машины больше, чем годом ранее, и на две больше по сравнению с 2013 г. ■

Алексей Синицкий



FOCUSED ON YOU



Conceptual/Pictorialisation: Free Lance's Manager - © Getty Images



WE KEEP YOU FLYING

SAFRAN
Turbomeca

PEKTA MA

Being the largest supplier of foreign-made rotorcraft to Russia market, Airbus Helicopters expands its network of partners in this country. Emeric Lhomme, head of Airbus Helicopters Vostok, a Russian subsidiary of the European helicopter maker, tells Show Observer how this network is being developed and what new models will be launched on the local market this year.

A year ago Airbus Helicopters launched a new strategy for Russia to build a local network of partners. What has been achieved so far?

— We are still building the network of partners based on two pillars. The first one is maintenance. To become an official Airbus Helicopters partner you need first to become an authorized maintenance center. The logic is that only those who will operate and maintain our helicopters according to AH standards can become member of this network and promote our brand.

There are 20 maintenance centers, which service our products in Russia. So far we had one authorized maintenance center, which is UTair Technical Center in Tyumen, and we have recently appointed the second authorized maintenance center, which is Heliport Istra.

The target for this year is to approve at least two more centers like this one. We already have some discussions with additional service centers in Russia to join the AH network.

We will also rely on these partners for whom we trust that they operate well our product and maintain them at our standards, to also participate in their promotion. The local network sold half of the helicopters that we have sold in the light segment in Russia in 2015.

We are very happy of our partnership with Heliports of Russia and indeed these sales have been made despite the current econo-



Airbus Helicopters

Emeric LHOMME

Head of Airbus Helicopters Vostok

mic environment. I am sure when the market will get better, our network will gain momentum and become even more active.

— **That is a good start. And what about the public and offshore markets?**

— 2015 was not the best in terms of sales since AH entered the Russian market more than 20 years ago. However, we maintained our market leadership among Western manufacturers and had some significant successes. In addition to several light single engines H125 and H130, we have delivered two EMS H145 for Moscow Aviation Center which is a key customer for us. We have also booked two H155 which is also a great success on the VIP segment.

And this year we plan to continue to develop EMS services in particular with the H135. We have agreed about the localization of the production of this model in Russia, which is a major step forward for AH presence in Russia

and reflecting our strong commitment and expectations for this market. We also hope that we will be successful in signing the first contract for H225 for offshore oil & gas missions this year with the objective to start operations already in 2017.

— **It will be a great success for you to sign the first contract for H225 here. What are your estima-**

offshore is obviously critical oil and gas segment on which we should position ourselves. Some projects are more difficult to develop now because of the sanctions, but someday they will be lifted. So what we want is to introduce our aircraft on this market, to demonstrate that we can operate them well in a harsh Russian environment, to achieve a high availability rate, and to perform local maintenance and local training.

In parallel to the first H225 delivery we are planning to introduce, for the first time in Russia, Parts-by-the-Hour maintenance contract. Under this contract the customer will pay fixed price per flight hours for spares. We want to introduce this type of maintenance deal for both oil and gas and for EMS or other public customers interested in guaranteed availability of spares and budget planning.

— **What other new models do you plan to introduce to the Russian market?**

— We have recently launched the promotion of H175 and H215 helicopters in Russia. And we are preparing the launch of the H160. I think that these three products can be quite successful in Russia.

The first H175 will be delivered in Russia this year in VIP configuration. I am pretty sure that the H175 and the H160, which are extremely modern helicopters with brilliant design and interiors, will be very successful with VVIP Russian customers.

Both H175 and H225 are very successful on the offshore oil and gas market worldwide. Depending on the type of the mission it can be performed either by one model or another. Two key advantages with

“We maintained our market leadership among Western manufacturers”

tions about the sales of these helicopters in Russia in the future?

— It all depends on the offshore oil and gas market. I primarily speak about offshore because safety issues are even more stringent for offshore than for onshore. The distances are longer, there is no alternative to the helicopter, etc. So

of the H225 in Russia are its long range, and its de-icing system. It is always good when you speak to Russian customers to propose a fully proven de-icing system, it can make a real difference. ■

The interview was prepared by Maxim Pyadushkin

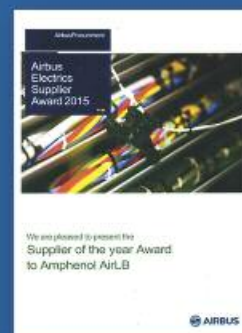
Amphenol

ведущий производитель разъемов и соединительной техники для Авиации

- Цилиндрические соединители в соответствии со стандартами MIL & EN
- Прямоугольные соединители в соответствии со стандартами MIL & EN
- Соединители для печатных плат
- Оптоволоконные соединители
- Держатели и фиксаторы для кабеля и гидравлических труб

посетите нас на выставке
HeliRussia 2016:
стенд 1L

Компания Amphenol Air LB
награждена компанией Airbus как
«Лучший поставщик 2015-го года»



Деловые мероприятия HeliRussia 2016

Деловая программа HeliRussia 2016 традиционно охватывает самые актуальные проблемы вертолетной индустрии. В этом году в восьмой раз проходит ежегодная международная конференция «Рынок вертолетов: реалии и перспективы», где предлагается обсудить текущее состояние парка вертолетов в России и динамику его развития. Также здесь будет представлен прогноз мирового рынка винтокрылых машин.

Кроме того, в рамках HeliRussia 2016 традиционно проходит крупнейшая межведомственная научно-практическая конференция «Санитарная авиация и медицинская эвакуация». В течение двух дней профессионалы самых разных специальностей — от медиков и летчиков до производителей и эксплуатантов — могут поделиться своим опытом работы, а также обсудить возможности совершенствования авиационно-спасательных технологий.

Помимо этого, в рамках деловой программы выставки затрагиваются такие темы, как перспективы офшорных полетов вертолетов в России и развитие системы послепродажного обслуживания винтокрылых машин. Ежегодная конференция, посвященная офшорным полетам, в первую очередь обозначает вопросы, связанные с обес-

печением вылетов вертолетов на морские буровые установки или суда (в том числе в международной практике). В круглом столе, посвященном ТО винтокрылых машин, принимают участие российские и зарубежные специалисты — от разработчиков вертолетов и их основных агрегатов до эксплуатантов.

Особое внимание на HeliRussia в этом году уделено беспилотникам (БЛА) — в частности, 20 мая пройдет пленарное заседание «Настоящее и будущее индустрии беспилотной авиации». После этого состоятся два круглых стола, на которых есть возможность обсудить сферы применения БЛА и ряд других профильных вопросов. В заключительный день выставки предлагается понаблюдать за гонкой дронов, в которой могут принять участие как профессионалы, так и любители.

На вертолетной выставке будут затронуты и другие важные вопросы, стоящие перед отраслью. Так, специалистам предоставляется возможность обсудить борьбу с поставками контрафактной продукции и эффективность применяемых на сегодня мер в отношении этой проблемы. Традиционно в рамках HeliRussia организован и международный форум, посвященный дизайну летательных аппаратов. ■

Татьяна Володина



Марина Лыцева

EMS-configured H135 for Russia



EMS-configured H135 can transport two casualties and two medics

Airbus Helicopters

Airbus Helicopters pins great hopes on promoting its H135 light single-engine model on the Russian emergency medical services (EMS) market. One such aircraft, fitted with a medical module, is not just present in HeliRussia 2016's static park: for the first time in the history of the exhibition, the manufacturer is organizing demonstrating flights for potential customers.

The H135 will also become the first Airbus Helicopters model to be built under license in Russia. The agreement to that effect was signed with Yekaterinburg-based Ural Works of Civil Aviation (UWCA) in early 2016.

Airbus Helicopters expects that 160 helicopters of this type can be sold in Russia in the next decade. The manufacturer is already in talks with Russian operators such as Gazprom avia, PANH as well as with the Ministry of Emergency Relief. The first Russian-assembled H135 is planned to be put into operation in 2017.

Emeric Lhomme, General Manager at the Russian subsidiary Airbus Helicopters Vostok, told Show Observer that the model was chosen for Russian assembly as the most suitable EMC type:

“Almost 60% of EMS helicopters operated worldwide are AH helicopters, in the first place H135 helicopters.” The aircraft can transport two casualties and two medics.

Airbus Helicopters' partnership with UWCA will not be restricted to supplying knock-down kits. It also implies organization of turn-key EMC solutions for Russian regions. “Together with our partner UWCA we will provide the helicopter, take care of the maintenance and the operations, the customer will just buy flight hours,” Lhomme noted.

He mentioned that apart from the plans involving deliveries to local EMC operators the partners were looking into the possibility of setting up a dedicated helicopter operator to service the project.

“This initiative is supported by the government of Russia. Our purpose with our partner is to propose this solution in every region of Russia that is interested in this service,” Lhomme said, adding that under a contract with federal or regional government agencies each H135 could fly more than 300 hours per year. ■

Maxim Pyadushkin

FORGING REAL DEFENCE



ROSOBORONEXPORT

27 Stromynka str., 107076,
Moscow, Russian Federation

Phone: +7 (495) 534 61 83
Fax: +7 (495) 534 61 53

www.roe.ru

Rosoboronexport is the sole state company in Russia authorized to export the full range of defense and dual-use products, technologies and services. Rosoboronexport accounts for over 85% of Russia's annual arms sales and maintains military-technical cooperation with over 70 countries worldwide.

РЕКЛАМА

Russian civil helicopters flew fewer operational hours year-on-year in 2015



UTair Helicopter Services kept its place of the largest Russian rotorcraft operator in 2015

The Russian civil helicopter fleet's combined operational hours flown dropped 8% year-on-year in 2015, to nearly 410,000 hours. UTair Helicopter Services (UHS) continued to lead the list of domestic commercial rotorcraft operators with 18% of the total

hours flown (against 14% in 2014), the Transport Clearing House reports.

UTair Aviation, UHS' parent company, ranked third among the largest Russian helicopter operators in 2014, but has since left the top 10 after attaching the greater

part of its helicopter fleet to the dedicated rotorcraft operation.

The Federal Air Transport Agency reports that UTair had 57 helicopters in mid-2015, compared to 22 in mid-spring 2016.

