

# ShowObserver

## Обозрение выставки

### HELIRUSSIA 2009

**ЧЕТВЕРГ,  
21 МАЯ**

### Сертификация Dauphin в России



Первый вертолет EC155 будет поставлен в Россию в июне

Как сообщил коммерческий директор компании Eurocopter Vostok Артем Фетисов, вышел на финишную прямую процесс сертификации в России вертолетов семейства Dauphin, включающего модели EC155 B1 и AS365 N3. Сертификат типа МАК будет получен в конце мая, а уже на июнь запланирована поставка в Россию первого вертолета EC155 в VIP-компоновке для корпоративного российского заказчика. Сейчас у Eurocopter в России сертифицирована линейка от EC120 до EC145 и AS332 Super Puma. После сертификации семейства Dauphin останется несертифицированной только модель EC225 из семейства Super Puma. Его сертификация будет проведена после появления российского заказа.

**Алексей Синицкий**

## От винта!

Важнейшая выставка для отечественной отрасли вертолетной индустрии HeliRussia 2009 во второй раз собирает ведущих российских и зарубежных игроков рынка. В этом году за счет увеличения числа иностранных участников в полтора раза количество компаний на 11% превысило прошлогодний показатель и достигло 144 экспонентов. На площади 10750 м<sup>2</sup> свои разработки во всех аспектах вертолетной индустрии представляют такие отечественные и зарубежные компании, как «Вертолеты России», КБ Масло-

ва, Eurocopter, AgustaWestland, Bell Helicopter, Robinson, MD Helicopters. В прошлом году выставка HeliRussia вызвала широкий резонанс в деловых кругах, что в этом году стимулирует экспонентов по возможности не снижать планку по количеству вертолетной техники на статической экспозиции, которая сегодня состоит из 16 натуральных образцов. На HeliRussia 2009 впервые в России показан бестселлер компании Eurocopter — легкая многофункциональная газотурбинная модель EC135, которая за

счет своих универсальных качеств успешно применяется в различных областях. На стенде фирмы «Камов» представлен «живой» аллигатор — боевой ударный вертолет Ка-52. Редкого американского гостя на российских авиаэкспозициях — Enstrom 280 — привезла группа компаний «КБ Маслова», а презентацию самого маленького персонального вертолета в мире GEN H-4, вес которого всего 70 кг, можно увидеть на стенде японской компании Gen Corporation.

**Анна Назарова**

## Crisis? What crisis?

2008 proved a successful year for Russian rotorcraft manufacturers despite the onset of the economic downturn. The Russian Helicopters holding company, which unites the country's rotorcraft industry, delivered a total of 169 airframes to customers — compared to 102 units the year before.

The highest demand was for Mil Mi-8/17 family helicopters, with a total of 114 units built. According to a Russian Helicopters source, this figure included both civilian and military deliveries to Russian and

foreign customers. The largest batches delivered domestically were to Gazprom and UTair Aviation. The latter received the first examples of 40 Mi-171 helicopters ordered in early 2008. These two companies between them took delivery of some 20% of all Russian helicopters manufactured last year.

Also built in 2008 were 20 Mi-24/35M and Mi-28N attack helicopters, as well as 11 examples of the Kamov Ka-27/32 family. The statistics for newly produced aircraft included 24 Mi-2 helicopters

comprehensively upgraded at the Rostov-on-Don Rostvertol facility.

The high production rate is expected to continue in 2009: a total of 231 helicopters should be built this year under earlier contracts. Russian Helicopters says there have been no customer cancellations so far. According to the Russian Ministry of Economic Development and Trade, Russian companies built 27 helicopters in the first quarter of the year. These included 26 Mi-17 rotorcraft and one Kamov Ka-226.

**Maxim Pyadushkin**



# ShowObserver

Обзор выставки

HELIRUSSIA  
2009Издатель: **А.Б.Е. Медиа****Генеральный директор**  
Евгений Семенов**Главный редактор**  
Максим Пядушкин**Авторы**Андрей Быстров, Владимир Долотов,  
Полина Зверева, Алексей Комаров,  
Анна Назарова, Алексей Синицкий**Выпускающий редактор**  
Валентина Герасимова**Директор по маркетингу и рекламе**  
Константин Рогов**Коммерческий директор**  
Сергей Беляев**Менеджеры по маркетингу и рекламе**

Олег Абдулов, Вячеслав Кургуз

**Верстка и дизайн**  
Андрей Хорьков**Распространение**

Галина Тимошенко, Михаил Щурков

**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 2009: 2E3**

Другие издания «А.Б.Е. Медиа»:

AIR TRANSPORT OBSERVER  
**АВИАТРАНСПОРТНОЕ**  
обозрение  
при участии  
AVIATION WEEK

Russia & CIS Observer  
QUARTERLY

**Ежегодник АТО**

ShowObserver  
MAKS 2009  
ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

ShowObserver  
Обзор выставки JETEXPO  
MOSCOW 2009

## Самый маленький вертолет долетел до Москвы

Выражение «подарить крылья» все больше приближается к реальности. Правда, подарить пока можно не крылья, а лопасти. Японская компания Gen Corporation представляет на выставке HeliRussia 2009 самый маленький вертолет в мире GEN H-4, собрать который можно самостоятельно за 30–40 ч.

Вес пустого аппарата стоимостью 60 тыс. долл. всего 70 кг, а максимальный взлетный вес 220 кг. Продолжительность полета GEN H-4 от 30 до 60 мин — в зависимости от полезной нагрузки. При этом максимальная скорость, которую способен развить персональный вертолет — 100 км/ч. Максимальная высота полета — 3000 м.

Конструкция GEN H-4 состоит из сиденья на колесах, над которым укреплены две четырехметровые лопасти пропеллера. Вертолет приводится в движение четырьмя суперлегкими двигателями общей мощностью 40 л. с., но если один из двигателей выйдет из строя, GEN H-4 может лететь на трех, а экстренную посадку совершить и на



Самый маленький вертолет стоит всего 60 тыс. долл.

двух. Каждый двигатель работает автономно, и разработчики считают маловероятной поломку всех двигателей сразу. На такой непредвиденный случай в комплект GEN H-4 входит парашют.

Владимир Долотов

## Вертолетостроители кризиса не боятся

Несмотря на начавшийся кризис, прошедший год оказался успешным для российских производителей вертолетной техники. В 2008 г. холдинг «Вертолеты России», который объединяет вертолетостроительную отрасль страны, передал заказчикам 169 машин. Это более чем в полтора раза больше, чем годом ранее, когда было построено 102 вертолета.

Самой популярной моделью стали вертолеты семейства Ми-8/17, которых в 2008 г. было построено 114. Как объяснили Show Observer HeliRussia представители «Вертолетов России», в это число вошли как гражданские, так и военные версии, поставленные российским и зарубежным заказчикам. По словам представителей холдинга, на внутреннем рынке основными заказчиками стали авиакомпания UTair, которая получила первые вертолеты Ми-171 из 40 заказанных в начале 2008 г., и газовый гигант «Газпром». Вместе на их долю приш-

лось около 20% от общего количества поставленных вертолетов этого семейства.

Кроме этого «Вертолеты России» выпустили в 2008 г. 20 ударных вертолетов Ми-24/35М и Ми-28Н, а также 11 машин семейства Ка-27/32. Представители холдинга включили в число новых и 24 вертолета Ми-2, которые прошли глубокую модернизацию на заводе «Роствертол» в Ростове-на-Дону.

Внушительные темпы роста производства должны сохраниться и в этом году, когда планируется выпустить 231 вертолет. Представители холдинга объяснили, что все эти машины будут произведены согласно ранее заключенным контрактам и отказов со стороны заказчиков пока не было. По данным Минэкономразвития, в I квартале 2009 г. российскими вертолетостроителями было выпущено 27 машин: 26 вертолетов семейства Ми-17 и один Ка-226.

Максим Пядушкин



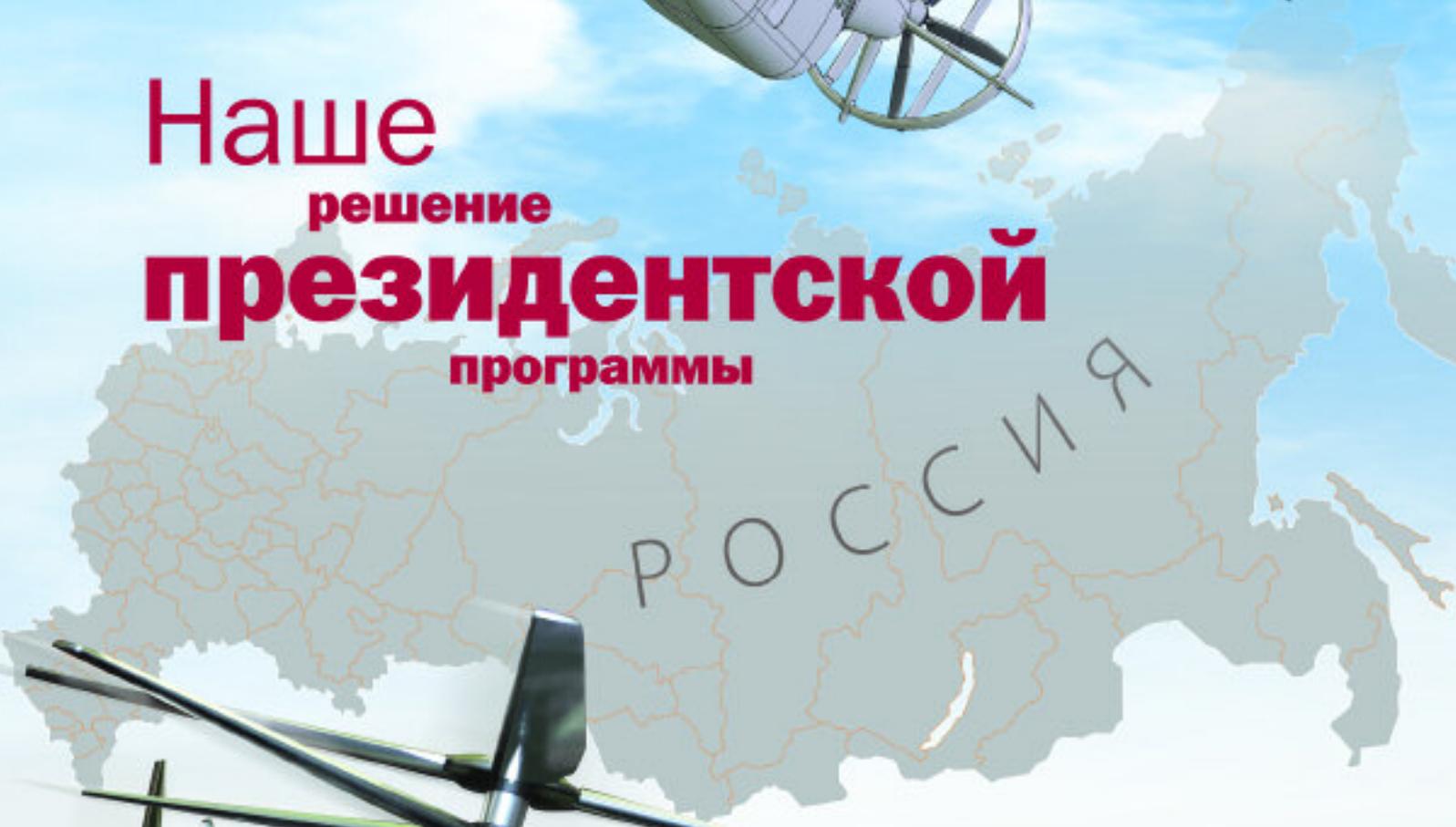
В 2009 г. российские производители надеются выпустить 231 вертолет

