

ShowObserver

www.ato.ru

Обзор выставки HELIRUSSIA 2010

ПЯТНИЦА,
21 МАЯ

Сервис для двигателей 4

В Казани будут чинить вертолетные двигатели Rolls-Royce 4

Экспорт растет .. 4

«Рособоронэкспорт» увеличит экспорт вертолетов

Эксклюзив «Еврокоптер Восток» 5

Компания получила эксклюзивные права на продажи в России и СНГ

R66 продается в России 6

Уральская вертолетная компания получила дилерство R66

Налеты и цены упали ... 12

Рейтинг вертолетных операторов за 2009 г.

Опыт не для всех 15

REGA рассказала об эксплуатации Da Vinci

Российский заказ на AW139

В первый день HeliRussia 2010 итальянский производитель AgustaWestland объявил о первом российском заказе на легкий двухдвигательный вертолет AW139. Им стала компания «Авиасервис», работающая под торговой маркой Heli Club. Она уже эксплуатирует один вертолет AgustaWestland — легкий AW109. По словам гендиректора «Авиасервиса» Алексей Бархотова, за полтора года работы эта машина налетала 350 ч и показала хорошие характеристики при полетах в разных погодных условиях. Новый AW139 компания планирует также использовать для charterных перевозок со своего вертодрома в Подмоскowie.

Возможно, спрос на AW139 в России будет расти, поскольку в середине года этот тип, как ожидается, должен получить российский сертификат на полеты в условиях обледенения. Кроме того, в следующем году вертолеты этой модели должны начать собирать в России на мощностях СП HeliVert, образованного AgustaWestland и российской корпорацией

«Оборонпром». В первый день работы HeliRussia 2010 партнеры согласовали техническое задание на проектирование производственного цеха в подмосковном Томилино.

Однако «Авиасервис» получит, скорее всего, еще импортный AW139. Первый российский лицензионный вертолет должен быть собран в конце 2011 г., пообещали руководители AgustaWestland и «Оборонпрома». Проектная мощность сбо-

рочного производства составит 20 машин в год. По словам главы «Оборонпрома» Андрея Реуса, пока твердых заказов на машины российской сборки нет. Директор по продажам Exclases Holding, эксклюзивного дилера AgustaWestland в России, Евгений Клочков рассказал Show Observer, что есть заказчики, которые уже объявили о своих намерениях купить эти машины, но не стал называть их.

Максим Пядушкин



От «черной» кабины — к «стеклянной»

Оборудование, представленное на стенде холдинговой компании «Авиаприбор-холдинг», недавно вошедшей в концерн «Авиаприборостроение», вероятно, следует отнести к числу наиболее важных экспонатов выставки HeliRussia 2010. Эксплуатационные качества, безопасность полета и уровень комфорта современного вертолета во многом определяются не только его механикой, но и электроникой. До сих пор российские вертолеты оснащаются «черными» кабинами: аэрометрические данные и информация от различных систем вертолета выводятся на разрозненные стрелочные индикаторы, среди которых пилот «выискивает» то, что нужно ему сейчас. Продукция предприятий «Авиаприбор-холдинга» обеспечивает переход к «стеклянной» кабине, где требуемая информация выводится на многофункциональные жидкокристаллические индикаторы. Формируется интегрированный комплекс бортового оборудования, в состав которого входят в том числе автопилот (циф-

ровая автоматическая система управления САУ-226 разработки ОАО «МИЭА») и электронный «бортингенер» (СУОВО, система управления общевертолетным оборудованием разработки Ульяновского конструкторского бюро приборостроения, УКБП).

УКБП является центром компетенции по комплексам бортового оборудования в рамках концерна. Как рассказал изданию Show Observer главный конструктор аэрометрических систем УКБП Валерий Белов, приборный комплекс для вертолета «Ансат» уже сертифицирован, сейчас идет работа над комплексом для Ка-226. Для легких вертолетов установка подобного комплекса несет дополнительное преимущество, поскольку относительная экономия в весе получается весьма заметной. Важным достижением УКБП стала победа в тендере на создание комплекса бортового оборудования для программы глубокой модернизации вертолета Ми-171М.

Алексей Синицкий

ShowObserver

Обзор выставки HELIRUSSIA 2010

Российский заказ на AW139

ShowObserver

Обзор выставки HELIRUSSIA 2010

Обзорный вертолет

Итальянская собирает высоту

REGA рассказала об эксплуатации Da Vinci

Экспорт растет

Сервис для двигателей

Эксклюзив «Еврокоптер Восток»

R66 продается в России

Налеты и цены упали

Опыт не для всех

Show Observer можно найти на сайте www.ato.ru

ShowObserver

Обозрение выставки HELIRUSSIA 2010

Издатель: **А.Б.Е. Медиа**

Генеральный директор
Евгений Семенов

Главный редактор
Максим Пядушкин

Авторы

Полина Зверева, Елизавета Казачкова,
Алексей Комаров, Алексей Синицкий

Выпускающий редактор
Валентина Герасимова

Коммерческий директор
Сергей Беляев

Менеджеры по маркетингу и рекламе

Олег Абдулов, Вячеслав Кургуз

Верстка и дизайн
Андрей Хорьков

Распространение

Галина Тимошенко, Александр Рыжкин

IT-менеджер

Алексей Сапожников

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-2010: 1A15

Другие издания «А.Б.Е. Медиа»:

AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
обозрение

Russia & CIS Observer
QUARTERLY

Ежегодник ATO

ShowObserver
Обозрение выставки JETEXPO
MOSCOW 2010

ShowObserver
ENGINES - 2010

ATO.RU

Выставка уникальных достижений

Открывшаяся вчера третья выставка HeliRussia стала более представительной и насыщенной, чем в предыдущие годы. Открывая выставку, заместитель министра промышленности и торговли Денис Мантуров заметил, что вертолет является уникальным достижением человечества и что с учетом размеров нашего рынка у вертолетостроительной отрасли есть огромный потенциал. Его визави из Министерства транспорта Валерий Оку-



Денис Мантуров

лов (справа) сказал, что техники ждут уже выпускаемых и новых вертолетов.