Gazpromavia retained its second position last year with 45,000 hours flown (up 2% year-on-year). Yamal Airlines moved up a rung to 3rd place; AeroGeo advanced one position up to 4th. Convers Avia jumped to 6th position from 9th the year before. Turuhan Airlines moved down from 6th to 8th position; Komaviatrans, from 8th to 9th.

The new members of the top 10 last year became Novosibirsk-based Yeltsovka (7th position with a fleet of 15 Mil Mi-8s) and UTair Group's Khabarovsk-based subsi-

diary Vostok (10th, with 18 Mi-8s and a single Eurocopter AS350B3). The other of the two operators to lose their top-10 status was KrasAvia, which had ranked 10th back in 2014.

As the number of Russian-operated Western-built helicopters keeps growing, so does their share in the total operational hours flown. The figure stood at 11.5% in 2015, compared to 10.2% the year before. The Robinson R-44 fleet demonstrated the highest performance in this respect, with a combined 29,000 hours flown, or 7.1% of the total across the segment.

The share of operational hours flown by Mi-8s of the previous generation reached 71.5%, compared to 68.3% in 2014. ■

Artyom Korenyako

Bell-407GX получил российскую прописку

Американский производитель Bell Helicopter и его официальный российский представитель Jet Transfer демонстрируют на HeliRussia 2016 легкий однодвигательный вертолет Bell-407GX. «Эта машина используется для деловых перевозок в московском регионе», — рассказал Show Observer генеральный директор Jet Transfer Александр Евдокимов.

Очевидно, что решение показать именно Bell-407GX на выставке было неслучайным. Это не только самая продаваемая модель Bell Helicopter, но и первый вертолет этого производителя, который начали собирать в России. В 2015 г. из 175 гражданских вертолетов, поставленных Bell Helicopter, больше половины — 99 машин — пришлось на семейство Bell-407GX/GXP.

По словам Евдокимова, данная модель вертолета популярна и в России. В частности, за последние годы в наш регион проданы десятки Bell-407. Топ-менеджер считает, что с учетом экономической ситуации в мире Bell-407GX на сегодня обес-

печивает лучшее соотношение цены и качества.

По данным Show Observer, в прошлом году в Россию было ввезено пять вертолетов семейства Bell-407, а всего в России сейчас эксплуатируется 29 ВС этого типа. По данным Росавиации, среди коммерческих авиакомпаний этот тип воздушного судна вписан только в сертификат авиакомпании «АэроГео».

С прошлого года сборка Bell-407GXP была организована на Уральском заводе гражданской

авиации (УЗГА) в Екатеринбурге. Соответствующее соглашение УЗГА с Bell Helicopter было подписано в мае 2015 г. А в конце декабря первый вертолет российской сборки был поставлен в Омский летно-технический колледж гражданской авиации им. А. В. Ляпидевского (филиал Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации). Вторую машину УЗГА отправил в Омск в конце апреля.

Легкий однодвигательный вертолет Bell-407GXP имеет

взлетную массу 2300 кг и может перевозить до 6 пасс. Вертолеты российской сборки, предназначенные для омского колледжа, дополнительно оснащены резервными авиагоризонтами, системами для складывания лопастей несущих винтов и оборудованием, обеспечивающим запуск в холодную погоду при температурах наружного воздуха до -35°C без использования внешнего источника питания. ■

Татьяна Володина





AW FAMILY – БОЛЬШЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ, МЕНЬШЕ ЗАТРАТ

Leonardo Helicopters – единственная компания в мире, которая производит вертолёты **AgustaWestland** нового поколения в соответствии с единой концепцией **AW Family**. У вертолётов **AW169**, **AW139** и **AW189** много общего – стиль, непревзойдённые характеристики по безопасности, упрощенная система обслуживания, схожая кабина экипажа. Всё это значительно снижает расходы на эксплуатацию и позволяет выполнять поставленные задачи эффективнее.

За более подробной информацией обращайтесь к эксклюзивному дистрибьютору вертолётов AgustaWestland в России и странах СНГ:

+7 909 161 28 02 – Егор Кузнецов

+7 909 161 27 51 – Илья Сугачков

+7 909 161 28 06 – Николай Солодилов

office@awhelicopters.com

www.agustawestland.ru

EXCLASES Holdings Ltd.

Exclusive Distributor of AgustaWestland Products

H135 готовят для медицинских перевозок в России

Компания Airbus Helicopters возлагает большие надежды на продвижение легкого двухдвигательного вертолета H135 на российском рынке медицинских перевозок. Эту модель, оборудованную медицинским модулем, можно не только посмотреть на статической экспозиции HeliRussia 2016 — впервые в истории выставки будут организованы демонстрационные полеты для потенциальных заказчиков.

Кроме того, H135 станет первым вертолетом Airbus Helicopters, который будет выпускаться в России. В начале 2016 г. компания Airbus Helicopters заключила соглашение с Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА) о лицензионной сборке этой модели в Екатеринбурге.

Airbus Helicopters оценивает потребности российского рынка в вертолетах этой модели в 160 единиц на ближайшие десять лет. Сейчас производитель уже ведет переговоры с отечественными авиакомпаниями, в том числе с «Газпром авиа» и «ПАНХ», а так-



Вертолет H135 с медицинским модулем

Airbus Helicopters

же с МЧС. Первый H135 российской сборки планируется запустить в эксплуатацию уже в следующем году. Как объяснил Show Observer Эмерик Ломм, глава российского представительства европейского вертолетостроителя — компании Airbus Helicopters Vostok, H135 выбран для российской сборки, как наиболее подходящий для медицинских перевозок. «Почти 60% медицинских вертолетов в мире представлены моделями Airbus Helicopters, из которых H135 на первом месте», — рассказал он. В

медицинском варианте вертолет может перевозить двух пострадавших и двух медиков.

Но сотрудничество с УЗГА не будет ограничиваться поставкой комплектов для сборки, а будет включать целиком организацию медицинских перевозок в российских регионах. «Мы обеспечим поставку вертолета, возьмем на себя техобслуживание и эксплуатацию, заказчик будет покупать только летные часы», — объяснил г-н Ломм.

Он рассказал, что обсуждается как возможность создания парт-

нерами из УЗГА своего вертолетного оператора под этот проект, так и передача вертолетов в эксплуатацию местным операторам.

«Эта инициатива поддержана российским правительством. Мы с нашим партнером хотим предложить такое решение в каждом регионе России, где есть интерес в подобных перевозках», — рассказал г-н Ломм. По его словам, при наличии контракта с федеральными или региональными властями налет на машину может составить более 300 ч/год. ■

Максим Пядушкин

Business program at HeliRussia 2016

As per established tradition, this year's HeliRussia 2016 business program will cover the most topical issues of the helicopter industry. It includes 58 various events: conferences, seminars and panel discussions. One of them is the eighth iteration of the annual

international conference entitled "Helicopter Market: Reality and Prospects", which will discuss the current state of the Russian rotorcraft fleet and its development dynamics. The conference will also feature the presentation of a global helicopter market forecast.

HeliRussia 2016 is also hosting Air Ambulance and Medical Evacuation Conference, the largest such event in Russia. The two-day conference will provide an experience-sharing platform and discussion forum for different professional communities, from medics and pilots to manufacturers and operators. Also discussed as part of the business program will be the prospects of offshore helicopter operations in Russia and further development of the country's rotorcraft after-sales support network. The annual conference on offshore operations primarily concerns issues related to helicopter services to sea oil rigs and vessels (including in the context of international practice). The roundtable discussion on helicopter maintenance will be attended by Russian and international specialists representing OEMs, suppliers and operators.

This year's special focus will be on unmanned aerial systems. More than 15 unmanned aircraft will be exhibited at HeliRussia 2016. The May 20 program will include a plenary session entitled "The present and the future of the unmanned aircraft industry", followed by two roundtable discussions devoted to UAS applications and other industry-specific topics. The final day of the exhibition will feature a drone race, with participation open to professionals and amateurs.

The business program will feature discussions of other problems facing the industry, such as counteraction to supplies of counterfeit parts and the effectiveness of the current measures being taken in this respect. HeliRussia will also include a traditional international forum on aircraft design. ■