Людмила ФАКЕРБЕРГ

A 3D rendering of a Mi-X1 helicopter, shown from a high-angle perspective. It has a white and green color scheme and is positioned in the upper right quadrant of the page.

**Ми-Х1**

Наше  
решение  
**президентской**  
программы

A light gray map of Russia is centered in the background. The word "РОССИЯ" is written across the map in large, thin, gray letters.

РОССИЯ

A 3D rendering of a Ka-92 helicopter, shown from a low-angle perspective. It has a white and green color scheme and is positioned in the lower left quadrant of the page.

**Ка-92**



ОАО «Вертолеты России»  
107113, Россия, Москва, Сокольнический вал, дом 2А, стр. 2  
Тел: +7 (495) 981-83-80, факс: +7 (495) 981-63-95  
E-mail: [info@rus-helicopters.com](mailto:info@rus-helicopters.com)

# Международный диалог на HeliRussia

На открывшейся сегодня второй международной выставке HeliRussia 2009 участники и посетители смогут не только ознакомиться с новейшими тенденциями на мировом рынке вертолетостроения, но и посетить ряд специализированных мероприятий, направленных на построение диалога между профессионалами отрасли: производителями вертолетной техники и комплектующих, маркетологами, продавцами и покупателями. Деловую программу первого дня выставки откроет семинар-презентация «Бережливое вертолетостроение: потенциал лидерства». Сокращение издержек и оптимизация бизнес-процессов стали самыми актуальными задачами для производителей вертолетов и комплектующих в новых экономических условиях. Признанную во всем мире методологию «бережливого производства», позволяющую заметно сокращать себестоимость продукции, время на разработку новых моделей и период внесения конструктор-

ских изменений, рассмотрят специалисты Центра «Оргпром».

Сегодня же состоится первая международная конференция «Рынок вертолетов: реалии и перспективы», задача которой — выявление объема и стоимости российского вертолетного рынка, а также определение корреляции с показателями мирового рынка. Мероприятие ориентировано в первую очередь на производителей вертолетов, комплектующих и запчастей, компании, занимающихся ТОиР, но также будет интересно представителям смежных отраслей, которые получают возможность сформировать детальное представление о текущих тенденциях и перспективах рынка и выстроить правильную стратегию продвижения своих товаров и услуг.

Проблематика перевода вертолетов гражданской авиации с авиакеросина на газомоторные виды топлива будет затронута завтра на круглом столе «Применение сжиженного пропан-бутана — АСКТ на верто-

летах семейства Ми-8». Вертолетам Ми-8 также посвящена конференция, проводимая «Вертолетами России», — «Надежность и безопасность российских вертолетов», которая будет полезна как российским, так и зарубежным эксплуатантам отечественной вертолетной техники.

Завтра также пройдет семинар «Управление рисками в условиях кризиса», на котором авторитетная консалтинговая компания MaierGroup при участии экспертов Минфина РФ и МГИМО МИД РФ поделится опытом страхования и управления рисками.

Весь третий день выставки будет посвящен презентации учебных заведений. В частности, Московский авиационный институт и кафедра проектирования вертолетов проведут презентацию своего учебного заведения, а на стенде МАИ будут показаны разработки конструкторского бюро института.

Анна Назарова

## Loan for Brazilian Mi-35s

The Rostov-on-Don-based Rostvertol helicopter plant has secured a three-year credit worth 3bn rubles (\$93m at the current rate of exchange) from the Yugo-Zapadnyy head office of Sberbank, reads the bank's

official statement of 6 May. The loan was extended for the purpose of replenishing Rostvertol's capital necessary for the execution of a 2008 contract to supply Brazil with 12 Mil Mi-35 attack helicopters (the export version of the Mi-24). Under the \$150 million contract, deliveries should begin in late 2009 or early 2010.

The borrowing was made possible thanks to support from the government. During his April visit to Rostvertol Minister of Industry and Trade Viktor Khristenko pledged state help for the plant. This year alone Rostvertol may expect to get 150-160m rubles' worth of bank-loan interest subsidies as part of the federal anti-crisis program, and another 10m rubles in export funding.

Vladimir Dolotov



Mi-35 attack helicopters will get to Brazil thanks to state support for Rostvertol

ABE Media

## Ми-26Т перешел ко второму этапу модернизации



Модернизация Ми-26Т позволит сократить количество членов экипажа до двух человек

Сепрат Сегресс

«Росвертол» реализует второй этап программы модернизации вертолета Ми-26Т. Как сообщил представитель компании, на этом этапе запланирована установка комплекса радиоэлектронного оборудования для выполнения полетов по международным воздушным линиям.

Третьим, заключительным этапом модернизации станет установка комплекса бортового интегрированного радиоэлектронного оборудования, отображающего необходимую информацию на цифровых многофункциональных индикаторах (glass cockpit). По словам

представителя «Росвертола», это позволит сократить количество членов экипажа до двух человек. Создание опытной модернизированной версии, которая получила обозначение Ми-26Т2, запланировано к IV кварталу этого года.

Трехэтапная программа модернизации многофункциональных тяжелых транспортных вертолетов Ми-26Т была утверждена в мае 2003 г. Ее первый этап — адаптация светотехнического оборудования под очки ночного видения — уже реализован, и вертолеты переданы заказчиком.

Владимир Долотов

ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР В ПРОДВИЖЕНИИ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ В МИРЕ!



## **VERTICAL DE AVIACION**

Колумбийская авиакомпания

Вертикаль де Авиасьон Ltda.

Эксплуатируем российскую и американскую авиационную технику по всему миру.

Выполняем пассажирские и грузовые чартерные полеты на вертолетах МИ-8МТВ.

[www.verticaldeaviacion.com](http://www.verticaldeaviacion.com)

Представительство в Москве

Тел/факс 7 (495) 2581767

E-mail: [jrestrepo@verticaldeaviacion.com](mailto:jrestrepo@verticaldeaviacion.com)



## **C.M.R.**

*Centro de Mantenimiento y  
Reparación de Helicópteros Rusos*

### **ЦЕНТР ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ В КОЛУМБИИ**

Капитальный ремонт вертолетов российского производства  
Техническое обслуживание российской авиационной техники  
Работы по модификации и модернизации вертолетов  
Ремонт агрегатов и поставка запасных частей  
[www.cmr.com.co](http://www.cmr.com.co)

Представительство в Москве Тел/ факс 7-(495) 2581767

## At First Hand

«We still stand by our strategic development task of gaining 15% of the global helicopter market by 2015»

# Andrey SHIBITOV

General Director,  
Russian Helicopters

*For a number of years now, the Russian Helicopters holding company has been the sole manager of Russia's rotorcraft industry. The sector is now in the final phase of consolidation, during which its production capacities will be overhauled and the future product range determined. Andrey Shubitov, general director of Russian Helicopters, told Show Observer HeliRussia 2009 about the first results of the consolidation process and the industry's most important projects.*

— **The global aerospace sector is reeling under the financial and economic crisis. To what extent has the declining demand for new aviation equipment affected Russian helicopter manufacturers? What anti-crisis measures is Russian Helicopters planning to implement?**

— For the time being we continue to work on the existing contracts and there have been no customer cancellations so far. Despite the crisis, enterprises of Russian Helicopters built 169 rotorcraft last year, or 3% more than planned — a growth rate of 60% from 2007 r. We hope to further increase output. Under our production plan to 2011, at least 231 helicopters must be built this year. We still stand by our strategic development task of gaining 15% of the global helicopter market by 2015.

But the global financial and economic situation has indeed changed. The challenge facing Russian helicopter manufacturers is to use state funds for speeding up industrial reform and increasing the competitiveness of their products, not making up for immediate profit losses. Specifically for this purpose we have developed medium-term development programs for the Russian helicopter industry.

We have also set out vision of what support we expect from the state. There are a number of federal programs in place, but these will be implemented only from 2011. The years 2009 and 2010, therefore, may become particularly



difficult for the industry, and anti-crisis state support will be especially welcome during that period.