Летные испытания ТВЗ-117ВМА-СБМ1В

За день до открытия выставки HeliRussia 2010 украинское госпредприятие «Авиакон» провело летные испытания вертолета Ми-8МТВ с двигателем ТВЗ-117ВМА-СБМ1В производства компании «Мотор Сич». В ходе испытаний вертолет поднялся на высоту 8,1 км за 13 мин, максимальная мощность в 2000 л. с. поддержи-

валась в течение 30 мин. Ранее, в ходе предыдущих испытаний вертолет Ми-24 с двигателями ТВЗ-117ВМА-СБМ1В показал рекордную скороподъемность: на высоту 5 км он поднялся всего за 9 мин, что означает увеличение скороподъемности в 2,5 раза. В 2009 г. завершились государственные стендовые испытания

двигателя ТВЗ-117ВМА-СБМ1В, что позволило принять его на вооружение Министерством обороны Украины и участвовать в работах по модернизации силовой установки военно-транспортных вертолетов, предусматривающих замену двигателей на ТВЗ-117ВМА-СБМ1В.

Полина Зверева

В Татарстане объединяют вертолетчиков

Казанское авиапредприятие, занимающееся эксплуатацией и ремонтом вертолетов, рассчитывает объединить под своей эгидой вертолетные активы компаний «Тулпар Гели-

коптерс» (входит в группу «Тулпар») и «Ак Барс Аэро». Об этом в интервью Show Observer на выставке HeliRussia 2010 рассказал генеральный директор Казанского авиапредприятия Магомед Закаржаев. Топ-менеджер считает, что консолидация активов позволит избежать соперничества на внутреннем рынке и более успешно конкурировать за заказы вне пределов Татарстана. Предложение по объединению было сделано Закаржаевым около полутора месяцев назад, сейчас ведется оценка всех бизнесов и разрабатывается механизм слияния. После завершения оценки Казанское авиапредприятие проведет допэмиссию акций, с помощью которой расплатится с другими владельцами вертолетных активов. Закаржаев затруднился оценить размер парка будущей объединенной компании, поскольку некоторые участники сделки не имеют собственных машин, эксплуатируя арендованные вертолеты. У самого авиапредприятия в собственности 20 вертолетов плюс десять в аренде. Если участники согласятся с предложенными условиями объединения, то консолидация может завершиться до конца года.

Полина Зверева



Магомед Закаржаев хочет быть более конкурентоспособным на вертолетном рынке

Марина Лычева



Легкий **Ми-34С1** разработан для корпоративных и частных перевозок, первоначального обучения пилотов, медико-эвакуационных целей и мониторинга местности – от экологического контроля и мониторинга нефтепроводов до полицейских функций.



ОАО «ВЕРТОЛЁТЫ РОССИИ»

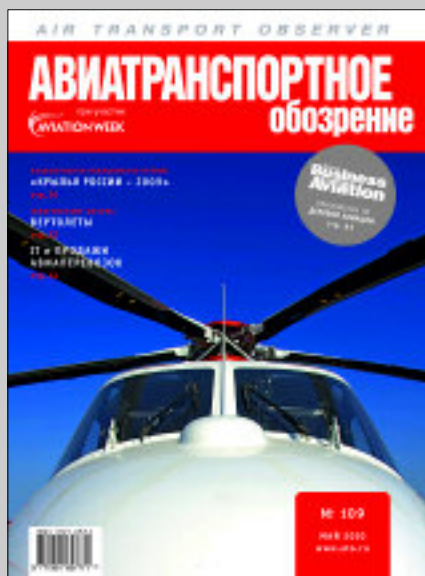
Россия, 107113, Москва,
ул. Сокольнический вал д. 2а, стр. 2.
Тел: +7 (495) 981-6373
Факс: +7 (495) 981-6395
E-mail: info@rus-helicopters.com
www.rus-helicopters.ru

Павильон №1
Зал № 4
Стенд 1Е
Международная выставка
вертолетной индустрии
HeliRussia 2010

В Казани обслуживают двигатели Rolls-Royce

В ближайший месяц Казанское авиапредприятие подпишет соглашение и получит сертификат Rolls-Royce, который позволит компании обслуживать двигатели серии M250, эксплуатируемые на вертолетах Bell. Казанская компания год назад стала авторизованным партнером Bell Helicopters в России, однако до сих пор провайдер не работал с двигателями вертолетов. По словам гендиректора Казанского авиапредприятия Магомеда Закаржаева, сотрудники компании уже обучены, им осталось пройти стажировку на предприятии. Помимо заключения соглашения о ТО с Казанским авиапредприятием, Rolls-Royce ведет переговоры с Вертолетной сервисной компанией (входит в состав «Вертолетов России») о запуске сервисного обслуживания двигателей M250, которые сейчас эксплуатируются на вертолетах Ка-226. Одна из встреч прошла на выставке HeliRussia 2010. Как рассказал региональный директор Rolls-Royce Владимир Расшупкин, принять решение о развитии этого направления стороны могут уже до конца года. Помимо ремонта двигателей вертолетов Ка-226 и Bell в России Rolls-Royce также рассчитывает развивать обслуживание двигателей RR300, которые устанавливаются на вертолетах Robinson R66. По словам Расшупкина, в России уже есть спрос на эти машины, первый вертолет будет поставлен в 2011 г. В выборе партнеров двигателестроительная компания будет следовать за Robinson. Те провайдеры ТОиР, которых выберет производитель вертолета, также будут выбраны в качестве партнеров Rolls-Royce.

Полина Зверева



Читайте вертолетный обзор
в майском номере АТО

Новый контейнер для нового двигателя



VK-2500 будет путешествовать в контейнере

Марина Лысцова

Один из экспонатов стенда ОДК на HeliRussia 2010 едва ли привлекает внимание массы посетителей, поскольку основ-

ной интерес направлен к двигателю VK-2500 — глубокой модернизации вертолетного двигателя ТВ3-117, сертификация которого ожидается в 2013 г., а серийное производство будет освоено на Уфимском моторостроительном производственном объединении.

Однако рядом с двигателем располагается специальный контейнер для его транспортировки. По словам представителя ОДК, подобное изделие для российских вертолетных двигателей ранее не применялось и на выставке представлено впервые. Новые двигатели будут поставляться именно в таких герметичных контейнерах, что обеспечит их удобную перевозку и хранение (контейнеры можно складировать один на другой), а также позволит, например, пересылать двигатель для ремонта. Данные о весе контейнера не приводятся; также нет пока информации о том, можно ли будет приобрести транспортировочный контейнер отдельно от двигателя.

Алексей Синицкий

Экспорт вертолетов растет

Российские боевые вертолеты пользуются растущим спросом у иностранных заказчиков. Как рассказал Show Observer глава делегации «Рособоронэкспорта» на HeliRussia 2010 Сергей Корнев, госпосредник рассчитывает, что в этом году объем экспорта вертолетной техники и сопутствующего вооружения возрастет на 30% и составит 500–600 млн долл. В 2009 г. по линии «Рособоронэкспорта» за рубеж было поставлено вертолетной техники на сумму почти 400 млн долл. Наибольшим спросом пользуются российские военно-транспортные вертолеты семейства Ми-17, чья доля в общих поставках составляет свыше 50%, отметил Корнев.