Tatyana Volodina

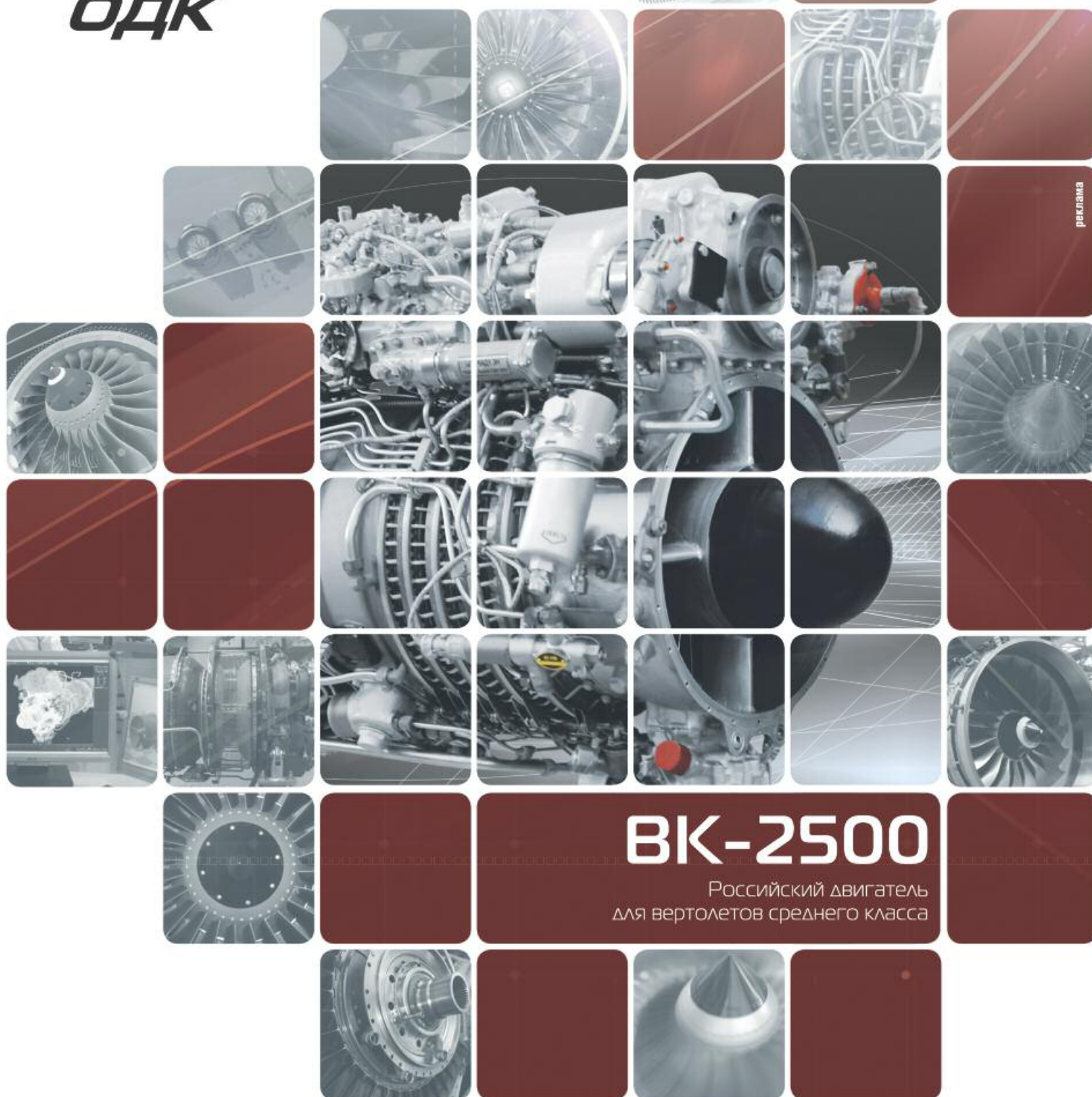


HeliRussia 2016 business program includes 58 various events

Marina Lyseva



**ЕДИНСТВО
ВО МНОЖЕСТВЕ**



ВК-2500

Российский двигатель
для вертолетов среднего класса

АО «Объединенная двигателестроительная корпорация»
Россия, 105118, г. Москва, пр-кт Буденного, д. 16
www.uecrus.com



«Вертолеты России» увеличили выручку



В 2015 г. «Вертолеты России» поставили заказчикам 212 ВС

Экспортные заказы и слабый рубль помогли холдингу «Вертолеты России» существенно увеличить выручку в 2015 г., несмотря на снижение поставок. Согласно консолидированному финансовому отчету по МСФО, выручка холдинга за прошлый год выросла на 29,5%, до 220 млрд руб. Прибыль до вычета налогов (EBITDA) увеличилась на 39,5% и составила 65,6 млрд руб. Чистая прибыль «Вертолетов России» достигла 42,1 млрд

руб., что вдвое больше, чем годом ранее.

При этом холдинг в 2015 г. поставил заказчикам 212 вертолетов, а это на 59 машин меньше показателя предыдущего года. Твердый портфель заказов сократился на 9,5%, до 494 ВС.

«Безусловно, на достижение столь высоких [финансовых] результатов повлияла девальвация рубля и экспортно-ориентированный портфель заказов, номинированный в валюте», — заявил генеральный директор

«Вертолетов России» Александр Михеев. Снижение объемов поставок вертолетной техники он объяснил общемировой тенденцией перенасыщения рынка.

По словам Михеева, глобальное снижение спроса на вертолетную технику связано со снижением военных бюджетов стран — потенциальных заказчиков продукции холдинга «Вертолеты России». «Мы предполагаем, что данный процесс будет продолжаться в долгосрочной перспективе. На

этом фоне, с учетом непростой внешнеполитической ситуации мы достаточно консервативно оцениваем будущие объемы продаж и рассчитываем на рост реализации машин гражданского назначения», — подчеркнул он.

В отчете отмечается, что последние три года основными покупателями вертолетов холдинга были российские государственные заказчики: Минпромторг, Минобороны, МЧС и МВД. В целом на российских заказчиков пришлось 28,7% выручки «Вертолетов России». Вторым по значимости регионом поставок стала Азия (33,9%), третьим — Африка (23,9%). Всего в 2015 г. холдинг поставил вертолеты в 17 стран мира.

По словам Михеева, в условиях снижения спроса на вертолеты холдинг уделяет больше внимания послепродажному обслуживанию поставленной техники. В 2015 г. доля услуг и техобслуживания в общей выручке холдинга составила 17,4% (38,3 млрд руб.). Годом ранее этот показатель равнялся 12,7%, в 2013 г. — 11,1%. ■

Максим Пядушкин

Bell 407GX with Russian origin

Bell Helicopter and its official representative in Russia, Jet Transfer, have brought to HeliRussia 2016 a Bell 407GX light single-engine helicopter. Outfitted with a corporate cabin, the aircraft is used for business travel within Moscow Region, Jet Transfer General Director Alexander Yevdokimov has told Show Observer.

Bell Helicopter's best-selling model, the Bell 407GX is the first type by the US manufacturer whose assembly has been launched in Russia. Of the 175 civilian aircraft delivered by Bell in 2015, 99 represented the 407/407GX/GXP family.

Yevdokimov says the 407 is popular in Russia, with dozens of the type delivered over the past several years. The head of Jet Transfer be-

lieves the Bell 407GX to offer the best price/quality ration in the current global economic situation.

According to Show Observer's sources, five helicopters of the Bell 407 family were delivered to Russia last year alone, and the country's total 407 fleet stands at 29 aircraft. The Federal Air Transport Agency reports that AeroGeo is the only Russian commercial operator whose certificate includes the type.

Yekaterinburg-based Ural Works of Civil Aviation launched Bell 407GXP assembly in 2015 under an agreement signed with Bell Helicopter in May last year. In late December 2015, the first Russian-assembled 407GXP was delivered to the Omsk flying and technical school, a filial of Ulyanovsk Higher Civil Aviation School. A second

helicopter was delivered to Omsk in late April this year.

The Bell 407GXP has a take-off weight of 2,300 kg and can transport up to six passengers. The Russian-assembled helicopters intended for the Omsk school are fitted

with back-up artificial horizons, main rotor blade fold kits, and equipment allowing for cold-weather (down to -35°C) engine starts without the use of an external power source. ■

Tatyana Volodina



First Bell-407GX was assembled in Russia in December 2015



РПКБ – один из мировых лидеров и ведущий в России разработчик интегрированных комплексов бортового радиоэлектронного оборудования для вертолетов Ми-28Н, Ми-28НЭ, Ми-24ПН, Ми-24ПМ, Ми-26Т2, Ка-52, Ка-52К, Ка-52Э, Ка-31, Ка-29М, самолетов семейства Су и МиГ, объектов космического назначения, морских и наземных транспортных средств.

АО «РПКБ»
140103 Россия
Московская обл., г. Раменское
ул. Гурьева, 2

Тел.: +7(495) 992-56-97,
(49646) 3-39-32
Факс: +7(495) 626-99-21,
(49646) 3-19-72

E-mail: rpkb@rpkb.ru
www.rpkb.ru



АО «РАМЕНСКОЕ
ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬНОЕ
КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО»



Предприятия французской группы Safran активно сотрудничают с российскими вертолетостроителями. О результатах и дальнейших перспективах этого сотрудничества, а также о ребрендинге группы рассказывает глава представительства Safran в России Валерий Кроль.

Господин Кроль, вы возглавили представительство группы Safran в России осенью прошлого года. Как вы оцениваете нынешнее позиционирование группы на российском рынке и как идет продвижение по вертолетным проектам?

— Взаимодействие Safran с госкорпорацией «Ростех» определяется дорожной картой — документом, который мы ежегодно обновляем и подписываем. В нее входит более 15 совместных проектов. Разумеется, идут переговоры и по новым темам, налицо желание обеих сторон углублять и расширять эти связи. Мы нацелены на стратегическое сотрудничество.

Одно из важных направлений в рамках дорожной карты — вертолетная индустрия. Сейчас у нас развиваются два проекта — вертолеты Ка-226Т и Ка-62, работы идут в рамках контрактов между Safran Helicopter Engines (ранее Turbomeca) и холдингом «Вертолеты России». Также идут переговоры по проекту перспективного среднего коммерческого вертолета (ПСКВ) и по проекту «Ансат», в котором Safran Electronics and Defense (ранее Sagem) уже участвует, так как поставляет смарт-приводы для управления вертолетом.

По двум вертолетным программам есть серьезные достижения: подписание в декаб-

«Мы нацелены на стратегическое сотрудничество»

ре 2015 г. межправительственного соглашения, предусматривающего поставку и производство Ка-226Т и его модификаций в Индии в количестве не менее 200 единиц, а в конце апреля в воздух поднялся опытный образец многоцелевого вертолета Ка-62. Эти вертолеты оснащаются двигателями Safran Helicopter Engines.



Валерий КРОЛЬ

Глава представительства Safran в России

— Почему компании Turbomeca и Sagem теперь называются по-другому?

— Марка Safran появилась в 2005 г., и на сегодняшний день на авиационных рынках стала международно узнаваемым брендом. Поэтому руководство компании пришло к выводу, что настало время объединить все направления под общим брендом. Создан единый логотип для всех направлений деятельности группы, и все компании поменяют названия. Например, Sagem будет называться Safran Electronics and Defense, а Turbomeca — Safran Helicopter Engines.

— Как представлена группа Safran на выставке HeliRussia в этом году?

— Safran традиционно участвует в HeliRussia, с самых первых выставок, и уже несколько лет рядом с Safran Helicopter Engines участвует и Safran Electronics and Defense.

В этом году Safran Electronics and Defense демонстрирует ряд новинок. Потенциальные заказчики увидят систему курсоверткали APIRS, в которой применена новая технология MEMS (Micro Electro Mechan-

ical Systems), что позволило сделать устройство более легким и компактным. Также будет представлена навигационная система нового поколения, смарт-приводы для вертолетов и новая навигационная система SkyNaute.