— **Consolidation of Russian helicopter manufacturers into a single holding company is now virtually complete. What is to be done now in order to increase the industry's production efficiency?**

— Russian Helicopters has entered the final phase of consolidation and is actively developing the scientific and production potential of the holding company. We are completing the construction of a helicopter engineering center in the settlement of Panki, Moscow Region. It will comprise two design bureaus, a flight test center, an experimental production facility and a research center.

A project has been developed for overhauling the holding company's production capacities. An ideology has been defined for the key centers of excellence and business units. In the new configuration of Russia's helicopter industry, production facilities will play the crucial part of forming a competitive image of the industry for the current and future production projects.

— **What new products are Russian helicopter manufacturers planning to introduce so as to strengthen their positions on the global market?**

— We are planning to supplement our product range with a high-speed helicopter. This will be a breakthrough product based on the future technologies of 2015-20. Work on this program is being led by both our design bureaus. However, this will be quite difficult to carry through with our own money, and its timeframe is directly dependent on government funding.

— **At last year's HeliRussia you announced the project to market and assemble AgustaWestland helicopters in Russia. Do these plans still stand?**

— We are not abandoning this project. Last summer we signed an agreement on setting up a joint venture to assemble AW139 medium twin-engine helicopters in Russia. We are now working on a draft license agreement, which will be an important element in the neces-

sary legal paperwork. Preliminary work is already under way in Panki, where an AgustaWestland assembly line will be built from scratch. The facility is expected to be launched in 2010. Already in 2011 Russian-assembled AW139s will be available in Russia and across the CIS.

— **What other international projects is Russian Helicopters working on?**

— We are very optimistic about the opportunity to join China in its effort to develop a new helicopter in the 35-ton MTOW category. Our specialists and Chinese colleagues are now looking into the possibility of creating such a helicopter. The first phase of this research should be completed by late summer, after which we will have to work out a financial and economic model of operations that would suit both sides. This model must draw on our previous experience in aerospace cooperation with China, in particular China's history of building Russian aviation equipment under license.

**This interview was prepared  
by Maxim Pyadushkin**

14-15 мая 2009 г., Вена



**РОССИЯ – ЕВРОСОЮЗ:  
СОТРУДНИЧЕСТВО АВИАКОМПАНИЙ**

2-я международная конференция

2-3 июня 2009 г., Москва



**АВИАЦИОННЫЙ ИТ ФОРУМ**

2-я международная конференция

7-8 октября 2009 г., Москва



**АВИАЦИОННЫЙ ФОРУМ «КРЫЛЬЯ РОССИИ»**

7-я международная конференция и выставка

Октябрь 2009 г., Москва



**БЕЗОПАСНОСТЬ  
АВИАТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

3-я профессиональная конференция

Ноябрь 2009 г., Москва



**МАРКЕТИНГ АВИАТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

5-я профессиональная конференция

Ноябрь 2009 г., Китай



**ТЕХНОЛОГИИ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВ:  
РОССИЯ – КИТАЙ**

2-я международная профессиональная конференция

8-9 декабря 2009 г., Брюссель



**ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ И ЕС  
СЕГОДНЯ И ЗАВТРА**

3-я международная конференция

Январь 2010 г., Москва



**АВИАЦИОННОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ  
И РЫНОК АВИАТЕХНИКИ**

2-я международная конференция

Февраль 2010 г., Париж



**ТЕХНОЛОГИИ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВ:  
РОССИЯ – ФРАНЦИЯ**

3-я международная профессиональная конференция

Март 2010 г., Москва



**ТОиР: ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКОГО РЫНКА**

5-я международная конференция и выставка

Апрель 2010 г., Москва



**ИНФРАСТРУКТУРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

5-я профессиональная конференция

## HeliRussia appoints official air carrier

Exhibitors and visitors to HeliRussia 2009 can avoid Moscow's notorious traffic jams by catching a helicopter ride to the exhibition grounds. HeliExpress, the desig-



Marina Lytsseva

This AS355 flies HeliRussia visitors to the Crocus Expo helipad

nated air carrier of HeliRussia, operates flights to the Crocus Expo exhibition center from Moscow airports, or from anywhere else inside the Central Federal District.

HeliExpress, which started operations in September last year, is jointly run by Russia's largest rotorcraft operator UTair Aviation and Russian Helicopter Systems, the organizer of HeliRussia 2009. According to deputy director Alexey Poyasok, the company performs flights within the Central Federal District and also to St Petersburg, Kazan and other Russian cities. Its fleet includes one Eurocopter AS 355 in UTair livery and several helicopters leased from other operators.

**Maxim Pyadushkin**

## В Индию С НОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

Для участия в тендере индийских ВВС компания «Вертолеты России» проводит модернизацию легкого многофункционального вертолета Ка-226Т. До сих пор Ка-226 различных модификаций поставляли эксплуатантам с двигателями Rolls-Royce Allison 250-C20R/2. Однако разработчики считают, что применение современного и более мощного двигателя Aggius позволит раскрыть весь потенциал конструкторских решений, заложенных в Ка-226. Статический потолок машины значительно возрастет, грузоподъемность увеличится и сохранится в более широких диапазонах высот и температур. Особенно привлекательным обновленный вертолет станет при эксплуатации в горных регионах и в районах субтропиков.

Контракт между «Вертолетами России», компанией «Камов» и французской авиадвигателестроительной фирмой Turbomeca на разработку модификации двигателя Aggius 2G1 для вертолета Ка-226Т был подписан в январе 2009 г. Этот газотурбинный двигатель обладает взлетной мощностью 537 кВт (730 л. с.) и максимальной продолжительной мощностью 475 кВт (622 л. с.). Чуть ранее Вертолетная сервисная компания, дочерняя структура ОПК «Оборон-



Павел ПОВИКОВ

Для победы в тендере индийских ВВС Ка-226Т заменит британский двигатель на французский

пром», подписала с Turbomeca контракт на поставку первой партии таких двигателей.

Сертификацию вертолета с двигателями Aggius 2G1 планируется завершить к началу 2011 г. Серийно выпускать Ка-226Т будет Кумертауское авиационное производственное предприятие, входящее в холдинг «Вертолеты России».

По словам генерального директора «Вертолетов России» Андрея Шибитова, тендер ВВС Индии на поставку 197 легких вертолетов очень тяжелый, о чем свидетельствует в частности, выход из него американских производителей. «Пока мы отвечаем на все вопросы тендер-

ной комиссии, предоставляем требуемую документацию; к середине мая станет ясно, прошли ли мы данный этап отбора, и можно будет приступить к демонстрационным полетам, — объяснил Шибитов. — Наши шансы я уверенно оцениваю как довольно высокие».

Победа в тендере может стать катализатором проекта Ка-226Т, однако «Вертолеты России» рассчитывают и на отечественные заказы. «В отношении российских заказчиков, я надеюсь, к этой машине более серьезно присмотрятся «Газпромавиа» и UTair, — объяснил Шибитов.

**Максим Пядушкин**

## Robinson побил свой рекорд



Четырехместный вертолет R44 обеспечивает 80% всех продаж Robinson

«Авиаэксперт»

Robinson Helicopter удалось избежать влияния кризиса в 2008 г. — компания произвела

893 вертолета вместо 823 годом ранее. Четырехместный вертолет R44 до сих пор оста-

ется самым успешным продуктом компании и главным объяснением столь удачных итогов прошлого года. Представленный на рынке в 2002 г. Raven II (более мощная версия оригинальной модели R44) — это сегодня 60% всех продаж производителя. Первая версия R44, получившая название Raven I, составляет сейчас долю в 20%. Также Robinson Helicopter в 2008 г. поставил 164 двухместные машины R22, которые занимают свою нишу на высококонкурентном рынке.

Однако 2009 г. будет менее удачным, поскольку производство пришлось сократить до 14 машин в неделю, хотя в прошлом году этот показатель был на уровне 18 вертолетов. Менеджмент компании признается, что, как и многие другие, они не получают сейчас большого числа заказов и ждут, пока тенденции мировой экономики станут положительными, а клиенты вновь начнут покупать. В компании не рискуют делать прогнозы по результатам 2009 г.

**Полина Зверева**

# МАКС 2009

МОСКВА  
ЖУКОВСКИЙ  
18-23 АВГУСТА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
АВИАЦИОННО-  
КОСМИЧЕСКИЙ  
САЛОН

НЕБО  
НАЧИНАЕТСЯ  
ЗДЕСЬ

**МАКС** – это место консолидации авиационной промышленности, демонстрации достижений и обсуждения проблем с высшими структурами государственной власти

**МАКС** – это место, где промышленность встречается с рынком.

**МАКС** – это место, где с минимальными затратами устанавливаются кооперационные и международные связи.

**МАКС** – это место, где ученые демонстрируют последние достижения в области авиации, космонавтики и новых технологий.

**МАКС** – это место, где эксплуатанты встречаются с разработчиками.

[WWW.AVIASALON.COM](http://WWW.AVIASALON.COM)

+ 7 (495) 787 66 51



## От первого лица

## «Мы верим в российский рынок и готовимся к его росту»

Жером  
НУЛЯНСГенеральный  
директор  
Eurocopter Vostok

*Eurocopter лидирует среди зарубежных производителей по количеству вертолетов на российском рынке — на сегодня в России их эксплуатируется более полусотни (не считая старых машин, выпущенных до формирования этой европейской компании). Генеральный директор компании Eurocopter Vostok Жером Нулянс рассказал Show Observer HeliRussia 2009 о ситуации на российском рынке и планах компании.*

— Господин Нулянс, почему в качестве выставочного образца на HeliRussia 2009 компания Eurocopter Vostok решила представить именно вертолет EC145?