В 2009 г. самым крупным получателем российских вертолетов стала Ве-



Сергей Корнев прогнозирует увеличение экспорта российских вертолетов

АТО.ру

несуэла, однако сейчас госпосредник ведет активную предконтрактную работу и в других странах Латинской Америки. Кроме этого «Рособоронэкспорт» принимает участие в трех вертолетных тендерах Вооруженных сил Индии: с Ми-28НЭ в тен-

дере на поставку 22 боевых вертолетов, с Ми-26Т2 в тендере на поставку 15 тяжелых транспортных вертолетов и с Ка-226Т в тендере на поставку 197 легких вертолетов наблюдения и разведки.

Максим Пядушкин

«Еврокоптер Восток» получила эксклюзив на Россию и СНГ



Новый гендиректор «Еврокоптер Восток» Лоранс Риголини видит большой потенциал российского вертолетного рынка

«Группа Eurocopter, будучи уверенной в перспективах компании «Еврокоптер Восток» и продукции Eurocopter на российском рынке, приняла решение осуществить дальнейшие инвестиции в свое дочернее предприятие, — заявила ShowObserver HeliRussia 2010 гендиректор компании «Еврокоптер Восток» Лоранс Риголини. — Вследствие этого «Еврокоптер Восток» получила от материнской компании эксклюзивные права на Россию и страны СНГ, что увеличивает периметр ответственности компании и укрепляет связи между компанией «Еврокоптер Восток» и ее клиентами».

По данным ShowObserver, компания «Еврокоптер Восток» и прежде вела бизнес в ряде стран

СНГ, но тогда ей приходилось конкурировать с другими компаниями, предлагавшими вертолеты европейского производителя. Сейчас, очевидно, положение компании значительно усилится.

Лоранс Риголини была назначена новым гендиректором компании «Еврокоптер Восток» (российский филиал компании Eurocopter, ведущего мирового производителя гражданских вертолетов) в середине апреля, до этого она проработала в компании Eurocopter около 20 лет. В 1990–2001 гг. г-жа Риголини накопила значительный опыт работы в качестве коммерческого директора по продажам Eurocopter в Европе. В 2002 г. она стала вице-президентом по корпоративным коммуникациям группы Eurocopter и в этой должности работала под непосредственным руководством гендиректора Eurocopter.

Отвечая на вопрос ShowObserver о российском рынке вертолетов, г-жа Риголини отметила большие его перспективы, поскольку он еще не достиг зрелости ни в одном из трех основных сегментов. Коммерческие операторы и компании, обслуживающие нефтегазовый сектор, стоят перед необходимостью обновления своего флота в соответствии с современными экономическими и техническими стандартами. Государственные структуры, правоохранительные органы и МЧС сильно недоукомплектованы вертолетной техникой. Наконец, рынок корпоративных перевозок еще не существует из-за нормативных ограничений. Имея в виду все эти обстоятельства, Eurocopter создал в России систему, которая позволит ответить на большой потенциальный спрос, ожидаемый в ближайшие годы, — в нее входят сертификация модельного ряда, центры ТОиР, учебные центры и, что также очень важно, адаптация оборудования под российские требования.

«Рост рынка уже начался, и это подтверждает в том числе размещенный в прошлом году компанией UTAir заказ на 15 вертолетов EC175 с опционом еще на 15 — это наш новейший вертолет в классе 7 т, он сейчас представлен в нашей экспозиции на выставке HeliRussia 2010», — говорит Лоранс Риголини. Своими основными целями на посту гендиректора компании «Еврокоптер Восток» г-жа Риголини видит дальнейшее продвижение продукции и услуг Eurocopter и «Еврокоптер Восток», повышение уровня безопасности полетов и внедрение западных методик технического обслуживания, развитие партнерства по техническому обслуживанию и обучению, а также тесное сотрудничество или создание СП с российскими компаниями авиационной промышленности для еще более точного соответствия требованиям российских заказчиков. «Российский рынок многообещающий, но он бросает большие вызовы», — говорит Лоранс Риголини.

Алексей Синицкий

РОСБОРОНЭКСПОРТ

ЭФФЕКТИВНОСТЬ • НАДЕЖНОСТЬ • КАЧЕСТВО

РОСБОРОНЭКСПОРТ

ФГУП «Рособоронэкспорт» — единственный в России государственный посредник по экспорту и импорту продукции, технологий и услуг военного и двойного назначения. Только ФГУП «Рособоронэкспорт» имеет право поставлять на мировой рынок весь спектр разрешенных к экспорту вооружений и военной техники, производимых предприятиями оборонно-промышленного комплекса России. Корпоративная стратегия Предприятия направлена на установление и развитие долгосрочного сотрудничества с инозаказчиками, осуществляемого на принципах: Эффективность, Надежность, Качество.

Международное продвижение Ка-32

В мае два вертолета Ка-32А, произведенные на Кумертауском авиационном производственном предприятии (КумАПП), были поставлены Министерству по чрезвычайным ситуациям Азербайджана. Контракт на поставку был подписан в 2008 г. По словам управляющего директора КумАПП Сергея Микрюкова, многоцелевые вертолеты для спасательных ведомств России и других стран выпускаются в специальной комплектации.

Вертолеты типа Ка-32А оснащаются двумя двигателями ТВ3-117ВМА; максимальная скорость полета машины составляет 260 км/ч, крейсерская скорость 230 км/ч, максимальная масса груза, перевозимого на внешней подвеске, — 5000 кг.

Благодаря конструктивным особенностям соосной схемы вертолеты лучше пилотируются в условиях воздействия сильных вертикальных воздушных потоков, что может быть востребовано при пожаротушении, полетах в горах и других работах.

Особенности вертолета обеспечивают ему хороший экспортный потенциал. В конце сентября Европейское агентство по безопасности воздушных перевозок (EASA) выдало вертолету Ка-32А11ВС

сертификат типа EASA.IM.R.133. Ранее эти вертолеты эксплуатировались в Европе на основе ограниченных национальных разрешений, теперь же новый сертификат позволяет любому оператору Евросоюза коммерческую эксплуатацию Ка-32. Эта машина явилась первым российским вертолетом, сертифицированным в Европе, однако для самого Ка-32 сертификат EASA стал очередным шагом на пути его международного признания. По словам гендиректора «Вертолетов России» Андрея Шибитова, получение Ка-32А11ВС сертификата EASA открыло новые перспективы применения этого многоцелевого вертолета, который уже показал свою эффективность во многих странах ЕС.