Надо сказать, что Safran сейчас развивает новые проекты, ориентированные на гражданское применение. В частности, рассматривается возможность производства в России ряда систем на мощностях совместного российско-французского предприятия «РС Альянс».

Safran Helicopter Engines представляет на HeliRussia 2016 два двигателя, связанных с текущими проектами, — это Arrius 2G1 для Ка-226Т и Ardiden 3G для Ка-62. Летчик-испытатель, который пилотировал этот вертолет, весьма позитивно отозвался о его силовой установке.

Также хочу отметить слаженную работу между компаниями «Камов» и «Вертолеты России», с одной стороны, и работу команд внутри Safran — с другой, которая позволила впервые поднять в воздух этот вертолет.

Двигатель Ardiden 3G для Ка-62 будет сертифицирован до конца 2016 г., а сертификация вертолета ожидается к концу 2017 г. Мы полагаем, что машина будет конкурентоспособна на рынке гражданских вертолетов, поскольку она имеет очень хорошие заявленные характеристики и хорошо адаптирована для выполнения транспортных и офшорных операций. Ее ввод в эксплуатацию должен совпасть, по нашим оценкам, с подъемом нефтегазового рынка.

Для Ка-226Т холдингу «Вертолеты России» уже поставлено 20 серийных двигателей; три машины прошлым летом были поставлены государственному заказчику. Сейчас на заводе в Кумертау идет подготовка для выпуска 60 вертолетов в рамках индийского проекта на 200 машин (остальные 160 будут производиться в Индии), а также для одного российского заказчика, который пока не анонсирован, поэтому называть его я не могу.

— Вы упомянули проект ПСКВ. Как с ним обстоят дела?

— Об этом пусть лучше расскажут представители Safran Helicopter Engines. Могли лишь сказать, что стратегическое направление развития Safran Helicopter Engines — разработка нового семейства двигателей высокой мощности в диапазоне 2500–3000 л. с. для вертолетов нового поколения. Прототип уже проходит стендовые испытания, а его сертификация намечена на 2018 г. В общем, нам есть что предложить для ПСКВ, у нас идут регулярные технические встречи с холдингом «Вертолеты России» по этой теме, в последнее время они стали более интенсивными, но это рабочий процесс, так что сообщать подробности еще рано. ■

Интервью подготовил Алексей Синицкий

КБ0-62

САМАЯ СОВРЕМЕННАЯ
«СТЕКЛЯННАЯ КАБИНА»
ДЛЯ НОВЕЙШЕГО
ОТЕЧЕСТВЕННОГО
ВЕРТОЛЕТА!

HeliRussia 2016

МВЦ «Крокус Экспо», Москва

19-21 мая 2016

**ГРУППА «КРОНШТАДТ»
СТЕНД 3F
ПАВИЛЬОН №1, ЗАЛ 4**

В Россию поставили первый Robinson R66 с автопилотом

В феврале этого года в Россию впервые ввели легкий вертолет Robinson R66 с автопилотом. Как Show Observer сообщили в группе компаний «Хелипорты России», которая отвечала за покупку воздушного судна, его уже собрали и получили на него сертификат летной годности. Сейчас машина находится у заказчика.

С момента поступления первого вертолета с автопилотом заинтересованность в приобретении подобного воздушного судна выразили около пяти российских клиентов, рассказали в группе. Ожидается, что в ближайшее время она сможет заключить еще несколько контрактов на модернизированные R66.

О том, что в России разрешили эксплуатировать R66 с

автопилотом, стало известно в конце прошлого года. Тогда же сообщалось, что Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета сертифицировал пилотажно-навигационную систему Garmin G500H и надувные аварийные поплавки для данной машины.

В основном режиме автопилот работает как система улучшения устойчивости. Он имеет два канала управления (крен и тангаж) и дополнительные режимы, такие как стабилизация курса, выдерживание высоты, отслеживание навигационного сигнала (VOR или GPS) и навигация в зоне подхода (включая вертикальное наведение).

Холдинг «Хелипорты России» является официальным представителем Robinson Heli-



В основном режиме автопилот на R66 работает как система улучшения устойчивости

«Хелипорты России»

copter по сертификации в России. Став стартовым заказчиком R66 с автопилотом, он инициировал соответствующую работу по обновлению сертификата типа легкого вертолета. По данным Show Observer, из всех

вертолетов производства Robinson Helicopter газотурбинные R66 занимают второе в России место по численности: на начало 2016 г. было зарегистрировано 90 таких ВС. ■

Валентин Маков

Ка-62 поднялся в воздух

В конце апреля на заводе Арсеньевской авиационной компании «Прогресс», входящей в холдинг «Вертолеты России», состоялся первый полет прототипа нового среднего вертолета Ка-62. В ходе первых испытаний вертолет произвел висение длительностью около 10 мин. За это время проверялись как работа систем электрооборудования и бортового оборудования воздушного судна, так и его общая работоспособность.

Разработка Ка-62 стартовала в 1992 г., его первый прототип был показан на выставке HeliRussia 2012. Новый вертолет планируется оснащать двумя французскими турбовальными двигателями Turbomeca Ardiden 3G мощностью 1775 л. с. каждый на взлетном режиме. Помимо двигателей на Ка-62 используются и другие узлы и компоненты иностранного производства, в том числе трансмиссия от австрийской компании Zoerkler.

Согласно данным производителя грузоподъемность вертолета должна составить 2200–2500 кг при максимальной взлетной массе 6500 кг, максимальная разрешенная скорость

— 310 км/ч, крейсерская — 290 км/ч. Расчетная дальность полета — от 720 км (с основными баками) до 1135 км (с дополнительными резервуарами).

Ранее заявлялось, что Ка-62 планируется сертифицировать в 2017 г.

Ка-62 рассчитан на перевозку 12–15 чел. Предполагается, что он будет применяться для пассажирских (в том числе деловых) перевозок, спасательных работ и работ в нефтегазовой отрасли. ■

Валентин Маков



«Вертолеты России» / Russian Helicopters

Ka-62 makes first take-off

A prototype of the medium-sized multi-use helicopter Ka-62 for the first time took off on 28 April at the Progress Arsenyev Aviation Company (a subsidiary of Russian Helicopters), located in Russia's Far East. The 10-minute lift in a hover mode was part of the factory flight testing and was com-

pleted successfully, reported Russian Helicopters.

Development of the Ka-62 was launched in 1992; the first prototype was shown at HeliRussia 2012 exhibition. The aircraft is planned to be equipped with two Ardiden 3G turboshaft engines, with 1,775 horsepower at takeoff. The engines are not the only foreign components used in the manufacture of the Ka-62; the aircraft's transmission is developed by Austrian specialist Zoerkler.

According to data from the manufacturer, the maximum carrying capacity of the aircraft is expected to make up 2,200–2,500 kg, while the maximum takeoff weight will be 6,500 kg. The helicopter will have a maximum speed of 310 km/h and a cruising speed of 290 km/h. The range of the craft is set at 720 km with use of the main tank, and 1,135 km with additional tanks.

As reported earlier, the Ka-62 is expected to be certified in 2017.

According to Russian Helicopters, the Ka-62 is designed for a wide range of tasks, including transporting passengers, rescue operations, and use in the oil and gas sector. ■

Valentin Makov

АО «НИИ «Экран» – головное предприятие в области создания многофункциональных интегрированных бортовых комплексов обороны летательных аппаратов

АО «НИИ «Экран» входит в состав АО «КРЭТ» и является ведущим предприятием радиоэлектронной отрасли, работающим в интересах авиационной промышленности. Военно-техническое сотрудничество АО «НИИ «Экран» осуществляет через АО «КРЭТ» и при посредничестве АО «Рособоронэкспорт» и АО «КАО». Главная цель АО «НИИ «Экран» — создание авиационной радиоэлектронной аппаратуры, систем радиоэлектронной и оптико-электронной защиты самолетов и вертолетов от авиационных и зенитных ракетных комплексов. Организационная структура АО «НИИ «Экран» обеспечивает все жизненно важные этапы разработки, проектирования, изготовления и испытаний образцов создаваемых радиоэлектронных и оптоэлектронных изделий военной и специальной техники. Одним из относительно новых направлений деятельности предприятия в последние годы в области РЭБ является создание систем защиты летательных аппаратов различного назначения от современных и перспективных управляемых ракет с ИК-наведением, в том числе от ПЗРК. С 2005 года на предприятии активно развивается одно из перспективных направлений техники РЭП — создание лазерных станций подавления, обеспечивающих эффективную защиту летательных аппаратов от ПЗРК. Развитие данного направления обусловлено прежде всего актуальностью проблемы защиты от

ракет с ИК-наведением практически всех видов авиации. Кроме того, в связи с общим возрастанием угрозы террористических актов особую актуальность приобретает проблема защиты гражданских воздушных судов от ПЗРК, которые благодаря высокой мобильности, простоте использования, надежности, а также уникальному сочетанию массогабаритных характеристик и эффективности могут превратиться в руках террористических групп в опасное оружие.

Одной из наиболее известных разработок АО «НИИ «Экран» является бортовой комплекс обороны самолетов и вертолетов БКО «Президент-С», предназначенный для защиты от поражения комплексами АРК, ЗРК и ЗАК путем обнаружения факта угроз и противодействия атакующим средствам.

БКО «Президент-С» обеспечивает:

- обнаружение, распознавание и определение направления на ЗРК, АРК, ЗАК, атакующие ракеты класса «воздух — воздух» и «земля — воздух» с радиолокационными головками самонаведения по радиоизлучению входящих в их состав РЛС средств и АГСН, использующих непрерывные, квазинепрерывные и импульсные виды излучения;
- обнаружение, распознавание и определение направления на источники лазерного излучения;
- определение факта и координат пуска атакующих ракет класса «воздух — воз-



Д. В. Шерстнев, временный генеральный директор АО «НИИ «Экран»

дух» и «поверхность — воздух» по излучению их двигателей;

- создание радиопомех РЛС и АГСН атакующих средств ПВО;
 - создание активных ИК-помех ракетам с ИК-головками самонаведения;
 - управление отстрелом противорадиолокационных патронов, патронов ИК-излучения;
 - распределение ресурсов защиты системы между угрожающими объектами ПВО.
- БКО «Президент-С» построен по принципу открытой архитектуры, что позволяет оптимизировать его состав в зависимости от защищаемого ЛА и выполняемых им задач. БКО состоит из устройства управления и следующих опциональных модулей:

- Станция предупреждения о радиолокационном облучении (СПО).
- Станция предупреждения о лазерном облучении (СПЛО).
- Станция предупреждения о ракетной атаке (СПРА).
- Станция постановки активных радиопомех (САП).
- Станция оптико-электронного подавления (СОЭП).
- Устройство выброса авиационных расходуемых средств (УВ).
- Активная буксируемая радиолокационная ловушка (АБРЛ).
- Многофункциональный индикатор (МИ).
- Устройство согласования (УС).