— Причины связаны как с особенностями российского рынка, так и с характеристиками вертолета. Коротко можно сказать, что это наиболее универсальный вариант. Основной спрос на российском рынке формируют коммерческие операторы и ведомственный сегмент. Мы хотели выбрать в качестве экспоната оптимальное решение для всех этих групп. Салон EC145 легко адаптируется под различные задачи — например, 8-местный вариант для корпоративных перевозок можно самостоятельно буквально за 10 мин переконфигурировать либо в полностью транспортный вариант, либо в вариант с тремя кожаными VIP-креслами и грузовым отделением. Фактически это реализация концепции SUN (Sport Utility Helicopter, по аналогии с SUV на автомобильном рынке), становящейся все более популярной. Наряду с широким модельным рядом Eurocopter реализует принцип создания мобильных, легко перестраиваемых летающих платформ, что обеспечивает нам стратегическое преимущество. Идея многофункциональности выходит на еще более высокий уровень в нашей новой разработке — EC175, и российская компания UTAir станет первым покупателем 15 таких вертолетов с опционом еще на 15. Макет вертолета EC175 в корпоративных цветах UTAir вы можете



Eurocopter Vostok

увидеть на выставке HeliRussia на стенде Eurocopter Vostok.

— Финансовый кризис привел к падению спроса на воздушные перевозки, а следовательно, и на воздушные суда. Многие производители бизнес-джетов переживают не лучшие времена. А что происходит на вертолетном рынке?

— С вертолетами ситуация несколько иная, поскольку рынок более диверсифицирован. Кризис затрагивает в первую очередь сегмент частных продаж, но уже упомянутый мною сегмент коммерческих операторов и ведомственный сегмент продолжают развитие и обновление парка. Поэтому, хотя это может показаться удивительным в то время, когда все только и говорят о кризисе, мы ожидаем устойчивого роста, и для Eurocopter Vostok текущий год складывается успешнее, чем предыдущий. В 2008 г. товарооборот Eurocopter Vostok вырос на 100%. Мы думаем, что в 2009 г. эта тенденция сохранится. За первые пять месяцев текущего года мы получили заказы на восемь вертолетов, наша задача — 20 заказов до конца года. Этому будет способствовать и реализованная нами новая лизинговая схема финансирования, по которой выполнена поставка EC145 в Россию, и сертификация и поставка первого вертолета EC155 Dauphin. Вообще, все наши вертолеты, которые летают в России и СНГ, нами сертифицированы в соответствии с требо-

ваниями страны регистрации эксплуатанта, это наша политика.

Весьма позитивна и ситуация для всей группы Eurocopter. Несмотря на кризис, 2008 г. завершен успешно, годовой оборот группы превысил 4,5 млрд евро, получены заказы на 715 новых вертолетов. Портфель заказов Eurocopter превышает 1550 машин, заводы загружены более чем на три года.

— Вы прогнозируете рост продаж в России, что неминуемо делает все более актуальными вопросы сервисного обслуживания. Как идет реализация плана компании по созданию пяти сервисных центров?

— Этот план остается приоритетным, работа продолжается. Первый сервисный центр создан в Остафьево вместе с «Газпромavia», а на конец 2009 г. запланировано открытие сервисного центра в Западной Сибири совместно с компанией UTAir.

Кроме того, мы совершенствуем систему технической поддержки со стороны производителя. Для этого в штат Eurocopter Vostok приняты три русскоязычных инженера. Они сейчас проходят тщательную подготовку на предприятиях Eurocopter и именно они будут осуществлять техническую поддержку. Специалистам заказчика будет гораздо проще изложить суть своих проблем, а наши инженеры смогут легко их понять и поставить задачу соответствующим подразделениям Eurocopter. Тем самым мы снимаем довольно актуальную для России проблему коммуникационного барьера, и это послужит залогом нашего дальнейшего успеха.

— На выставке HeliRussia 2009, на стенде Eurocopter, организована HR Meeting Point. Ищете сотрудников среди посетителей?

— А что, хотите к нам устроиться? На самом деле мы считаем, что выставка HeliRussia — важнейшее событие, которое собирает самых профессиональных представителей российского вертолетного сообщества. Поэтому мы решили предоставить желающим информацию о перспективах работы в Eurocopter Vostok и дать возможность встретиться с директором по кадрам. Мы верим в российский рынок и готовимся к его росту; при этом надо понимать, что люди, принятые на работу сейчас, смогут проявить себя с полной отдачей только через год или два. За последние полгода мы увеличили штат Eurocopter Vostok на 30%. Я считаю, что это наиболее убедительно демонстрирует нашу оценку перспектив российского вертолетного рынка.

Беседовал Алексей Синицкий

# ShowObserver МАКС 2009

Москва, Жуковский, 18–23 августа 2009 года

## Ежедневное деловое издание Международного авиакосмического салона МАКС-2009

Show Observer («Обзорение МАКС») — проект издателей успешных отраслевых журналов «Авиатранспортное обозрение» и Russia & CIS Observer, реализуемый в рамках проведения авиасалона МАКС-2009 с целью оперативного освещения событий одной из крупнейших мировых авиакосмических выставок.

Это ежедневное издание МАКС-2009 основано на многолетнем опыте нашего партнера — журнала Aviation Week & Space Technology — по созданию Show News на крупнейших авиасалонах мира. Как и другие ведущие мировые авиасалоны, МАКС-2009 вновь имеет свой высококачественный и профессионально исполненный информационный продукт, опирающийся на квалификацию лучших российских и международных авиационных журналистов и издателей.

Принципиальные отличия и неоспоримые преимущества «Обзорения МАКС-2009» состоят в следующем:

- Ведущие российские и международные журналисты создают материалы «Обзорения» в центре событий авиасалона, предоставляя читателям самую свежую и актуальную информацию о заключаемых контрактах и новейших достижениях предприятий воздушного транспорта, авиакосмической промышленности и оборонного комплекса.
- Три ежедневных номера «Обзорения» тиражом 10000 экземпляров каждый распространяются на всех стендах и во всех шале, а также среди деловых посетителей салона в рабочие дни выставки.
- Безоговорочный успех во время проведения авиасалонов МАКС в 2003, 2005 и 2007 годах подтверждает, что «Обзорение» является идеальным маркетинговым инструментом для экспонентов, дополняя их экспозиции на выставке рекламными материалами в официальном издании МАКС-2009.
- Компаниям, чьи делегации посещают авиасалон с деловыми целями, реклама в «Обзорении» позволяет донести необходимую информацию до потенциальных партнеров среди участников и посетителей МАКС-2009.

По вопросам размещения рекламы  
в «Обзорении МАКС-2009» обращайтесь:

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



## Wings are for hot sauce

For a second straight year the leading players in the Russian and international rotorcraft markets have gathered in Moscow for the key exhibition of the domestic helicopter industry. There are 50% more foreign exhibitors at HeliRussia 2009 than there were last year. Consequently, the total number of exhibitors has grown 11% to 144. These include Russian Helicopters, Eurocopter, AgustaWestland, Bell Helicopter, Robinson and MD Helicopters. Their bestsellers and new developments are showcased in 10,750 sq.m of exhibition grounds. HeliRussia 2008 attracted significant attention among business circles, so this year the exhibitors are well motivated to maintain the scale of the static park, which includes 16 airframes. HeliRussia 2009 is the first exhibition in Russia to present the best-selling Eurocopter EC145 gas-turbine multirole rotorcraft. Kamov is demonstrating its Ka-52 attack helicopter. Maslov Design Bureau has brought along an 280FX Shark turbo-charged piston-powered helicopter by the US manufacturer Enstrom Helicopter Corporation. The world's smallest coaxial helicopter GEN H-4, weighing in at 70 kh, is set up at the booth of Japan's Gen Corporation.

Anna Nazarova

## Оптимистические настроения

2009 г. станет достаточно благоприятным для рынка гражданских вертолетов. Такую оценку в ежегодных прогнозах о развитии рынка гражданских вертолетов на ближайшие 5–10 лет дали два ведущих поставщика силовых установок — Honeywell и Rolls-Royce.

В Honeywell считают, что за счет солидного портфеля заказов, собранного в предыдущие годы, по объему поставок гражданских газотурбинных вертолетов 2009 год не уступит предыдущему году. Однако из-за изменения спроса, которое отмечается на современном этапе, падение ожидается уже к 2010 г. Основными факторами торможения называются не только изменение спроса и падение числа заказов, но и трудности при финансировании покупки вертолета. Ситуация не нормализуется вплоть до выздоровления мировой экономики, судить о котором аналитики Honeywell не берутся. Высказывается лишь надежда, что в 2012 г. все-таки произойдет «выход из пике». Специалисты Rolls-Royce более оптимистичны в своих прогнозах: спад в отрасли окажется краткосрочным и скоро сменится положительной динамикой роста. Несмотря на негативное влияние кризиса на авиационную отрасль в целом, Rolls-Royce не только не снизила прогноз о поставках, но и несколько увеличила цифры по сравнению с прошлогодним обзором рынка: в период 2009–2018 гг. компания ожидает поставки свыше 9600 гражданских вертоле-



Специалисты Rolls-Royce считают, что потребности гражданских заказчиков в новой технике и желание обновить парк машин помогут преодолеть спад в мировом вертолетостроении

тов стоимостью 27 млрд долл. Столь неожиданный оптимизм Rolls-Royce связывает с возможными потребностями гражданских заказчиков в новой технике и желанием операторов заменить парк устаревших или выработавших свой ресурс машин. Выход на рынок новых легких газотурбинных моделей вертолетов и географическая диверсификация спроса в сторону регионов с развивающимися экономиками смогут компенсировать падение спроса, обеспечив долгосрочное развитие отрасли гражданских вертолетов.

Анна Назарова

## Долгая сертификация Bell 429

Компания Bell Helicopter в ближайшее время намерена завершить сертификацию вертолета Bell 429 на американском рынке и получить в FAA соответ-

ствующий документ. В феврале было объявлено, что сертификат выдают в мае, однако в середине месяца процесс еще не был завершен. Сертификация

легкой многоцелевой машины переносилась несколько раз; изначально ее предполагалось завершить в конце 2007 г. Однако из-за работы над другими проектами, в частности транспортно-десантным конвертопланом V-22 Osprey, процесс затянулся.