По словам главного конструктора фирмы «Камов» Шагиля Сулейманова, международная сертификация Ка-32 будет продолжена. Сейчас помимо Канады и Европы этот вертолет сертифицирован еще в ряде стран, которые признают нормы FAR 29: на Тайване, в Мексике, Южной Корее, Китае, Японии, Индонезии и Чили. Крупнейшим эксплуатантом семейства Ка-32 стала Южная Корея, где находится более 60 машин данного типа. В Корею камовские вертоле-



Благодаря соосной схеме Ка-32 имеет хорошую устойчивость, что важно при пожаротушении, монтажных и других работах

ты используют ВВС и Береговая охрана для патрулирования и поисково-спасательных операций, Служба охраны лесов для пожаротушения; есть и частные операторы.

Алексей Синицкий

В России готовы продавать R66

«В первый год продаж вертолета R66 американской компанией Robinson Helicopter на российском рынке будет продано 5–10 вертолетов. Однако в дальнейшем объем продаж может достигнуть до 20 единиц в год. Мы в ближайшее время планируем заключить контракты на продажу 2–3 таких машин», — говорит директор Уральской вертолет-

ной компании Дмитрий Данышиков. Robinson представил новую модель R66 на выставке Heli-Expo в Хьюстоне в феврале этого года. Для Robinson, традиционно выпускавшей вертолеты с поршневыми двигателями, R66 — первая машина с газотурбинной силовой установкой. Она оснащена двигателем RR300, производства британской Rolls-Royce. По

словам регионального директора Rolls-Royce в России Владимира Расцупкина, именно из-за нового типа двигателя к этому легкому вертолету наблюдается большой интерес — в том числе и в России. Помимо того что RR300 более легкий и надежный в эксплуатации, он потребляет керосин, а не авиационный бензин, который в России не производится. Названная цена новой машины — 770 тыс. долл. Производитель рассчитывает начать выпуск нового типа вертолета в начале лета. Если все пойдет в соответствии с ранее намеченными планами, то поставки первых машин будут сделаны уже осенью. Специально для R66 американская компания расширила свои производственные мощности в Торансе (шт. Калифорния) более чем на 12 тыс. м².

По словам Данышикова, Уральская вертолетная компания подала заявку на дилерство R66 в конце января и она была

удовлетворена еще до начала Heli Expo 2010. Пока компания не подписала ни одного твердого контракта на поставку вертолета, но предварительные переговоры о продаже ведутся примерно с десятком клиентов, которым интересен R66. Первый вертолет дилер рассчитывает привезти в Россию в следующем году. В ближайшее время Уральская вертолетная компания планирует отправить в США представителей летно-технического персонала для переобучения на данный тип. Как говорит Данышиков, переобучение на R66 будут проходить те специалисты, которые уже сертифицированы для работы на других вертолетах Robinson — R22 и R44. При этом весь курс займет не более двух дней. «Что касается обучения пилотов, то курсы начнутся только после сертификации данного продукта», — добавил директор Уральской вертолетной компании.

Полина Зверева



Пятиместный R66 будет самым большим вертолетом Robinson

Robinson Helicopter

СКИДКА 170€

ДО 20/05/2010



ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ

3^Я ЕЖЕГОДНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

24 ИЮНЯ 2010 ГОДА

МОСКВА, ГОСТИНИЦА «РЕНЕССАНС»



РЫНОК ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ, ЯВЛЯЯСЬ ИНДИКАТОРОМ СОСТОЯНИЯ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ, ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПРЕТЕРПЕЛ СУЩЕСТВЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ. ЧТО ЖЕ ОН ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ СЕГОДНЯ, КАКОВЫ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ?

КАКИЕ БИЗНЕС-МОДЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ ПАРКОМ, РАЗРАБОТАННЫЕ МИРОВЫМИ ЛИДЕРАМИ ОТРАСЛИ, НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫ В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ И НАСКОЛЬКО ОНИ ПРИМЕНИМЫ В РОССИЙСКИХ РЕАЛИЯХ? КАК КРИЗИС ПОВЛИЯЛ НА ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ НАЗЕМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ?

ОТВЕТЫ НА ЭТИ И ДРУГИЕ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРОЗВУЧАТ НА ТРЕТЬЕЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ И ВЫСТАВКЕ «ФОРУМ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ».

ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ

- Год спустя: влияние экономической рецессии на состояние глобального рынка деловой авиации.
- Российский рынок деловой авиации: специфика работы в условиях нестабильной экономики.
- Рынок бизнес-джетов: механизмы приобретения ВС в современных условиях.
- Альтернативные бизнес-модели в деловой авиации.
- FBO московского авиаузла: перспективы дальнейшего развития (круглый стол).
- Современные интернет-технологии на службе деловой авиации.
- Специфика использования вертолетов в деловой авиации (круглый стол).

К УЧАСТИЮ ПРИГЛАШАЮТСЯ

представители российских и зарубежных операторов деловой авиации, авиационных властей, брокерских компаний, аэропортов и хэндлинговых компаний, финансовых и инвестиционных кругов, страховых и лизинговых компаний, производителей ВС деловой авиации, поставщиков услуг TOiP, продуктов и услуг для деловой авиации.

ОРГАНИЗАТОР

ATO EVENTS

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

Gulfstream®

МЕДИАПОДДЕРЖКА

AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
обозрение

Russia & CIS Observer
МАГАЗИН

ShowObserver

Aviation Explorer
МАГАЗИН

Jet

BizavNews

AVIA.RU

АвиаПОРТ

ATO.ru

ОТЕЛЬ-ПАРТНЕР

RENAISSANCE
MOSCOW HOTEL
Grand Palace Terrace

От «стеклянной» кабины к новому облику

Холдинг «Вертолеты России» разрабатывает новый облик популярного семейства средних многоцелевых вертолетов Ми-8/171, который имеет пока рабочее название Ми-171М. В настоящее время в рамках программы модернизации Ми-171 сформулированы технические требования и утверждено техническое задание к новой модели. К 30 июня 2010 г. планируется провести макетную комиссию, на которой будет утвержден эскизный проект будущей машины.

Модернизация Ми-171 не будет ограничиваться только установкой «стеклянной» кабины. Вертолет получит новую силовую установку — более мощные двигатели ВК-2500, что позволит увели-

чить дальность и скорость полета. Программа по модернизации Ми-171 рассчитана на 2010–2012 гг.; новая модификация, как ожидается, будет выпускаться на Улан-Удэнском авиационном заводе.