Все системы БКО «Президент-С» хорошо интегрированы для оптимизации их одновременной работы. Комплекс имеет открытую архитектуру для будущих модификаций.



Бортовой комплекс обороны самолетов и вертолетов БКО «Президент-С»

Helisota приступила к техобслуживанию вертолетов Airbus Helicopters

Литовский провайдер услуг по ТОиР Helisota приступил к обслуживанию вертолетов европейского производителя Airbus Helicopters. Соответствующий допуск на ремонт моделей H120, H135 и H145 компания получила в марте этого года.

Первой винтокрылой машиной, принятой к обслуживанию, стал легкий однодвигательный вертолет H120, рассказал Show Observer генеральный директор Helisota Анатолий Легензов. Он прибыл во второй половине апреля на техническую проверку после 100 ч налета. Весь комплекс работ был выполнен за один день. Также специалисты компании провели промывку двигателя и выполнили дополнительное регламентное обслуживание.

Следующую машину планируется принять на техобслужи-

вание в июне. Им станет легкий двухдвигательный H135. Легензов отмечает, что этот вертолет, а также двухдвигательная модель H145 являются наиболее востребованными среди эксплуатантов «из-за их большой универсальности и возможности приспособления к более широкому спектру операций».

Комментируя спрос на услуги по ТОиР моделей Airbus Helicopters из России, Анатолий Легензов сообщил: «Являясь стратегическим партнером Airbus Helicopters, мы открыты для всех клиентов Европы. Мы готовы обслуживать вертолеты, находящиеся в Прибалтике, однако не видим никаких проблем, чтобы вести переговоры касательно технического обслуживания вертолетов с операторами других европейских стран».



Компания Helisota обслуживает вертолеты как западного, так и российского производства

В будущем Helisota планирует включить в портфель обслуживаемых вертолетов Airbus Helicopters модели среднего класса, такие как H155 или AS365 N3. Также компания рассматривает возможность приступить к техобслуживанию и ремонту вертолетов производства AgustaWestland или Bell. «Считаем, что эти производители имеют боль-

ший потенциал в Европе, нежели, например, Sikorsky или MD», — подчеркнул глава Helisota.

Компания Helisota обслуживает вертолеты российского и западного производства для клиентов более чем из 30 стран мира на своей сертифицированной базе в Каунасе (Литва), а также на базе заказчика. ■

Татьяна Володина



Naryan-Mar Air Enterprise (NMAE), the principal air operator of the Nenets Autonomous District in Russia's north, will take the first delivery of a new aircraft since 1991 this fall.

NMAE that is 100% owned by the regional authorities is getting a Mil Mi-8MTV-1 medium-lift multirole helicopter built at Kazan Helicopters, a Russian Helicopters company, under a seven-year fi-

nancial lease contract arranged through Sberbank Leasing. The agreement to that effect was signed in August 2015.

“Our representatives are tentatively scheduled to travel to Kazan Helicopters for the aircraft on September 1,” NMAE Deputy General Director Yakov Menshakov told Show Observer. “The manufacturer says the assembly of the helicopter proceeds on schedule. Taking into account the time it will take us to obtain all necessary documentation (including the state registration certificate, the airworthiness certificate, and so on) and ferry the aircraft to Naryan-Mar (the region's capital — ed.), we expect to begin its commercial operation in October this year.”

The Mi-8MTV-1 will be built to the Nenets customer's specific operational requirements. The helicopter's cabin will have 26 seats in the passenger variant; conversion to the

cargo-cabin version will be possible. The aircraft will be able to transport 4 tons of underslung freight, compared to 3 tons for the operator's current Mi-8s. The MTV-1 will come with additional outside fuel tanks, an emergency floatation system, and IFR avionics.

Asked about the operator's further fleet renovation plans, Menshakov said: “Seeing as the Soviet-made Mi-8s we operate are extremely worn out and obsolete, our further development is impossible with the current fleet. Therefore, we are certainly planning to keep renewing our equipment. However, the high helicopter prices prevent us from purchasing them with our own money, even if offered preferential lease deals. We need the government's help.”

The NMAE fleet of 17 Mi-8 helicopters flew a total of 11,500 operational hours in 2015. ■

Artyom Korenyako

Российские вертолеты получают аварийестойкую топливную систему

В рамках выставки HeliRussia 2016 холдинг «Технодинамика» представляет на своем стенде аварийестойкую топливную систему для вертолетов. Ее разработка начата с чистого листа, и сегодня она прошла этап заводских испытаний, рассказал гендиректор «Технодинамики» Максим Кузюк.

Первым разработкой холдинга оборудуют воздушное судно, которое получит одобрение Росавиации с учетом требований по безопасности к топливной системе. «Вопрос в том, когда появится объект, на котором можно будет испытать эту систему. Мы ведем переговоры с «Вертолетами России». Пока не определено, что будет первым объектом, под который мы сделаем конкретную систему с соблюдением всех размерностей», — подчеркнул Кузюк.

Аварийестойкую топливную систему первым может получить Ка-62, а также Ми-38, транспортная версия которого в конце прошлого года была сертифицирована российскими авиавластями. «В ближайшей перспективе подобных машин больше нет, а, например, для Ми-8/17/171 такие требования не установлены. Но появятся потребители, которые захотят установить аварийестойкую топливную систему на свои вертолеты. Тогда мы будем готовы предоставлять эту разработку им», — подчеркнул Кузюк.

В прошлом году «Технодинамика» создала первые образцы и провела три цикла испытаний системы со сбросами с высоты 15,4 м (по стандартам Европейского агентства по безопасности авиоперевозок, EASA). «Топливный бак не должен протекать.



Новый топливный бак при ударе не должен протекать

«Технодинамика»

Все трубопроводы — их невозможно сохранить в целостности — рвутся в нужных местах, а специальные клапаны закрываются и предотвращают протечки. Это достаточно сложная система, и ее никогда раньше не разрабатывали в РФ, потому что не было таких требований. И есть альтернатива: либо купить ее на Западе, либо разработать самостоятельно», — рассказал Кузюк.

Ранее в «Технодинамике» сообщали, что аварийестойкая топ-

ливная система может пойти в серию в 2017 г. Разработкой российского холдинга уже сегодня интересуются иностранные компании.

На стенде «Технодинамики» представлен также генератор для вертолета Ка-62. Для данной модели, летные испытания которой начались в апреле этого года, холдинг также разрабатывает шасси и ряд других элементов.

Татьяна Володина

Российский дебют китайского БЛА



На выставке HeliRussia 2016 впервые в России показывается беспилотный аппарат (БЛА) вертолетного типа Sunic-H2M китайской компании Qingdao Sunic-Ocean Marine T & S. В России данную систему представляет компания R-SENS из Новороссийска.

Этот БЛА выполнен по классической одновинтовой схеме с рулевым винтом. Его максимальная взлетная масса — 110 кг, включая 35 кг полезной нагрузки. Габариты аппарата: 3,81 × 0,72 × 1,01 м; диаметр основного ротора составляет 3,2 м. В качестве силовой установки на БЛА используется немецкий четырехтактный одноцилин-

дровый двигатель AIXRO XH40 мощностью 26 кВт.

Топливный бак на 30 л позволяет аппарату находиться в воздухе не менее 2 ч. Российские дистрибуторы БЛА утверждают, что его радиус действия достигает 100 км по управлению и 50 км по передаче данных с борта БЛА. Для взлета-посадки требуется площадка размером 8 × 8 м.

В качестве полезной загрузки на БЛА штатно устанавливается оптико-электронная система наблюдения на гиростабилизированном подвесе, работающая как в видимом диапазоне спектра, так и в тепловом. Тепловой модуль позволяет осуществлять обнаружение целей типа «человек» на дальности до 2,2 км и их распознавание на дальности до 780 м.

Конструкция аппарата имеет резиновые уплотнения, а его внешняя обшивка наполнена плавучим материалом, поэтому вертолет может сесть на воду без ущерба для всех систем. Вот почему особый акцент разработчики делают на применение Sunic-H2M для решения различных задач на морских акваториях.

Денис Федутин

БОЛЕЕ 70 ЛЕТ
В МИРЕ
АЭРОМЕТРИИ

КРЭТ
АО АЭРОПРИБОР-ВОСХОД

Система измерения воздушных параметров вертолета для Ка-52

Система управления общевинтовым оборудованием для Ка-62

Система измерения высотно-скоростных параметров для Су-35

Многофункциональный измеритель воздушных адиабат для перспективных самолетов

Интегрированная система резервных приборов для ИС-31

Россия, г. Москва, ул. Ткацкая, д. 19.
Телефон: (495) 363-23-01. Факс: (495) 363-23-43
E-mail: aerovoskhod@sovintel.ru
www.aeroprivbor.ru

РЕКЛАМА

Первый заказ на Ми-38

Новый среднетяжелый вертолет Ми-38 показывается на HeliRussia не впервые, но в этом году у данной модели появился первый заказчик. Об этом накануне выставки рассказал заместитель гендиректора «Вертолетов России» по производству и инновациям Андрей Шибитов. Он не стал называть стартового заказчика, но отметил, что тот готов взять три машины с опционом еще на пять ВС.

Шибитов рассказал, что холдинг надеется получить дополнительные заказы на этот тип в 2016–2017 гг. «Вертолеты России» уже согласовали с потенциальными заказчиками из нефтегазовой отрасли требования к офшорной версии Ми-38, которая также будет отвечать стандартам Международной ас-

социации производителей нефти и газа (OGP).