Bell 429 в первую очередь рассматривается как вертолет для служб скорой медицинской помощи, он должен заменить машины Bell 427. Первый вертолет Bell 429 в медицинской конфигурации был представлен год назад на выставке Airmed в Праге. Помимо медицинских служб машина также может быть использована для шельфовых работ, корпоративных полетов. Этой зимой Bell

429 совершил 35 демонстрационных полетов во время выставки HeliExpo-2009 в Анахайме. По словам старшего вице-президента Bell Helicopter Боба Фитцпатрика, в начале года портфель заказов Bell 429 насчитывал 330 договоров: соглашений о намерениях и твердых контрактов.

В прошлом году Bell поставила заказчиком 167 гражданских вертолетов, большая часть продаж пришлось на модель Bell 407. Как и у других производителей, количество заказов на машины Bell сокращается из-за финансового кризиса. Существующий портфель заказов компания оценивает в 6,2 млрд долл.

Полина Зверева



В начале года портфель заказов Bell 429 насчитывал 330 машин

# Ежегодник АТО 2009

www.sbook.ato.ru

Тенденции. Цифры. Факты.

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

Третье издание «Ежегодника» представляет новые информационно-аналитические материалы, а также более разнообразные и подробные статистические и справочные данные по различным областям индустрии авиационных перевозок.

■ **Авиаперевозки**

Эффективность системы управления гражданской авиацией в условиях кризиса  
Россия-ЕС: либерализация российского рынка воздушных перевозок

■ **Авиакомпании**

Анализ финансового состояния российских авиакомпаний  
Консолидация отрасли авиаперевозок

■ **Деловая авиация**

Влияние кризиса на сегмент деловых перевозок

■ **Вертолетные перевозки**

Обзор рынка вертолетных работ

■ **Аэропорты**

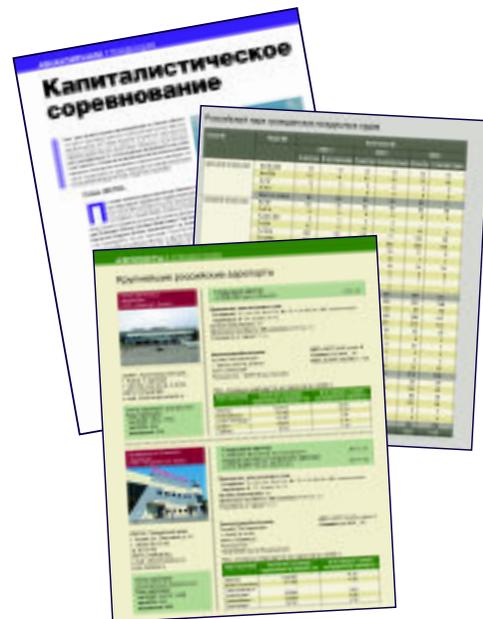
Развитие наземной инфраструктуры в условиях кризиса  
Анализ российского рынка авиатоплива

■ **Техобслуживание**

Влияние на рынок ТОиР обновления летного парка  
Анализ возраста парка российских авиакомпаний

■ **Авиапромышленность**

Возможности развития для отечественных авиастроителей



Планируемый выход «Ежегодника АТО 2009»: май–июнь 2009 года

Для приобретения «Ежегодника АТО – 2009» заполните заявку.

Количество экземпляров \_\_\_\_\_

Ф. И. О. \_\_\_\_\_

Должность \_\_\_\_\_

Организация \_\_\_\_\_

Адрес для доставки \_\_\_\_\_

Телефон \_\_\_\_\_

Факс \_\_\_\_\_

**Стоимость «Ежегодника АТО – 2009»  
(включая НДС и почтовую доставку)**

	Россия	Другие страны
Стоимость 1 экземпляра	1500 руб.	1800 руб.

Отправьте заполненную заявку  
**по факсу:** (495) 933-0297, **e-mail:** subscribe@ato.ru  
или по почте на адрес редакции.

**Внимание!** Вы также можете приобрести предыдущее издание «Ежегодника» за 2008 год по специальной цене – 600 рублей.

# Mi-38 switches back to Russian engine

It would appear that the Mil Mi-38 program is in for more changes. The Russian Helicopters holding company said in mid-April that it could abandon the Pratt & Whitney Canada PW127TS turboshaft engine as the powerplant of choice for the cargo helicopter designed to replace for Mi-8/17 rotorcraft.

"We have been forced to revise the terms of our cooperation with P&WC," Russian Helicopters director Andrey Shubitov commented. "We are now looking into an alternative option of using Russian TV7-117V engines on the Mi-38. From now on, Russian Helicopters will concentrate its efforts on this version of the helicopter."

P&WC was cautious in its comments. "We cannot confirm recent media reports [about Russian Helicopters dropping the PW127TS]," said company spokeswoman Maria Mandato. "We continue negotiations with our customer."

This is not the first time the Mi-38 has seen its engine supplier replaced. It was conceived in the early 1980s as a purely Russian he-

licopter, with indigenous engines and avionics. Then the USSR collapsed, and the transition to market economy robbed the program of state funding. In order to continue with the development, the Moscow and Kazan aviation plants in 1994 teamed up with Eurocopter and the St Petersburg-based engine specialist Klimov to set up the Euromil company. Klimov's interest in the project was to fit the Mi-38 with a turboshaft version of the TV7-117S turboprop engine it was developing at the time.

Klimov walked out in 1996. One year later it was decided to install PW127TS engines on the Mi-38. Euromil and P&WC signed a contract in 2000 for the delivery of the engines for the first prototype.

The PW127TS-powered helicopter first flew in 2003. In a protocol signed at last year's HeliRussia, P&WC stated its intention to develop and certify the engine jointly with Russian Helicopters, the Ufa-based UMPO engine plant and the TsIAM Central Institute of Aviation Motors. European and Russian certification was



The Mi-38 is turning back into a purely domestic product as the program sheds foreign partners

expected to be obtained in 2011, followed by the launch of license production at UMPO in 2012.

Meanwhile, back in 1997 Klimov had its TV7-117S certified on the Ilyushin Il-114 regional turboprop. Since then the engine has been produced in small batches due to a modest demand for the Il-114. Klimov general designer Alexey Grigoriev told Show Observer HeliRussia: "We have developed a complete documentation package for the TV7-117V, fit-checked the demonstrator engine

on a Mi-38 and started building flight-test and certification prototypes."

According to Mi-38 general designer Georgy Sinelshchikov, the TV7-117 will be much more efficient in intensive full-payload, maximum-range operations than the PW127TS. However, more time will be needed to turn the current TV7-117 into a helicopter version and launch series production. This may further stall the Mi-38 program.

**Alexey Komarov**

## Новая политика техподдержки

Традиционный подход к технической поддержке эксплуатантов со стороны производителя заключается в размещении в стране своего представителя, который по запросам эксплуатантов выезжает к ним для консультаций и проведения первичных осмотров. Расширяя свою деятельность в России, компания Eurocopter Vostok в этом году приняла решение поменять концепцию и взять на работу в качестве представителей трех русскоязычных инженеров, что позволит преодолеть языковой барьер и активизировать работу. Один инженер, отвечающий за немецкую линейку моделей (EC135 и EC145), уже практически подготовлен, двое других сейчас проходят переобучение по французской линейке Ecureuil и по EC120 Colibri. По мнению руководства Eurocopter Vostok, наличие между эксплуатантом и заводом-производителем такого связующего звена позволит значительно повысить эффективность взаимодействия.

**Алексей Синицкий**

## У HeliRussia свой перевозчик

Участники и посетители второй Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2009 могут весьма удобно добраться до выставочного павильона в МВЦ «Крокус Экспо», минуя московские автомобильные пробки, не только из столичных аэропортов, но и из любого места Центрального федерального округа. Впервые у выставки есть свой официальный воздуш-

ный перевозчик. Этот статус получила компания HeliExpress, основной вид деятельности которой — вертолетное такси.

HeliExpress была учреждена крупнейшим российским вертолетным оператором UTAir и компанией «Русские Вертолетные Системы», вертолетным эксплуатантом и организатором HeliRussia и начала свою работу в сентябре прошлого года. По сло-

вам заместителя генерального директора HeliExpress Алексея Пояска, сейчас компания выполняет вертолетные перевозки не только в пределах ЦФО, но и в такие города, как Санкт-Петербург и Казань. Перевозка пассажиров осуществляется на вертолетах Eurocopter AS355, которые эксплуатируются под флагом UTAir; кроме этого привлекаются машины других операторов.

**Максим Пядушкин**



Вертолет AS355 доставит участников и гостей HeliRussia 2009 на вертолетную площадку у «Крокус Экспо»

Марина Пысцелова

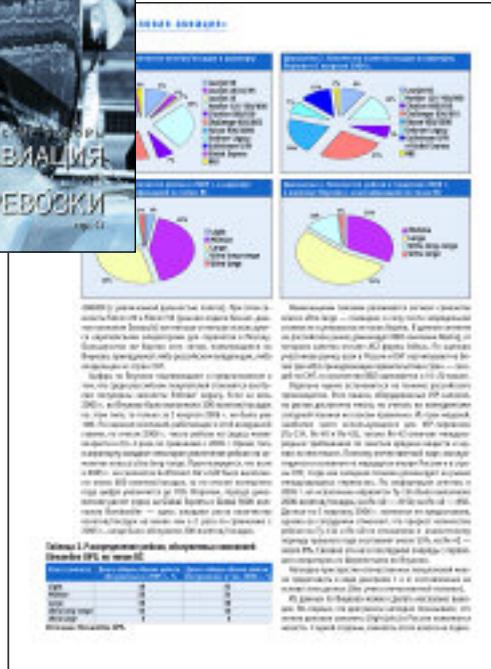
**ДЛЯ ЛИДЕРОВ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ РОССИИ И СНГ**

**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.

## International dialog at HeliRussia

HeliRussia 2009 runs alongside an extensive conference program aimed at promoting dialog between helicopter manufacturers, dealers and operators. The first event of the opening day will be a seminar presentation titled "Lean Helicopter Construction: Leadership Potential". Cost-cutting and operational streamlining have become the industry's top priorities since the onset of the economic crisis. Specialists with the Center OrgProm training and consultancy company will discuss the globally recognized lean manufacturing principles that help significantly in cutting back on the development cycle and production costs.