Одновременно «Вертолеты России» уже устанавливают «стеклянную» кабину на вертолеты семейства Ми-8. «Ми-8 со «стеклянной» кабиной — это пройденный этап. Есть три облика такой машины, она поставляется на экспорт», — рассказал генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Шибитов. Так, год назад на выставке HeliRussia 2009 Санкт-Петербургская компания «Транзас» показывала свой вариант «стеклянной» кабины для Ми-17 — интегрированный бортовой комплекс вертолета ИБВК-17. Этот комплекс включает многофункциональные дисплеи нового поколения, дублированную вычислительную систему пилотирования со встроенным ГЛОНАСС/GPS-приемником, картографический сервер, систему сбора и контроля информации от систем и двигателя (HUMS), систему TAWS, современное радиотехническое и радиосвязное оборудование.

В этом году холдинг «Вертолеты России» уже представил в Индии первую опытную модернизированную машину Ми-17В5 с новой авионикой и цифровым автопилотом. По заявлениям российских разработчиков, новое оборудование облегчит пилотирование вертолета, повысит его устойчивость и управляемость. Кроме того, на этой модификации появились автоматические режимы полета. Как пообещал Шибитов, первая партия из четырех серийных Ми-17В5 будет поставлена в Индию, согласно графику, в сентябре этого года.

Максим Пядушкин



Ми-171М получит новую авионику и более мощные двигатели

Вертолетам нужны кондиционеры

Работа вертолетов в странах с жарким и тропическим климатом, в условиях повышенной влажности делает актуальной задачу удаления влаги; от ее решения зависит надежность работы оборудования и нормальные условия для летного экипажа. Появление в вертолетах в последние несколько лет многочисленного электронного оборудования требует совершенствования систем кондиционирования воздуха (СКВ). Помимо дополнительного электронного оборудования, к постоянной модернизации систем кондиционирования разработчиков также подталкивает стремление продавать машины на рынки других стран. Участник HeliRussia 2010 — НПО «Наука» — занимается разработкой систем кондиционирования с середины прошлого века, работая как с вертолетостроительной, так и самолетостроительной отраслью. Сейчас занимается доработкой кондиционера для кабины пилотов, а также для пассажирской кабины вертолетов. Компания участвует в создании СКВ для легкого вертолета Ка-226Т и вертолетов Ми-8/17. Кроме того, в последние несколько лет компанией были созданы СКВ для ВС Ту-204 и Ан-140. Вместе с Hamilton Sundstrand НПО «Наука» работает над интегрированной системой кондиционирования для МС-21.

Ми-28Н готовится к модернизации

Если год назад вход на выставку HeliRussia украшал боевой вертолет Ка-52, то в этом году перед входом в павильон в ВЦ «Крокус-Экспо» выставлен ударный вертолет Ми-28Н. Эти машины уже два года серийно поставляются в ВВС России, в прошлом году «Роствертол» передал военным 10 Ми-28Н. Отряд Ми-28Н также принял участие в воздушном параде над Красной площадью 9 мая этого года.

Однако разработчики уже трудятся над улучшением данной машины, которая впервые поднялась в воздух в 1996 г. По словам генерального конструктора МВЗ им. Миля Алексея Самусен-

ко, в 2009 г. Министерство обороны приняло решение начать опытно-конструкторские работы по созданию модернизированной версии Ми-28НМ. «Помимо улучшенной боевой живучести и летно-технических характеристик у этой версии появятся еще и новые боевые возможности», — пообещал Самусенко.

Одновременно конструкторы МВЗ им. Миля разрабатывают учебно-боевую машину на базе Ми-28, на которой будут обучаться пилоты боевых вертолетов. «Подзабытая практика Афганистана показала, что одним из условий минимизации потерь вертолетной тех-

ники является боевая подготовка, умение летать в горах, в песке», — рассказал генконструктор компании.

Третьей модификацией Ми-28 стал экспортный вариант вертолета. Два года назад модификация Ми-28НЭ впервые провела демонстрационные полеты и стрельбы в Алжире, в условиях пустынной местности, ночью. Кроме Алжира частично модернизированный Ми-28НЭ участвует в тендере Вооруженных сил Индии на поставку 22 ударных вертолетов, где он соперничает с другой российской разработкой — вертолетом Ка-52.

Максим Пядушкин



Серийные Ми-28НЭ приняли участие в воздушном параде 9 мая

Левина, Фотоберг



АВИАЦИОННЫЙ ФОРУМ «КРЫЛЬЯ РОССИИ»

8^Я МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

12-13 ОКТЯБРЯ 2010 ГОДА

МОСКВА, ГОСТИНИЦА «РЕНЕССАНС МОСКВА МОНАРХ ЦЕНТР»



МЕСТО ВСТРЕЧИ ПРОФЕССИОНАЛОВ!

АВИАЦИОННЫЙ ФОРУМ «КРЫЛЬЯ РОССИИ» – ОДНО ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ЕЖЕГОДНЫХ СОБЫТИЙ В ЖИЗНИ АВИАТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ, МЕСТО ВСТРЕЧИ ЛЮДЕЙ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК СТРАНЫ.

ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ

- Отечественный рынок авиаперевозок: изменение конфигурации.
- Государство и рынок: расстановка приоритетов.
- Финансирование воздушного транспорта: решение усложнившихся задач.
- Модернизация парка российских авиаперевозчиков: самолеты приходят, проблемы остаются.
- Международные рынки: поле для сотрудничества, поле для конкуренции.
- Региональные авиаперевозки: нереализованный потенциал.

К УЧАСТИЮ ПРИГЛАШАЮТСЯ

Руководители и специалисты авиакомпаний, российских и зарубежных предприятий авиационной промышленности, представители министерств, федеральных агентств и служб России, ведущие эксперты финансовых, инвестиционных кругов, лизинговых и страховых компаний, обозреватели российских и международных СМИ. Доклады на русском и английском языках с синхронным переводом.

ОРГАНИЗАТОР



ПРИ УЧАСТИИ



СПОНСОРСКАЯ ПОДДЕРЖКА



МЕДИАПОДДЕРЖКА



Ми-38 получит российский мотор

Новый российский вертолет Ми-38 вновь получит российский двигатель. Как рассказал Show Observer генеральный конструктор Московского вертолетного завода им. Миля (МВЗ) Алексей Самусенко, разработчики уже подписали план-график с двигателестроительной фирмой «Климов», согласно которому первые два двигателя ТВ7-117В должны быть поставлены на Казанский вертолетный завод в середине года. Эти двигатели будут установлены на третий летный экземпляр, сборка которого завершается в Казани. Гражданская модификация машины с российским двигателем получит обозначение Ми-382.