Ми-38 был сертифицирован Росавиацией в декабре прошлого года, но пока в транспортном варианте. Как ранее заявляли представители «Вертолетов России», сертификации пассажирского варианта стоит ждать в течение двух-трех лет.

Ми-38 призван заполнить нишу между средними вертолетами семейства Ми-8/17/171 и тяжелыми Ми-26. Грузоподъемность ВС составляет 6 т при перевозке груза в кабине и 7 т — на внешней подвеске. Машина сможет брать на борт 30 пасс. Вертолет оснащен двумя турбовальными двигателями ТВ7-117В мощностью на взлетном режиме 2500 л. с. каждый. ■

Максим Пядушкин



First order for Mi-38

Since last exhibited at HeliRussia, the Mil Mi-38 medium/heavy-lift utility transport helicopter has got itself a launch customer. Andrey Shibitov, Russian Helicopters' deputy CEO for production and innovations, announced a week before the exhibition. He declined to name the client, saying only that the agreement involved three aircraft and an option for five more.

According to Shibitov, Russian Helicopters expects to secure additional orders for the type in 2016 and 2017, and has already agreed with potential oil-and-gas customers the requirements for the offshore version. It will also meet the standards of the International As-

sociation of Oil and Gas Producers. Russia's Federal Air Transport Agency certified the Mi-38's freighter version last December. The passenger variant is expected to be certified in the next two to three years, Russian Helicopters reported earlier.

The Mi-38 is aimed to fill the gap in Mil's product line between the medium-lift Mi-8/17/171 family and the Mi-26 super heavy model. Its cargo carrying capacity stands at 6 t internally and 7 t underslung, or 30 passengers. The aircraft is powered by a pair of Klimov TV7-117V turboshafts each producing 2,500 h.p. take-off thrust. ■

Maxim Pyadushkin



КБО-62 уже испытывается на Ка-62

Группа «Кронштадт» привезла на HeliRussia 2016 комплекс бортового оборудования среднего многофункционального вертолета Ка-62. Такой комплекс уже установлен на первом прототипе вертолета, который в конце апреля впервые поднялся в воздух.

В «Кронштадте» пояснили, что «Вертолетам России» поставлено уже три комплекса КБО-62. «В ближайшее время предстоит выполнить значительное количество испытательных полетов, и, несомненно, частью рабочего процесса станет выдача замечаний и рекомендаций, которые группа «Кронштадт» будет учитывать при доработке комплекса», — рассказал Show Observer заместитель генерального директора компании по авиационному направлению Вадим Смирнов.

В основе КБО-62, построенного по принципу «стеклянной» кабины, — оборудование российского производства: пилотажные и навигационные индикаторы со встроенной подвижной цифровой картой, дублированная навигационная вычислительная система, система сбора и контроля информации от общевертолетных систем и двигателя, радиосвязное и радионавигационное оборудование и система автоматического управления.

«Комплекс КБО-62 сходен с уже сертифицированным комплексом ИБКО-38 для вертолета Ми-38 разработки группы «Кронштадт». Однако с учетом меньших габаритов кабины Ка-62 и более жестких требований к внешним воздействиям факторам часть оборудования была доработана, в связи с чем были проведены дополнительные испытания. Также для максимальной адаптации к специфике вертолета Ка-62 был доработан функционал и программное обеспечение оборудования», — рассказал г-н Смирнов. Он отметил, что часть оборудования, входящего в состав КБО-62, имеет конструктивные исполнения, соответствующие требованиям военных. «Это оборудование уже прошло необходимые виды испытаний в составе комплекса ИБKV-17ЭВ, поэтому адаптация вертолета Ка-62 в интересах МО РФ в части бортового комплекса будет относительно простой», — подчеркнул представитель «Кронштадта».

Вадим Смирнов подтвердил, что Группа «Кронштадт» также выразила готовность создать любой тип тренажера Ка-62 — от автоматизированной системы обучения до комплексного тренажера уровня D на системе подвижности. ■

Елизавета Казачкова

ЭЛЕКТРОННЫЕ ТЕМАТИЧЕСКИЕ БЮЛЛЕТЕНИ **АТО.RU**

Ничего лишнего — только те новости, которые интересны вам

«Обозрение «Вертолеты»»

это подборка самых важных
и интересных новостей
и материалов журнала
«Авиатранспортное обозрение»
и делового портала АТО.ru по
вертолетной тематике.



Подпишитесь сейчас на
WWW.ATO.RU



Доставляется на Ваш
электронный почтовый
ящик раз в две недели

Доля Ми-8 в общем налете российского вертолетного парка выросла в 2015 г. на 3,2 п. п.



Леоиди Флерберг / Transport-Photo.com

В прошлом году совокупный производственный налет вертолетами гражданской авиации России снизился на 8% по сравнению с предыдущим годом и составил почти 410 тыс. ч. Согласно данным Транспортной клиринговой палаты, лидером среди отечественных вертолетных операторов осталась компа-

ния «ЮТэйр — Вертолетные услуги». На нее пришлось 18% суммарного налета отрасли (в 2014 г. — 14%).

Материнская авиакомпания «ЮТэйр», которая по итогам 2014 г. занимала 3-е место в списке крупнейших вертолетных операторов страны, сейчас покинула первую десятку рейти-

Налет меньше, лидеры те же

тинга. Это произошло из-за перераспределения вертолетного парка между авиакомпанией, специализирующейся на пассажирских перевозках самолетами, и компанией «ЮТэйр — Вертолетные услуги». По данным Росавиации, в середине весны вертолетный парк «ЮТэйр» состоял из 22 ВС, тогда как год назад в реестр этого перевозчика было вписано 57 винтокрылых машин.

2-е место в рейтинге сохранила авиакомпания «Газпром авиа» (45 тыс. ч; рост на 2%). С 4-го на 3-е место поднялась авиакомпания «Ямал», с 5-го на 4-е — «АэроГео», с 9-го на 6-е — «Конверс Авиа». Опустились в рейтинге авиакомпании «Турухан» (с 6-го на 8-е место) и «Комиавиатранс» (с 8-го на 9-е место).

Новыми участниками рейтинга стали новосибирское авиапредприятие «Ельцовка»

(7-е место; по данным Росавиации, парк состоит из 15 Ми-8) и хабаровская авиационная компания «Восток» (10-е место; входит в группу «ЮТэйр»; 18 Ми-8 и один AS350 В3). Кроме «ЮТэйр» первую десятку рейтинга вертолетных операторов покинула замыкавшая ее в 2014 г. «КрасАвиа».

С ростом количества вертолетов иностранного производства в российском парке продолжает расти их доля в общем налете. По итогам 2015 г. она составила 11,5% (в 2014-м — 10,2%). Больше других из иностранных машин эксплуатировались легкие вертолеты R44 — 29 тыс. ч, или 7,1% от общего налета всего парка.

Одновременно в 2015 г. выросла до 71,5% доля налета доступных вертолетов Ми-8 предыдущего поколения; годом ранее она составляла 68,3%. ■

Артём Коренько

Technodinamika holding company is showcasing at its HeliRussia 2016 stand a crash-resistant fuel system for helicopters. A clean-sheet design, the system has already passed the factory tests, CEO Maxim Kuzyuk says.

The first helicopter type to receive the system has yet to be approved by the Federal Air Transport Agency under the new fuel system safety requirements. “The question is when an aircraft emerges that we could test the system on,” Kuzyuk notes. “We are in talks with Russian Helicopters, but so far no type has been identified as the first helicopter for which we would build a fixed system of the required size and shape.”

The two potential candidates are the Kamov Ka-62 and the Mil Mi-38, whose transport variant was certified in Russia late last year. “There are no other candidates on the horizon in the near future; as for the Mi-8/17/171 family, no [fuel system safety] requirements have been introduced for it yet,” Kuzyuk says. “Howe-

Crash-resistant fuel system for Russian helicopters



One of the potential candidates for Technodinamika's crash-resistant fuel system is new Mi-38 transport

Fyodor Borisov / Transport-Photo.com

ver, there are sure to emerge customers who will be willing to have a crash-resistant fuel system on their helicopters; then we will

be prepared to offer them our product.”

Last year, Technodinamika built the first prototypes and put the sy-

stem through three testing cycles, which involved dropping it from a height of 15.4 m (as per the EASA standards). “The fuel tank must not leak,” Kuzyuk explains. “All the pipelines, which cannot survive a crash intact, must tear in designated places, with special valves closing to prevent fuel leaks. This is a fairly sophisticated system, something never before developed in Russia because there used to be no such stringent requirements. So the choice is to either buy from the West or develop an indigenous solution.”

Earlier, Technodinamika reported that its crash-resistant fuel system could enter series production in 2017. The company says potential foreign customers are already showing an interest.

Technodinamika is also demonstrating a generator for the Ka-62 here at HeliRussia. The company is working to develop the landing gear and a number of other components for the Ka-62, whose flight tests commenced in April this year. ■

Tatyana Volodina

Russia's UAV operations at gray area

For the first time in the history of HeliRussia, special attention at this year's event is being paid to unmanned aerial systems (UAS), which are seeing ever increasing use in various industries. In late 2015, President Vladimir Putin signed a federal law amending the Russian Air Code to make unmanned aerial vehicles (UAV) subject to mandatory registration. The law came into force in March 2016, but its implementation is currently impossible.

The new law states that all UAVs weighing over 250 g are subject to mandatory registration. In effect, this requirement covers radio-controlled toys. The operator of such an UAV is to be granted the status of aircraft captain, and their responsibilities will largely coincide with those of captains operating real-life manned aircraft. In particular, the law obliges UAV operators to obtain remote pilot licenses. In the eyes of the law, other persons related to the operation of an UAV are considered to be crew members.



The law was drafted in order to put the UAV segment in order, but so far it raises more questions than

it answers. To begin with, it remains unclear how a UAV operator is supposed to obtain a remote pilot

license, and whether they need to meet certain criteria to be issued with one. Also, the law does not specify whether any markings need to be applied to UAVs, while not stating clearly that UAVs are exempt from this.