On the same day the exhibition will host the first international conference under the title "Helicopter Market: Realities and Prospects". This event aims to evaluate the volume and value of the Russian rotorcraft market and match its performance against the global indices. The conference will be of special interest to manufacturers and MRO specialists, but should prove useful to other market players as well.

The second day of the exhibition will include a roundtable titled "Liquefied Propane-Butane Application — Condensed Aviation Fuel on Mi-8 Series Helicopters". The roundtable will discuss issues encountered in switching over from kerosene to gas propellants as the preferred fuel for civil helicopters. This event will be organized by Russian Helicopters, as will the conference named "Reliability and Safety of Russian Helicopters". The latter is recommended for domestic and foreign operators of Russian-built rotorcraft.

Also tomorrow, the Mauer-Group consultancy will share its insurance and risk-management expertise at the "Risk Management during Financial Crisis" seminar. Contributing to the seminar will be experts of the Russian Finance Ministry and the Moscow State Institute of International Relations.

The entire third day of HeliRussia 2009 is reserved for presentations of industry-related universities. The MAI Moscow Aviation Institute, for example, will present its helicopter engineering department. The institute's design bureau will showcase its developments at the MAI stand.

**Anna Nazarova**

## Первый ЕС145 VIP на Украине



4-местная VIP-компоновка для ЕС145 — весьма редкая конфигурация, обычно их делают в стандартном 8-местном корпоративном варианте

В начале мая компания Eurocopter Vostok осуществила поставку украинскому заказчику вертолета ЕС145 в VIP-компоновке. Это первая машина такого класса на Украине. Украинский рынок вертолетов развивается весьма динамично благодаря либеральным правилам использования воздушного пространства, допускающим полеты ниже ниж-

него эшелона по уведомительной системе.

По данным представителей Eurocopter, интерьер 4-местной машины разработан по индивидуальному заказу клиента, бизнес которого требует большого количества перелетов по Украине.

В ближайшие месяцы состоится поставка еще двух ЕС145 для МЧС Украины и одного ЕС145 для

частного заказчика, в корпоративном варианте. Кроме того, вертолет ЕС135 в VIP-компоновке будет поставлен украинскому заказчику летом текущего года.

Украина, будучи ассоциированным членом Межгосударственного авиационного комитета, не признает сертификат типа МАК, поскольку ее требования несколько отличаются. Поэтому в Eurocopter Vostok принято решение сертифицировать на Украине весь модельный ряд вертолетов, серийно выпускаемых в настоящее время. Формально процедура должна быть завершена в этом году, а пока вертолеты Eurocopter летают на Украине на основании временного разрешения, которое допускает коммерческую эксплуатацию ВС.

**Алексей Синицкий**

## X2 пойдет в армию

4 мая компания Sikorsky представила на конференции Американской ассоциации армейской авиации полномасштабный макет легкого тактического вертолета LTH, который может быть разработан на основе концепции скоростного вертолета X2.

Sikorsky начал работать над X2 в июне 2005 г. Программа, которую компания полностью финансирует за счет собственных средств, предполагает создание однодвигательного вертолета с двумя соосными несущими винтами, шестилопастным толкающим хвостовым пропеллером, ЭДСУ и активной системой гашения вибраций, управляемого одним пилотом и развивающего крейсерскую скорость 460 км/ч.

Первый полет опытного образца X2 — с незадействованным хвостовым пропеллером — состоялся в августе 2008 г. Программа летных испытаний предполагает четыре этапа, первый из которых успешно завершился наземными испытаниями хвостового пропеллера в январе 2009 г. Скорость полета будет постепенно увеличиваться, пока не достигнет заветных



Высокоскоростной X2 будет заявлен Sikorsky в тендере армии США на поставку армейского разведывательного вертолета

460 км/ч — как предполагается, уже к концу текущего года.

По мнению некоторых наблюдателей, предъявление публике макета LTH — заявка Sikorsky на участие в будущем тендере армии США на поставку армейского разведывательного вертолета. Если это так, шансы Sikorsky будут зависеть от того, насколько оперативно компания сможет довести до ума технологию X2.

**Андрей Быстров**

# Russia & CIS Observer

[www.cis.ato.ru](http://www.cis.ato.ru)

**QUARTERLY**

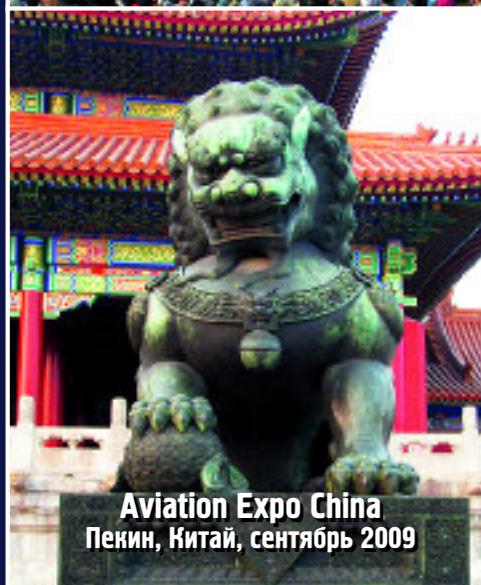
**Russia & CIS Observer** – высокопрофессиональное англоязычное аэрокосмическое издание, распространяемое на крупнейших международных выставках. Информационные материалы **Russia & CIS Observer** о последних тенденциях авиастроительной и космической отраслей и воздушного транспорта России и стран СНГ совмещают компетенцию ведущих российских и зарубежных авиационных журналистов и экспертов с многолетним опытом журнала «Авиатранспортное обозрение». Это ежеквартальное издание рассчитано на широкую зарубежную аудиторию, включая правительственные органы, производителей и поставщиков аэрокосмической техники, авиаперевозчиков и сервисные компании.



**Aero India**  
Бангалор, Индия, февраль 2009



**Paris Air Show**  
Ле-Бурже, Франция, июнь 2009



**Aviation Expo China**  
Пекин, Китай, сентябрь 2009



**Dubai Airshow**  
Дубай, ОАЭ, ноябрь 2009

## Ваш пропуск на глобальный аэрокосмический рынок

По вопросам подписки и размещения рекламы обращайтесь:  
тел.: (495) 626-53-56, факс: (495) 933-02-97, e-mail: [ato@ato.ru](mailto:ato@ato.ru)

# French engine for Kamov's Indian bid

The Russian Helicopters holding company is re-engining the Kamov Ka-226 in order to win the Indian army tender for 197 light utility helicopters. Until now, the type has been equipped with two Rolls-Royce Allison 250-C20R/2s. Kamov expects the more powerful Turbomeca Arrius 2G2 gas-turbine powerplant to dramatically increase the helicopter's hover ceiling, expand its payload capacity and improve the hot-and-high performance envelope.

Russian Helicopters and Kamov contracted Turbomeca in January 2009 to develop a variant of the Arrius 2G1 for the Ka-226T. The engine has a take-off power of 537 kWt (730 hp) and a maximum continuous power rating of 475 kWt (622 hp). The Helicopter Servicing Company, a subsidiary of the Oboronprom corporation, has signed a contract with Turbomeca for the delivery of the first 2G1 batch.

The Turbomeca-powered helicopter may be certified by early 2011. Series production will be es-



The Ka-226 will have its British engines replaced by French ones to run in the Indian army's tender

established at Kumertau Production Aviation Enterprise.

According to Russian Helicopters director Andrey Shibitov, the Indian tender is going to present a significant challenge. The US manufacturers have acknowledged this by withdrawing their bids. "So far we are answering all the questions of the tender commission and supplying the documents they request," he says. "By mid-May it will become clear whether we have passed this stage

of the selection process, after which demonstration flights may follow. I believe our chances to be fairly high."

Winning the tender may boost the Ka-226T's popularity abroad, but Russian Helicopters also hopes to attract domestic orders. "As for Russian customers, it is my hope that Gazpromavia and UTair Aviation will take a closer look at this helicopter," Shibitov says.

**Maxim Pyadushkin**

## С Запада на Восток

Ожидая возможности поучаствовать в европейской программе создания перспективного тяжелого транспортно-вертолета (Future Transport Helicopter), российские разработчики не теряют времени и нашли нового партнера под схожий проект в Китае.

По словам представителей «Вертолетов России», в настоящее время сотрудничество с компанией Eurocopter по участию в создании нового 36-тонного вертолета заморожено. Российские разработчики предлагали европейцам использовать для будущей машины российские наработки по Ми-26, который на сегодняшний день является самым тяжелым вертолетом в мире, но европейцы рассчитывают привлечь к этому проекту американские компании, в частности Sikorsky, работающую над собственным проектом тяжелого вертолета СН-53К.

Однако одновременно работу над новым вертолетом в классе 35 т начинает Китай, и, как рассказал гендиректор «Вертолетов России» Андрей Шибитов, перспективы сотрудничества с китайской стороной вызывают у российских разработчиков больше оптимизма. Российские специалисты уже участвуют в совместных с китайцами исследованиях возможности создания такого вертолета.

Первый этап таких исследований планируется завершить к концу лета, после чего прояснится направление дальнейших работ по этому проекту. Российская сторона учтет имеющийся опыт сотрудничества с Китаем в сфере совместной разработки авиатехники, в частности проблемы охраны интеллектуальной собственности. «Мы внимательно изучили эти вопросы и готовы сформулировать тот вариант соглашения, который страховал бы нас от рисков», — пояснил Андрей Шибитов.