Разработка Ми-38 ведется с 80-х гг., и изначально этот двухдвигательный вертолет проектировался именно под российский двигатель, который должна была разработать фирма «Климов». Но после того как в 1997 г. «Климов» вышел из проекта, вертолет был перепроек-



Разработка Ми-382 с российскими двигателями ТВ7-117 завершится в 2014 г.

Денис Фаверт

тирован для использования двигателей PW-127T/S компании Pratt & Whitney Canada. Эти двигатели были установлены на первом опытном Ми-38. На выставке HeliRussia 2008 Pratt & Whitney Canada и «Вертолеты России» даже подписали протокол о намерении организовать серийный выпуск канадского двигателя в Уфе.

Поиск российского двигателя для Ми-38 МВЗ возобно-

вил после того, как в августе 2008 г., после российско-грузинского военного конфликта, канадский поставщик отказался от дальнейших поставок своих моторов. По словам Самусенко, проблемы с канадским поставщиком задержали программу разработки вертолета на год. Однако в конце 2009 г. Pratt & Whitney все же согласилась поставить новый комплект двигателей для второго летного

прототипа Ми-38, который должен приступить к летным испытаниям в самое ближайшее время.

Турбовальный двигатель ТВ7-117В является модификацией двигателя ТВ7-117С, разработанного «Климовым» для регионального самолета Ил-114. Его производство налажено на ММП им. Чернышева. Для вертолетного варианта необходимо будет сделать незначительную доработку стыковочного узла между свободной турбиной и редуктором, объяснил Самусенко. ТВ7-117В будет иметь мощность 2800 л. с. на взлетном режиме по сравнению с 2500 л. с. у PW-127T/S. Генконструктор МВЗ пообещал, что разработка Ми-38 с двигателями ТВ7-117В завершится в 2014 г. Этот вертолет сможет транспортировать до 7 т грузов на внешней подвеске и займет, таким образом, пустующую нишу между Ми-8 и Ми-6.

Максим Пядушкин

Конвертоплан будущего

Большинство американских исследовательских программ получают звучные названия, но концепция NASA по созданию нового летательного аппарата для региональных перевозок называется весьма незатейливо — LCTR2, т. е. большой гражданский конвертоплан второго поколения. Хотя результат может получиться впечатляющий: речь идет о конвертоплане с вертикальным взлетом и посад-

кой, способном перевозить 90 пасс. с крейсерской скоростью 550–650 км/ч на номинальную дальность 1800 км (типичная дальность рейсов регионального пассажирского самолета составляет 500–1000 км; к примеру, 60–80% полетов из Чикаго попадает в этот диапазон). Несущие винты большого диаметра, установленные на законцовках крыла, будут иметь концевую скорость 200 м/с в

режиме висения и 120 м/с при крейсерском полете.

Создание подобных машин позволило бы принципиально изменить схему воздушных перевозок — для взлета и посадки конвертопланов требуются относительно компактные площадки, поэтому они смогут собирать пассажиров как в центрах крупных городов, так и в небольших населенных пунктах, где строительство полноценного аэродрома либо экономически нецелесообразно, либо невозможно из-за отсутствия свободной земли и экологических ограничений. Забрав пассажиров, конвертопланы могут доставлять их в крупные узловы аэропорты-хабы, расположенные, возможно, на значительном удалении от крупных городов. В результате подобная схема позволит как сократить время на перевозку пассажиров «от дома до дома», так и увеличить площадь охвата

для узловых аэропортов, сконцентрировав в них более мощные магистральные пассажиропотоки и снизив суммарную себестоимость воздушной перевозки. При таком подходе конвертопланы не вытеснят обычные реактивные самолеты (в том числе и региональные), но станут ценным дополнением к ним.

Впрочем, реализация этой схемы требует не только создания надежного пассажирского конвертоплана и проработки сопутствующих вопросов, связанных с обеспечением экономической эффективности и решением экологических проблем с эмиссией вредных газов и шумом на местности, но и радикальной реорганизации системы управления воздушным движением. Однако в результате воздушное пространство можно будет использовать гораздо более эффективно.

Алексей Синицкий



Результатом исследовательских работ NASA по программе винтокрылых летательных аппаратов может стать 90-местный пассажирский конвертоплан второго поколения

NASA Photos



Двигателисты оценивают вертолетный рынок

Емкость рынка гражданских газотурбинных вертолетов на ближайшие 10 лет оценивается в 10,3 тыс. машин, прогнозируют эксперты британской двигателестроительной компании Rolls-Royce. Несмотря на последствия финансового кризиса, затронувшего вертолетную отрасль, производитель не только не снизил прошлогодний прогноз, но и увеличил цифры поставок на 7,3%. В период 2010–2019 гг. суммарная стоимость поставленных гражданских вертолетов достигнет 38 млрд долл.; на долю производителей силовых установок для этих машин придется 4,2 млрд долл. Самыми востребованными станут газотурбинные машины легкого класса, более дешевые в цене и по стоимости эксплуатации, чем тяжелые вертолеты.

По словам Кена Робертса, президента подразделения Rolls-Royce Helicopter En-

gine, несмотря на то что в 2009 г. отрасли не удалось избежать последствий экономического спада и объем продаж у большинства производителей гражданских вертолетов оказался невысоким, уже в ближайшем будущем рынок ждет незначительный подъем, за которым последует стабильный рост в долгосрочной перспективе. Высокие цифры в своем прогнозе Rolls-Royce объясняет фундаментальными факторами роста, которые по-прежнему остаются прочными и заработают вместе с восстановлением экономики, а также необходимостью частичной замены мирового парка гражданских вертолетов, большая доля которых устарела, выработала свой ресурс и/или находится в эксплуатации свыше 30 лет.

Прогноз другой двигателестроительной компании — американской Honeywell — затрагивающий период с 2010 по 2014 г., по

традиции оказался менее оптимистичен, чем оценки Rolls-Royce. В ближайшие пять лет отрасль произведет от 3750 до 4250 новых гражданских газотурбинных машин. Озвученные цифры довольно близки к объему поставок предыдущего пятилетнего периода (2005–2009 гг.) — 3900 единиц. Предположения Honeywell базируются на снижении планов вертолетных операторов по закупке новой техники и обновлению парка. Honeywell отмечает, что поставки гражданских газотурбинных вертолетов упали в 2009 г. на 16% и продолжат дальнейшее уменьшение вплоть до 2011 г., что объясняется невысоким объемом новых заказов, переизбытком предложений и жесткими условиями предоставления кредитов. Возобновление покупательского интереса ожидается не ранее 2014 г.