Finally and most importantly, there is no UAV registration procedure in place. The only document describing this process, a draft government resolution, is still under development. It reads that registration of UAVs is a responsibility of the Federal Air Transport Agency (FATA), which is expected to be entrusted with collecting information about such vehicles and their owners. Another resolution, also under development, requires FATA to pass this information on to the Federal Security Service, the future designated supervising agency for the UAV segment.

In the meantime, UAV operators complain that the use of such vehicles remains effectively an illegal activity in the absence of an appropriate legal framework. ■

Valentin Makov

В Нарьян-Маре ждут новый Ми-8

Базовое авиапредприятие Ненецкого автономного округа (НАО) — Нарьян-Марский объединенный авиаотряд (НМОА; 100% акций принадлежит региону) — этой осенью, впервые с 1991 г., получит новое ВС.

Речь идет о среднем многоцелевом вертолете Ми-8МТВ-1 производства Казанского вертолетного завода (КВЗ; предприятие холдинга «Вертолеты России»). НМОА приобретает машину в финансовую аренду сроком на семь лет через компанию «Сбербанк Лизинг». Соответствующее соглашение между лизингодателем и «Вертолетами России» было подписано в августе 2015 г.

«Предварительная дата выезда наших представителей на КВЗ для приемки Ми-8МТВ-1 назначена на 1 сентября. Завод рапортует, что идет в графике. Следовательно, с учетом времени, необходимого на получение

соответствующих документов (свидетельство о госрегистрации ВС, сертификат летной годности и др.), перегона ВС в Нарьян-Мар мы планируем начать эксплуатацию нового вертолета с октября 2016 г.», — сообщил Show Observer замгендиректора НМОА Яков Меньшаков.

Ми-8МТВ-1 изготавливается с учетом пожеланий авиаотряда и опыта эксплуатации вертолетной техники в НАО. Машина

будет выполнена в пассажирской компоновке на 26 мест с возможностью трансформации салона в грузовой вариант. Внешняя подвеска рассчитана на перевозку груза весом 4 т. Нынешние Ми-8МТВ-1 из парка НМОА могут перевозить на внешней подвеске 3 т груза. Новый вертолет оборудован дополнительными внешними топливными баками, системой аварийного приводнения для полетов

над водной поверхностью, всем необходимым пилотажно-навигационным оборудованием для полетов по приборам.

Отвечая на вопрос, каковы дальнейшие планы обновления парка вертолетной техники НМОА, Яков Меньшаков подчеркнул: «Ввиду крайне устаревших как физически, так и морально Ми-8, эксплуатируемых в нашем авиаотряде и выпущенных в советское время, дальнейшее развитие авиапредприятия невозможно. Поэтому, безусловно, мы планируем дальнейшее обновление авиапарка. Но из-за дороговизны вертолетной техники самостоятельно приобретать новые ВС даже при льготных условиях лизинга мы не в состоянии. Поэтому нужна помощь государства».

По итогам 2015 г. производственный налет вертолетов НМОА составил 11,5 тыс. ч. ■

Артём Коренько





Слабый рубль вернул конкурентоспособность вертолетам Ми-2

Владимир Карпов

«Комиавиатранс» вернулся к эксплуатации Ми-2

Авиапредприятие «Комиавиатранс» в конце апреля вернулось к эксплуатации вертолета Ми-2 (выпущен в конце 80-х гг.; регистрационный номер RA-14063) после ремонта машины на Московском АРЗ ДОСААФ. Вертолет выполнен в транспортном варианте, а также может перевозить одного носилочного больного.

Первый замгендиректора перевозчика Анатолий Самойлов рассказал Show Observer, что «Комиавиатранс» около года не эксплуатировал ВС этого типа в первую очередь из-за отсутствия достаточного спроса на Ми-2. Но в 2015 г. интерес к Ми-2 вырос, так как из-за колебаний валют стоимость летного часа иностранных вертолетов стала

менее конкурентоспособной по отношению к российским легким вертолетам предыдущего поколения.

В начале мая единственный Ми-2 «Комиавиатранса» с действующим сертификатом летной годности базировался в Печоре для работы в интересах ряда частных компаний и эпизодически национального парка «Югыд ва». В «Комиавиатрансе» рассчитывают, что в этом году к услугам Ми-2 также прибегнут республиканская больница, региональный лесопожарный центр Коми и др. На сегодняшний день на консервации в «Комиавиатрансе» находится более 30 вертолетов Ми-2. **Б**

Артём Коренько

Украинский двигатель для польского вертолета

Украинский производитель авиадвигателей «Мотор Сич» разрабатывает новую версию турбовального двигателя MC-500B — MC-500B-03. Как сообщили в компании, ее планируется поставить на средний многоцелевой двухдвигательный вертолет W-3A Sokol производства польского предприятия PZL-Swidnik (входит в структуру итальянской компании Leonardo, бывшей Finmeccanica).

Расчетная мощность MC-500B-03 на взлетном режиме составит 1100 л. с. Двигатель планируется создать на базе газогенератора турбовальной установки MC-500B-01 мощностью 810 л. с., которая в конце апреля получила сертификат типа от АР МАК. Как сообщили в «Мо-

тор Сич», первый запуск однокаскадного газогенератора намечен на июнь 2016 г. Сейчас компания завершает работы по макетированию двигателя на вертолете.

В настоящее время на W-3A Sokol устанавливаются турбовальные двигатели PZL-10W, разработанные на базе советских ТВД-10В. Эти двигатели выпускает польская компания WSK PZL-Rzeszow, входящая в американскую Pratt & Whitney. Мощность PZL-10W на взлетном режиме составляет 888 л. с. При ремоторизации W-3A, скорее всего, придется менять главный редуктор, так как он не рассчитан на двигатели большей мощности. **Б**

Валентин Маков



Вертолет W-3A Sokol

Konflikty.pl



The R66's primary autopilot mode is basic stability augmentation

Robinson Helicopter

First autopilot-enabled Robinson R66 for Russia

A Robinson R66 light helicopter equipped with an autopilot arrived in Russia in February 2016 in what became the first delivery of the model to this country. Show Observer's sources at Heliports of Russia, the company which organized the purchase and shipping, say the helicopter has already been assembled, issued with a Russian airworthiness certificate, and delivered to the customer.

Since February, Heliports of Russia has been contacted by about five potential Russian customers for the autopilot-equipped R66.

Several contracts are expected to be signed.

In late 2015, Russian media reported that the country's aviation authorities had approved operations of autopilot-equipped R66s. Around the same time reports came in that the Aviation Register of the CIS-wide Interstate Aviation Committee had certified the model's Garmin G500H glass cockpit and inflatable floats.

The R66 autopilot's primary mode is basic pitch and roll stability augmentation. There are also additional modes, such as heading

hold, altitude hold, navigation signal tracking (VOR or GPS), and approach guidance (including vertical guidance).

Heliports of Russia is Robinson Helicopter's official certification representative in Russia. Having secured the launch customer for the autopilot-equipped R66, the Russian company launched work to have the light helicopter's existing Russian type certificate expanded accordingly.

Show Observer's data says the R66 is Robinson Helicopter's second most popular model in Russia: a total of 90 such aircraft were registered in the country as of early 2016. **Б**

Valentin Makov

Вертолетостроители сократили поставки

В течение 2015 г. мировые поставки гражданских вертолетов иностранного производства сократились на 4,4%. По данным базирующейся в США Ассоциации производителей воздушных судов авиации общего назначения (GAMA), общее количество вертолетов, переданных клиентам в прошлом году, составило 954 бортов.

Снижение произошло и в стоимостном выражении — в общей сложности заказчики заплатили 3,8 млрд долл., что на 21,9% меньше, чем в 2014 г.

Падение спроса на вертолеты произошло за счет сегмента газотурбинных машин: поставки воздушных судов этого класса в прошлом году просели на 8,9%, составив 675 ед.

Популярность поршневых вертолетов, напротив, увеличилась: продажи поднялись на 8,6%, до 279 бортов.

Единственным крупным производителем, которому удалось увеличить поставки за год, стала американская компания Robinson Helicopter: число вертолетов, которые она передала клиентам в 2015 г. увеличилось на 5,5%, до 347 бортов. Вопреки упомянутой тенденции положительной оказалась динамика поставок не только поршневых моделей R22 и R44 (+0,9%; 230 ед.), но и легких газотурбинных однодвигательных вертолетов R66 (+15,8%; 117 ед.).

Наименьший спад по поставкам произошел у американской Bell Helicopter: за прошлый год компания передала заказчикам 175 вертолетов, что на 1,7% меньше, чем в 2014 г. Единственной моделью, которая продавалась лучше, чем в предыдущем году, стал легкий однодвигательный Bell-407 (+15,1%; 99 ед.). Меньше было поставлено легких однодвигательных Bell-206L-4 (-7,7%; 12 ед.), легких двухдвигательных Bell-429 (-1,9%; 52 ед.) и средних двухдвигательных Bell-412 (-53,8%; 12 ед.).

Более существенно поставки вертолетов просели у европейского производителя Airbus Helicopters: их спад составил 13,9%, до 279 бортов.

Рост продаж продемонстрировали легкие однодвигательные H130 (+19,0%; 69 ед.), легкие двухдвигательные H145 (+32,1%; 37 ед.), а также средние двухдвигательные H175 (+33,3%; 4 ед.) и H215 (+50%; 3 ед.).

Неизменными остались поставки легких двухдвигательных AS355 NP (3 ед.) и средних двухдвигательных AS365 N3+ (4 ед.).

Ухудшение было зафиксировано при поставках легких однодвигательных H120 (-71,4%; 2 ед.), AS350 B2 / H125 (-31,7%; 99 ед.), легких двухдвигательных H135 (-8,8%; 31 ед.), а также средних двухдвигательных H155 (-20%; 8 ед.) и H225 (-36,7%; 19 ед.).

На 41,2% в 2015 г. продажи упали у итальянской Leonardo Helicopters, которая раньше называлась AgustaWestland. Сокращение поставок прослеживается по всему модельному ряду: легким однодвигательным AW119Kx (-30,1%; 9 ед.; сравнивается с поставками AW119Ke) и AW109 (-42,9%; 8 ед.), а также средним двухдвигательным AW139 (-43,1%; 37 ед.) и AW189 (-40%; 6 ед.).