**Максим Пядушкин**

## Вертолет от Hermes



Главный козырь EC135 — эксклюзивный салон ручной работы от французского Дома моды Hermes

Первый эксклюзивный вертолет от Eurocopter и французского Дома моды Hermes в начале мая был поставлен компании Falcon Aviation Services, которая базируется в Абу-Даби и специализируется на VIP-перевозках. От стандартного варианта вертолет EC135 Hermes отличает эксклюзивная концепция салона и модифицированное шасси. Предполагается, что всего будет выпущено 10 подобных машин, причем на каждую страну выделяется квота в один вертолет. По неподтвержденным данным, второй заказчик EC135 Hermes из Японии. Заказа из России на эту машину пока нет.

**Алексей Синицкий**

Eurocopter, Antoine GONIN

# Ми-38 возвращает российский двигатель

В программе создания вертолета Ми-38 наметились очередные перемены. В середине апреля руководство ОАО «Вертолеты России» объявило о намерении отказаться от сотрудничества с канадской компанией Pratt & Whitney Canada, которая намеревалась поставлять турбовальный двигатель PW127TS для этого вертолета.

«Мы вынуждены пересмотреть условия взаимоотношений с Pratt & Whitney Canada, — заявил генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Шибитов. — Сейчас мы рассматриваем альтернативный вариант использования на Ми-38 двигателя отечественного производства ТВ7-117В. Впредь усилия ОАО «Вертолеты России» будут направлены на этот вариант вертолета».

«Мы не можем подтвердить появившиеся в печати заявления, — объяснила Show Observer HeliRussia Мария Мэндато, старший советник по коммуникациям Pratt & Whitney Canada. — Мы продолжаем переговоры с нашим заказчиком».

В истории создания Ми-38 замена типа двигателя для этого проекта происходит не впервые. В начале 1980-х гг. про-

грамма разработки этого вертолета, который должен был прийти на замену Ми-8 и Ми-17, задумывалась как полностью российская, с отечественными двигателями и авионикой. Но переход на рыночные рельсы лишил проект источников государственного финансирования, и для его реализации в 1994 г. было создано предприятие ЗАО «Евромил», акционерами которого стали Московский и Казанский вертолетные заводы, фирма Eurocorper и двигателестроительный Завод им. Климова. Последний рассчитывал установить на Ми-38 турбовальную модификацию создаваемого им в то время турбовинтового двигателя ТВ7-117С.

Однако в 1996 г. это предприятие вышло из программы. В 1997 г. было принято решение использовать на Ми-38 двигатели PW127TS канадской фирмы Pratt & Whitney Canada. В 2000 г. был заключен контракт между «Евромилем» и канадской фирмой на поставку двигателей для первого прототипа.

Первый полет опытного Ми-38 с PW127TS состоялся в 2003 г. В мае 2008 г., на прошлой выставке HeliRussia, был



По мере выхода из программы иностранных участников Ми-38 вновь превращается в полностью российский продукт

Leonid Faerberg

подписан протокол о сотрудничестве, в соответствии с которым Pratt & Whitney Canada декларировала намерение разработать и сертифицировать PW127TS совместно с «Вертолетами России», Уфимским моторостроительным производственным объединением (УМПО) и ЦИАМ. Лицензионное производство двигателя должно было быть развернуто на УМПО. Планировалось, что сертификация двигателя в Европе и России завершится в 2011 г., а начиная с 2012 г. начнется серийное производство Ми-38.

Между тем Завод им. Климова еще в 1997 г. сертифицировал турбовинтовой двигатель ТВ7-117С для самолета Ил-114, но его производство носит ограниченный характер в силу незначительного спроса на этот региональный самолет.

Генеральный конструктор фирмы «Климов» Алексей Гри-

горьев сообщил Show Observer HeliRussia: «Нами разработан полный комплект документации на двигатель ТВ7-117В, проведена примерка двигателя-демонстратора на вертолете Ми-38, начато изготовление образцов двигателя для летных испытаний и сертификационных работ».

По утверждению генерального конструктора Ми-38 Георгия Синельщикова, эксплуатировать эту машину с двигателями ТВ7-117 на более интенсивных гражданских авиаперевозках в полностью загруженном состоянии и на максимальную дальность полета оказывается существенно выгоднее, нежели с двигателями PW127TS.

Однако для доработки самолетного ТВ7-117 в вертолетный вариант и его серийного производства потребуется время, что в очередной раз может затормозить программу Ми-38.

**Алексей Комаров**

## Another UN contract for UTair

UTair Aviation has won a contract to provide air transport support for the UN mission in the Republic of Chad, boosting the volume of its helicopter operations outside Russia. The operator will fly one Mil Mi-8MTV and three Mi-17s in the Central African country.

UTair first started providing charter services to the UN in 1991, and has by now become the largest helicopter operator for that organization. The company operates over 50 helicopters, sup-

ported by some 500 personnel, under UN peacekeeping and humanitarian relief contracts in Sudan, Congo, Ivory Coast, Liberia, Sierra Leone, Nepal and Afghanistan.

Other Russian carriers providing charter services for the UN are Nefteyugansk United Airline (14 Mi-8/Mi-8MTV helicopters, about 100 personnel), Vertical-T, Vostok and 2nd Arkhangelsk United Airline.

**Polina Zvereva**



Leonid Faerberg

# MD Explorer gets Russian certificate



Gals has already sold two MD Explorers in Russia

MD Helicopters

The Moscow-based company Gals, the general dealer of MD Helicopters in Russia, is exhibiting only the MD 500 rotorcraft at HeliRussia 2009. But two other models, the MD 600 and MD Explorer, also find their customers here. The latter obtained Russian certification in November 2008 and is now cleared for commercial operations.

Gals has delivered 15 helicopters to Russian customers since 2005, including two MD500s, two MD520Ns, nine

MD600Ns and two MD Explorers. Of these, 12 were used and three brand-new. This year the company will focus on after-sales support for the airframes already in operation. No new deliveries are scheduled until 2010, when Gals hopes to sell up to five MD Explorers and one MD600N. According to company representative Igor Kudryavtsev, all the Explorers will be new but the MD600N may be supplied from the secondary market.

**Vladimir Dolotov**

## Высокоскоростные вертолеты обретают форму

Как и год назад на HeliRussia 2008, на стенде холдинга «Вертолеты России» особое внимание будет уделено проектам перспективных скоростных вертолетов. На HeliRussia 2009 российские вертолетостроители демонстрируют высокоскоростные машины разработки КБ Миля и Камова — Ми-Х1 и Ка-92. Основное отличие от прошлогоднего показа в том, что теперь обе концепции выставляются с предварительными летно-техническими характеристиками.

Проект КБ Камова — Ка-92 — представляет собой 30-местный пассажирский вертолет с взлетной массой 16 т, который использует традиционную камовскую соосную систему несущих винтов. Конструкторы рассчитывают оснастить вертолет двумя перспективными двигателями ВК-3000 мощностью 3200 л.с. каждый, разработку которых ведет санкт-петербургская компания «Климов». Улучшенная аэродинамика и применение хвостового толкающего пропеллера позволят Ка-92 летать с крейсерской скоростью 420–430 км/ч.

По замыслу разработчиков, обладая возможностью вертикального взлета и посадки в сочетании с крейсерской скоростью регионального самолета и дальностью полета 1400 км, этот вертолет сможет дополнить и расширить возможности существующей транспортной системы Сибири и Дальнего Востока.

Второй высокоскоростной проект — Ми-Х1 — будет меньше камовского варианта. Его взлетная масса составляет 10 т, пассажироместность 25 чел., дальность полета 1500 км. Однако в милевском проекте будут воплощены «прорывные технологии» по несущему винту, поскольку он предполагает увеличение скорости машины при использовании традиционной схемы с одним несущим винтом. Борьба со срывом потока на отступающей лопасти, возникающим при достижении вертолетом скорости примерно 300 км/ч и вызывающим вибрации, которые в конечном счете могут привести к разрушению несущего винта, конструкторы

КБ Миля предлагают за счет новой системы управления несущим винтом SLES (Stall Local Elimination System) — она будет снижать нагрузки на лопасти.

Ранее разработчики заявляли, что только применение системы SLES позволит увеличить скорость Ми-Х1 до 450–500 км/ч. Тем не менее заявленная крейсерская скорость 475 км/ч (при максимальной 495–520 км/ч) указывает на то, что новая система управления винтом будет дополнена толкающим хвостовым пропеллером и улучшенной аэродинамикой за счет убирающегося шасси, отсутствия внешних топливных баков и хвостовой ramпы и обтекаемой носовой и хвостовой частей корпуса. Новый вертолет планируется оснастить двигателями ВК-2500, которые уже ставятся на ударные вертолеты Ми-28Н и Ка-52.

По словам генерального директора компании «Вертолеты России» Андрея Шибитова, потребуется еще 3–5 лет, чтобы от научных исследований по высокоскоростным вертолетам перейти к опытным работам. Сроки этих работ напрямую связаны с финансированием от государства, поскольку за счет собственных средств довести до конца разработку новых машин будет сложно, признаются представители «Вертолетов России». Если решение о выделении средств будет принято, то первый летный прототип-демонстратор высокоскоростного вертолета может быть готов к 2013 г., считают разработчики. Скорее всего, он совместит лучшие черты нынешних проектов «Миля» и «Камова», т. к. планируется, что обе разработки в конечном итоге будут объединены в одну программу.

**Максим Пядушкин**



Перспективный Ми-Х1 будет летать с невиданной для сегодняшних вертолетов скоростью 500 км/ч

Марина ЛИСИЦЕВА

## «Галс Аэро» сертифицировала MD Explorer

Компания «Галс Аэро», генеральный дистрибьютор MD Helicopters в России, представляет на HeliRussia 2009 только один вертолет — MD 500, однако определенным спросом среди российских заказчиков пользуются еще две модели: MD 600 и MD Explorer. Последняя модель — MD Explorer, которая является модернизированной версией MD 900, завершила сертификацию в России в ноябре 2008 г. и теперь допущена к коммерческой эксплуатации в нашей стране. Вертолет получил сертификат типа № СТ284-MD 900 от 21 ноября 2008 г. и сертификат по шуму на местности № СШ180-MD900.