Полина Зверева

Следующая остановка — JetExpo

Вертолетная выставка HeliRussia и профессиональное ежедневное издание Show Observer плодотворно сотрудничают уже третий год подряд. Show Observer стал незаменимым информационным инструментом, который не только помогает быть в курсе всех событий HeliRussia, но и позволяет установить деловые контакты между участниками и посетителями этого мероприятия.

Show Observer готовится командой авторитетного отраслевого журнала «Авиатранспортное обозрение» и с 2005 г. выступает официальным изданием московского Международного авиационно-космического салона МАКС. Журнал распространяется на всех стендах, на статической экспозиции и среди деловых посетителей авиасалона.

В этом году уже в четвертый раз Show Observer будет освещать и выставку деловой авиации JetExpo 2010, которая пройдет в Москве в сентябре. Команда издания приложит все усилия, чтобы наиболее полно рассказать о рынке деловой авиации в России, а также об экспонатах и участниках самой выставки. С помощью Show Observer посетители JetExpo 2010 смогут узнать обо всех ее событиях, даже если они не смогли побывать на каком-либо из них.

Полина Зверева



Новости, блоги, фоторепортажи, аналитика
ЕЖЕДНЕВНО на сайте www.ato.ru

Точки роста вертолетного рынка



Использованию вертолетов для обслуживания линий электропередач мешают трудности с сертификацией специального оборудования

Сейчас основным заказчиком вертолетных услуг в России выступает добывающий сектор, однако существует ряд областей, где применение вертолетов в нашей стране совсем не развито. По мнению председателя правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаила Казачкова, такими точками роста

могло бы стать применение вертолетов для обслуживания линий электропередач и для сельскохозяйственных работ, как это делается в Европе и Америке. «Сами по себе это сложные виды работ, но они вполне могут быть выполнены отечественными операторами», — уверен Казачков.

Однако пока применение вертолетов для этих целей сдерживается отсутствием соответствующей законодательной базы. Для таких работ требуется специальное импортное навесное оборудование, которое сначала должно получить сертификат российских авиационных властей. «Однако нормативная база для сертификации этого оборудования полностью отсутствует, да и сложности с его сертификацией, на мой взгляд, чрезмерны», — говорит Казачков. Несмотря на это, Ассоциация прилагает усилия для совершенствования нормативной базы и ее приведения в соответствие с европейскими нормами.

Максим Пядушкин

HeliRussia: теперь и автожиры

В этом году на HeliRussia 2010 впервые представлены автожиры. По нынешним временам автожиры — очень необычные летательные аппараты. Шутливое определение гласит, что автожир соединяет в себе недостатки как самолета, так и вертолета, но на самом деле, наоборот, у автожира отсутствуют опасные режимы полета, присущие самолетам и вертолетам. Например, у автожира невозможно сваливание в штопор в случае потери скорости. Не страшна и потеря тяги двигателя, поскольку несущий винт автожира всегда находится в режиме авторотации. Собственно, в этом и заключается главная особенность конструк-

ции автожира: его поступательное движение обеспечивается «по-самолетному», тянущим или толкающим винтом, а подъемную силу создает несущий винт, раскручивающийся от набегающего потока воздуха. Поэтому для взлета автожиру требуется некоторый разбег, а посадку он может выполнять «по-вертолетному», без пробегов.

В экспозиции HeliRussia 2010 представлены шесть автожиров, разработанные тремя компаниями: двумя российскими и одной польской. Российская компания «ГиРос», которая занимается проектированием легких летательных аппаратов на воздушной подушке, представляет вниманию посетителей четыре разработки: «Гирос-1», «Гирос-2» и две совершенно новые машины, у которых еще нет названия. Компания «Инвест-Гарант-М» также представит новую разработку. Впервые привез в Россию свою технику мировой лидер по производству легких автожиров — польская компания CELIER Aviation.

Алексей Синицкий



Налеты и цены упали

Прошедший 2009 г. оказался сложным для российских вертолетных операторов. Экономические трудности сказались на спросе на вертолетные услуги, из-за чего крупнейшие операторы снизили производственные налеты. Согласно статистическим данным Торгово-промышленной палаты, из пяти крупнейших вертолетных компаний в 2009 г. только «Газпромавиа» удалось увеличить производственный налет по сравнению с результатами предыдущего года. С общим налетом 50335 ч компания осталась на втором месте в списке

крупнейших вертолетных операторов страны. Лидерство в рейтинге в 2009 г. сохранила UTair, однако ее налет сократился до 74801 ч по сравнению с 77034 ч годом ранее. Эти две компании также обладают самыми большими вертолетными парками. По состоянию на конец 2009 г. в распоряжении UTair находилось 154 вертолета, а «Газпромавиа» эксплуатировала 103 винтокрылые машины.

Вертолетный парк и производственный налет остальных операторов существенно меньше. Места с третьего по пятое в рейтинге заняли соответственно «Алроса», «Ямал» и Нефтеюганский объединенный авиаотряд,

чей годовой налет сократился до 15000 ч. По словам председателя правления Ассоциации вертолетной индустрии Михаила Казачкова, не менее важным последствием кризиса стало то, что вертолетные операторы не смогли поднять цены на свои услуги, несмотря на их исторически заниженную стоимость и инфляцию. В результате мелкие операторы будут вымываться с рынка, т. к. у них не будет возможности обновлять свой парк. Статистика ТКП подтверждает слова Казачкова: по сравнению с 2008 г. нижняя часть вертолетного рейтинга значительно обновилась.

Максим Пядушкин

Рейтинг вертолетных операторов по производственному налету

Перевозчик	2009 г.		2008 г.	
	Рейтинг	Производственный налет, ч	Рейтинг	Производственный налет, ч
UTair	1	74801	1	77034
«Газпромавиа»	2	50335	2	47295
Мирнинское АП «Алроса»	3	15895	4	23200
«Ямал»	4	15376	3	28214
Нефтеюганский объединенный авиаотряд	5	15091	5	17083
«Комиавиатранс»	6	11195	6	14558
«Баркол»	7	*	8	*
«Турухан»	8	*	—	Нет данных
«АэроГео»	9	*	—	Нет данных
«КрасАвиа»	10	*	—	Нет данных

* Не получено разрешение от авиакомпании на публикацию данных.