Хуже всего из вертолетных грандов дела обстоят у американской Sikorsky Aircraft — ее продажи за 2015 г. рухнули на 50,8%, до 29 воздушных судов. Спад затронул обе гражданские модели: средние двухдвигательные S-76 (-23,5%; 13 ед.) и S-92 (-61,9%; 16 ед.).

Что касается производителей второго эшелона — американской Enstrom Helicopter и французской Helicopteres Guimbal, то их продажи показали положительную динамику: в первом случае они выросли на 25%, до 20 ед., во втором — на 63%, до 44 ед. ■

Валентин Маков

Издания АТО на ВАШИХ электронных устройствах



РЕКЛАМА

Журнал «Авиатранспортное обозрение» (АТО) доступен в удобном формате на iPhone, iPad и устройствах Android. Через бесплатное приложение АТО Вы можете приобретать по одному номеру журнала или оформить полугодовую подписку. Через это приложение Вы также можете получить другие специализированные издания, выпускаемые командой АТО: «Ежегодник АТО», выставочные информационные издания Show Observer и журнал Russia & CIS Observer.

Доступно в App Store



ЗАГРУЗИТЕ НА Google play



Итальянский производитель вертолетов AgustaWestland лишился своего имени. Это произошло в результате реорганизации его материнской структуры — промышленной группы Finmeccanica.

Суть преобразований свелась к превращению группы в единую компанию. В результате 1 января 2016 г. компания AgustaWestland, которая ранее была самостоятельной единицей, перешла под прямое управление головной структуры.

В ходе реструктуризации сама Finmeccanica получила новое название — Leonardo. Ребрендинг завершится 1 января 2017 г. Предполагается, что, предложив название Leonardo, руководство компании имело в виду знаменитого соотечественника Леонардо да Винчи, который оставил след в исто-

AgustaWestland поменяла имя



Вертолеты Leonardo Helicopters пока сохраняют названия AW

рии и как выдающийся изобретатель. Сами представители Finmeccanica заявили, что новый бренд призван стать сим-

волом незаурядных способностей специалистов компании в разработке и проектировании техники.

Что касается вертолетного подразделения, то его название также изменилось — теперь оно фигурирует как вертолетное подразделение Leonardo (Leonardo Helicopters). При этом вертолеты компании сохраняют аббревиатуру AW в названии модели.

Компания AgustaWestland была образована в 2001 г. в результате объединения итальянской фирмы Agusta и британской Westland Helicopters. Группа Finmeccanica стала 100%-ным акционером этого производителя в 2004 г.

В 2015 г. доходы Finmeccanica от поставок вертолетов составили 4,4 млрд евро, что на 2,4% ниже, чем годом ранее. Однако объем полученных заказов на новые вертолеты упал на 14,2%, до 3,9 млрд евро.

Валентин Маков

Uralhelicom начала обслуживать двигатели для Robinson R66

Уральская вертолетная компания Uralhelicom в начале марта получила статус официального сервисного центра по обслуживанию турбовальных двигателей RR300 производства Rolls-Royce для вертолетов Robinson R66. Соответствующее соглашение с Rolls-Royce было подписано на вертолетной выставке HeliExpo 2016 в США.

Uralhelicom может осуществлять техническое обслуживание RR300 каждые 200 и 400 ч; ее специалисты имеют допуск на замену агрегатов. Работы могут проводиться во всех центрах Uralhelicom без привязки к конкретной базе. Расходные материалы хранятся на складе компании. Обслуживанием занимаются техники,

прошедшие стажировку в учебном центре Rolls-Royce в Индианаполисе (шт. Индиана, США).

Сегодня в России помимо Uralhelicom право на обслуживание двигателей RR300 имеет компания «Хелипорт Истра», получившая статус официального сервисного центра Rolls-Royce в мае 2015 г.

По данным Show Observer, на начало 2016 г. в России было зарегистрировано 90 вертолетов Robinson R66.

Помимо техобслуживания Uralhelicom также занимается продвижением на российском рынке вертолетов марок Robinson Helicopter, Airbus Helicopters и AgustaWestland. На последней выставке HeliExpo компания подписала соглашение о поставке нового AW119Kx для клиента из Москвы. В будущем Uralhelicom планирует получить допуск на техническое обслуживание и этого типа.

Валентин Маков



На начало 2016 г. в России были зарегистрированы 90 вертолетов Robinson R66
Uralhelicom can provide R66's engine maintenance

In early March this year Rolls-Royce named Yekaterinburg-based company Uralhelicom as its second official Russian servicing center for RR300 turboshaft engi-

nes, which power Robinson R66 helicopters.

Under the agreement signed at HeliExpo 2016 in March, Uralhelicom is permitted to provide

Uralhelicom approved to service for R66 engines

RR300 maintenance after every 200 and 400 flight hours. The company's personnel have passed though Rolls-Royce's training center in Indianapolis and obtained clearances to replace RR300 components. Maintenance services can be provided at all Uralhelicom centers; engine components are stored at the company's warehouse.

The only other Russian MRO provider currently cleared to service RR300s is Heliport Istra, which was granted this status in May 2015.

According to Show Observer's sources, 90 Robinson R66 helicopters were registered in Russia as of early 2016.

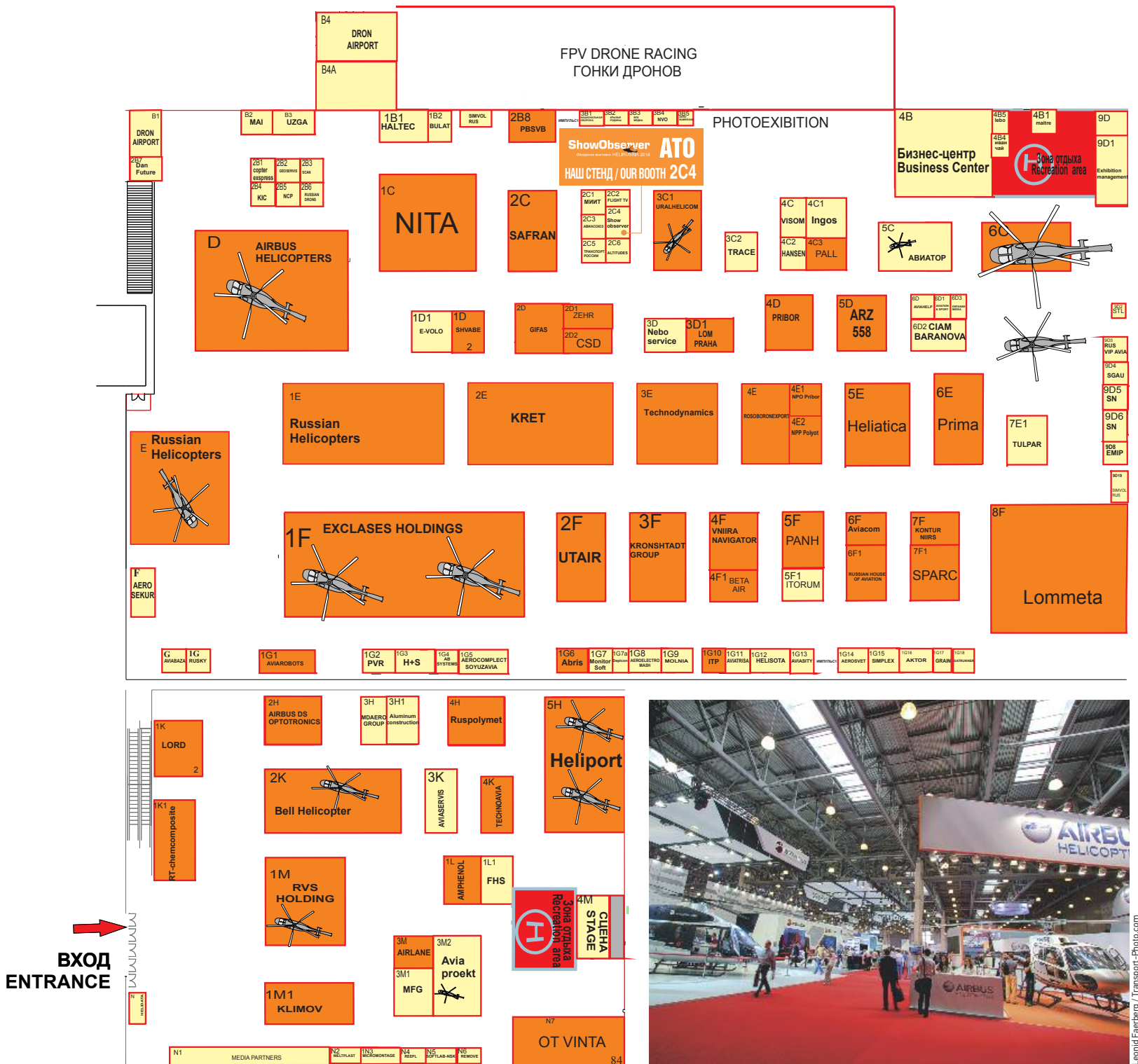
Apart from offering MRO services, Uralhelicom markets Robinson Helicopter, Airbus Helicopters, and AgustaWestland products in Russia. At this year's HeliExpo, the company signed an agreement on delivering one new AW119Kx to a Moscow-based client. Uralhelicom is planning to obtain a maintenance approval for the type in the future.

Valentin Makov

План выставки HeliRussia 2016

HeliRussia 2016 Site Plan

19–21 мая 2016 г., МВЦ «Крокус Экспо»; павильон 1, зал 4
May 19–21, 2016, IEC Crocus Expo; Pavilion 1, Hall 4



THINK MEDICAL ASSISTANCE*

Бригады скорой медицинской помощи летают на наших вертолетах по всему миру. Оснащенные всем необходимым «летающие госпитали» готовы прибыть на место происшествия в кратчайшие сроки, оказать помощь пострадавшим или осуществить экстренную эвакуацию.

Врачи рекомендуют H135



Airbus Helicopters Vostok
119017, Россия, г. Москва
Большая Ордынка, д. 40, стр. 2
Тел.: +7 495 663 15 56
Факс: +7 495 663 15 59
www.airbushelicopters.ru

*Думайте о спасении жизней

 **AIRBUS**
HELICOPTERS