Всего, начиная с 2005 г., компания «Галс Аэро» поставила российским заказчикам 15 вертолетов (12 ресурсных и 3 новых): 2 MD 500, 2 MD 520N, 9 MD 600N и 2 MD Explorer. В этом году компания планирует сосредоточиться на технической поддержке уже проданных вертолетов. Новые поставки на-

«Галс Аэро» уже поставила российским заказчикам два вертолета MD Explorer



MD Helicopters

мечены только на 2010 г., когда «Галс Аэро» рассчитывает поставить до 5 вертолетов MD Explorer и один MD 600N. По словам представителя компании «Галс Аэро» Игоря Кудрявцева, все вертолеты MD Explorer будут новыми. А вот MD 600N, вероятно всего, окажется ресурсным, если заказчик откажется от долгого ожидания, поскольку заказ на заводе выполняется от 12 до 14 месяцев с момента получения заказа на изготовление вертолета.

**Владимир Долотов**

## High-speed concepts shapes up

Just like at HeliRussia 2008, the Russian Helicopters exposition showcases two high-speed helicopter concepts: the Mil Mi-X1 and the Kamov Ka-92. The key difference from last year is that both manufacturers have by now released preliminary performance data for their designs.

The Ka-92 is planned as a 30-seat passenger helicopter with a take-off weight of 16 t. It will feature Kamov's signature coaxial main rotor, to be driven by two future 3,200-hp Klimov VK-3000 engines. Thanks to improved aerodynamics and a rear-mounted pusher propeller, the Ka-92 will have a cruise speed of 420 to 430 km/h.

Kamov believes the combination of VTOL capability, a cruise speed approaching that of fixed-wing regional aircraft, and a range of 1,400 km will make the Ka-92 an ideal transport for Siberia and the Far East.

The other high-speed design will be smaller. The Mi-X1 is designed to have a take-off weight of just 10 t, seat 25 passengers and fly to 1,500 km. The helicopter's single main rotor means that in order to travel at high speeds it will have to overcome the retreating blade stall (RBS). This phenomenon occurs at an air-speed of some 300 km/h,

Kamov Chief Designer Sergey Mikheev believes that the high-speed Ka-92 will be an ideal transport for Siberia and the Far East.



Марина ПЫСЦЕВА

and leads to vibrations that may ultimately destroy the rotor. Mil's solution to fighting the onset of RBS is to off-load the rotor with the help of the proprietary Stall Local Elimination System (SLES).

Earlier the manufacturer asserted that using SLES alone would give the Mi-X1 a speed of 450–500 km/h. According to the updated information made public at the exhibition, the helicopter will have a cruise speed of 475 km/h and a dash speed of 495 to 520 km/h. This will be possible through the use of a pusher propeller and a number of aerodynamic improvements, including a retractable landing gear and streamlined forward and rear fuselage sec-

tions. The Mi-X1 might be powered by two Klimov VK-2500s. Similar engines are installed on Mi-28N and Ka-52 attack helicopters.

Russian Helicopters director Andrey Shibitov says it will be another three to five years before the concepts reach the development phase. State support is crucial, he admits, because neither Mil nor Kamov has enough money to create a high-speed helicopter on its own. It is possible that the two concepts will eventually be merged into a single program. Given appropriate federal financing, the first flying technology demonstrator may be ready by 2013.

**Maxim Pyadushkin**

## «Редуктор-ПМ» стал центром компетенции

В начале мая компания «Вертолеты России» объявила о создании на основе пермского «Редуктора-ПМ» — одного из крупнейших поставщиков вертолетных редукторов и трансмиссий — центра компетенции по разработке и производству трансмиссий для вертолетов милевской и камовской фирм. С 1 апреля полномочия единоличного исполнительного органа «Редуктора-ПМ» были переданы по договору управ-

ляющей организации ОАО «Вертолеты России» сроком на 3 года.

Создание центра компетенции должно повысить эффективность пермского предприятия. Для этого подготовлена двухэтапная программа технического перевооружения и реструктуризации «Редуктора-ПМ». Уже принята программа локальной модернизации первого уровня. Она будет реализована в течение полутора-двух лет при условии дос-

таточного финансирования. Это расширит текущее производство вертолетов. Для решения перспективных задач и кардинального улучшения качества продукции подготовлен бизнес-план коренной реструктуризации с организацией нового производства. Центр будет работать в единой среде вместе с двумя конструкторскими бюро на общем интеллектуальном и информационном пространстве.

**Владимир Долотов**

## Восточнее и севернее

Именно в этом направлении находится вектор роста потребности в вертолетных работах, которая и формирует спрос на винтокрылые машины. Отражая тенденцию, компания Eurocopter Vostok поставила в России за полярный круг уже два вертолета.

Первая поставка состоялась в сентябре 2008 г. в Салехард. Вертолет EC135 в VIP-компоновке эксплуатируется под флагом авиакомпании «Ямал». По данным инженеров Eurocopter, это единственный вертолет данного типа, эксплуатируемый на такой широте.

В начале апреля текущего года состоялся перелет однодвигательного вертолета AS350 B3 по маршруту Санкт-Петербург—Абакан—Норильск. Машины этого типа хорошо зарекомендовали себя в Канаде при работе в схожих климатических условиях, но в России за полярным кругом вертолет AS350 B3 будет эксплуатироваться впервые. Поставка машины заказчику под ключ состоялась в Санкт-Петербурге; приобретена она для норильской авиакомпании «Норд-Авиа», в парке которой четыре вертолета Ми-2. Компания задумалась над обновлением и расширением парка, поскольку для удовлетворения имеющегося у нее спроса на вертолетные работы уже сейчас требуется 5–6 машин, обеспечивающих налет не менее 300 ч в год. «Норд-Авиа» провела подготовку летного и технического персонала, но пока вертолет эксплуатируется под флагом компании «Абакан-Авиа», поскольку в ее парке уже есть один AS350 B3, а договор на обеспечение технической поддержки заключен с UTair, эксплуатирующей две машины данного типа.

Алексей Синицкий

В России за полярным кругом вертолет AS350 B3 будет эксплуатироваться впервые



Eurocopter

# ВВС России получили первые серийные Ми-28Н

В апреле ростовский завод «Роствертол», входящий в холдинг «Вертолеты России», поставил российским ВВС первые шесть серийных ударных вертолетов Ми-28Н. Эти вертолеты были переданы в 334-й центр боевого применения и переучивания летного состава армейской авиации в Торжке для обучения персонала и отработки тактики. По словам гендиректора «Вертолетов России» Андрея Шибитова, с учетом предсерийной партии ВВС России уже поставлено более 10 машин. Возможно, начиная с этого года вертолеты будут поставляться также в некоторые строевые части Северокавказского военного округа.

Государственные испытания Ми-28Н были завершены в конце 2008 г., после чего госкомиссия рекомендовала принять его на вооружение в качестве основного ударного вертолета. Тогда главком ВВС генерал-полковник Александр Зелин заявил, что в 2009–2011 гг. армейская авиация получит две эскадрильи новых вертолетов общим числом 18 единиц.

## Russian Air Force receives first production Mi-28Ns

The Rostvertol assembly facility in Rostov-on-Don, a subsidiary of the Russian Helicopters holding company, handed over the first six production Mi-28N attack helicopters to the Russian Air Force in April. These helicopters were sent to the 334th Tactical Deployment Center of Army Aviation in Torzhok. Russian Helicopters head Andrey Shibitov explained to Show Observer HeliRussia that the Air Force currently has more than 10 Mi-28Ns, including several pre-production aircraft. He added that more helicopters may be delivered this year to Air Force units in the North Caucasus Military District.

The Mi-28N officially completed the government evaluation tests at the end of 2008 and was recommended to be taken into service as the main attack helicopter. In De-

Однако производители не оставляют планов увеличить портфель заказов на Ми-28 за счет экспортных контрактов. Андрей Шибитов рассказал Show Observer HeliRussia, что на данный момент «Вертолеты России» обладают целенаправленными заказами на поставку экспортной версии вертолета Ми-28НЭ как минимум из четырех стран. Он не стал называть конкретные страны, объяснив, что речь идет о государствах Северной Африки, Латинской Америки и Азии. «Если переговорный процесс завершится успешно, то есть вероятность, что первые поставки будут осуществляться в 2011–2012 гг.», — сказал Шибитов.

Максим Пядушкин

В этом году первые Ми-28, возможно, поступят в строевые части на Северном Кавказе



Леонид Фарабер / Leonid Faraber

The Russian military chose the Mi-28N for the main attack helicopter role due to its extreme armor protection

cember that year, Air Force Commander Col-Gen Alexander Zelin announced that Army Aviation units would get two squadrons of these helicopters — a total of 18 airframes — in 2009-11.

Meanwhile, the manufacturer is looking for clients abroad. Shibitov says that Russian Helicopters has orders for the Mi-28NE export modification from at least four countries in North Africa, Latin America and Asia. According to him, the company has started developing the Mi-28M upgraded version. The first modernized prototype is expected to be ready in a year.

Maxim Pyadushkin





## БОЛЬШЕ ЧЕМ ВЕРТОЛЕТ ПРЕМИУМ-КЛАССА. НАСТОЯЩАЯ МАШИНА ДЛЯ УСКОРЕНИЯ ВРЕМЕНИ.

Eurocopter EC155 с комфортом доставит 9 пассажиров на расстояние до 700 км. Этот вертолет создан с применением самых передовых технологий. Насладитесь тишиной в просторном салоне или проведите совещание на высоте. EC155 — больше чем вертолет. Это машина, которая меняет законы времени и пространства.

еврокоптер восток  
119180, г. Москва, Якиманская наб. д. 4, стр. 1  
Тел. (495) 663-10-66, факс: (495) 663-15-09  
info@eurocopter.ru, www.eurocopter.ru