Источник: ТКП.

JET EXPO

MOSCOW 2010

THE 5TH INTERNATIONAL BUSINESS AVIATION EXHIBITION JET EXPO 2010 WILL TAKE PLACE IN MOSCOW'S EXHIBITION CENTER CROCUS EXPO ON SEPTEMBER 15-17, 2010.



THE 5TH INTERNATIONAL BUSINESS AVIATION EXHIBITION JET EXPO 2010 WILL TAKE PLACE IN MOSCOW'S EXHIBITION CENTER CROCUS EXPO ON SEPTEMBER 15-17, 2010.

THIS IS THE FIFTH EDITION OF THE INTERNATIONAL BUSINESS AVIATION EXHIBITION JET EXPO, WHICH HAS ALREADY BECOME THE MOST SIGNIFICANT FORUM FOR THE RUSSIAN BUSINESS AVIATION COMMUNITY. JET EXPO HAS ALSO RECEIVED INTERNATIONAL ACKNOWLEDGEMENT AND CONTINUES TO SEE GROWING INTERNATIONAL EXHIBITOR SUPPORT AS A SUCCESSFUL B2B EVENT IN THIS SECTOR. TRADITIONALLY JET EXPO GIVES A POSSIBILITY TO ANNOUNCE ABOUT THE PRESENCE OF AIRCRAFT MANUFACTURERS IN THE MARKET, BUSINESS AVIATION FLEET OPERATORS AND CHARTER BROKER COMPANIES, DESIGNERS AND MANUFACTURERS OF BUSINESS AIRCRAFT INTERIORS AND OTHER SPECIAL EQUIPMENT, AIRPORTS AND BUSINESS TERMINALS, FUEL SERVICE CENTERS, IN-FLIGHT CATERING PROVIDERS AND OTHER COMPANIES SERVING THE NEEDS OF BUSINESS AVIATION.



ShowObserver

Обозрение выставки

JETEXPO
MOSCOW 2010

15 и 16 сентября 2010 г.

ЕЖЕДНЕВНОЕ ДЕЛОВОЕ ИЗДАНИЕ ВЫСТАВКИ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ JET EXPO 2010

- » С помощью Show Observer вы сможете установить контакт с участниками и деловыми посетителями выставки Jet Expo 2010, в числе которых производители авиатехники, владельцы и эксплуатанты воздушных судов, компании-операторы, брокерские фирмы, компании, предоставляющие услуги по наземному обслуживанию, центры ТОиР, аэропорты, авиа-бизнес-терминалы.
- » Два номера Show Observer выходящие 15 и 16 сентября ежедневным тиражом 5 000 экземпляров каждый, распространяются на всех стендах и на статической экспозиции Jet Expo 2010, а также среди всех деловых посетителей выставки.
- » Безоговорочный успех изданий на авиасалонах МАКС с 2003 года, HeliRussia, Jet Expo, «Двигатели» и ряде других отраслевых выставок подтверждает, что Show Observer является идеальным маркетинговым инструментом.
- » Компаниям, чьи делегации посещают авиасалон с деловыми целями, но не имеют стенда, реклама в Show Observer позволяет донести необходимую информацию до потенциальных партнеров — участников и посетителей Jet Expo 2010.
- » Все содержание Show Observer Jet Expo 2010 будет доступно в цифровом и текстовом форматах на быстрорастущем авиационном деловом портале www.ato.ru.



Опыт не для всех

Накануне открытия HeliRussia 2010 итальянский вертолетостроитель AgustaWestland и швейцарская специализированная компания медицинской эвакуации REGA рассказали об уникальном опыте создания вертолета Da Vinci, отвечающего специфическим требованиям оператора.

REGA, эксплуатирующая 17 вертолетов с 13 баз в Швейцарии, занимается экстренной эвакуацией людей, попавших в беду не только на дорогах страны, но — гораздо чаще — и в Альпах. Вертолеты этой некоммерческой частной компании в 2009 г. совершили 14013 вылетов, а ее оборот составил 140 млн швейцарских франков.

Спасение пострадавших и просто незадачливых альпинистов, горнолыжников, парашютистов в условиях высокогорья требует высочайшей квалификации пилотов вертолетов и выдающихся летных характеристик самих винтокрылых машин. До недавнего времени швейцарский оператор использовал вертолеты Eurocopter EC145 при полетах на равнинах и в пред-



Вертолет Da Vinci разрабатывался специально для высотных операций

горьях и AgustaWestland AW109K2 для высотных операций. Но характеристики последних не позволяли полностью удовлетворить потребности эвакуации пострадавших в горах, и в 2006 г. REGA приступила к выбору новых машин, запросив данные по пяти типам от производителей.

После всестороннего анализа к финалу вышли две модели, но обе не полностью удовлетворяли специфическим требованиям оператора, в частности возможности висения в течении 15 мин на высоте 4000 м. AgustaWestland, несмотря на сравнительно небольшой объем заказа (поставка 11 вертолетов плюс опцион еще на 4), пошла навстречу REGA и довольно существенно модифицировала свою модель Grand, уменьшив в итоге взлетный вес этой легкой двухдвигательной машины на 86 кг за счет перехода на авионику нового поколения и использования более легких материалов в конструкции и еще на 24 кг — благодаря применению более совершенного медицинского оборудования вертолета. Новая модификация вертолета успешно эксплуатируется с октября 2009 г.

Круглый стол для деловых вертолетов

У обывателей (да и у профессионалов) словосочетание «деловая авиация» вызывает стойкую ассоциацию с бизнес-джетами. Между тем вертолеты — неотъемлемая часть деловой и корпоративной авиации во всем мире.

Операторов деловой авиации, эксплуатирующих как винтокрылую технику, так и самолеты, не так уж много. У «вертолетчиков» немало собственных задач, но вместе с тем перед ними стоят общие для всей деловой авиации проблемы, требующие совместного обсуждения и решения: государственное регулирование их деятельности, финансирование приобретения новых ВС, подготовка летных и технических кадров, техническое обслуживание и поставка запасных частей.

Эти и другие темы станут основой круглого стола, посвященного эксплуатации вертолетной техники в интересах деловой и корпоративной авиации. Круглый стол с участием производителей вертолетной техники, эксплуатантов, представителей инвестиционных структур, будет составной частью программы третьего Форума деловой авиации, проводимого компанией ATO Events при поддержке журнала «Авиатранспортное обозрение» 24 июня этого года в Москве.

«Трудности, с которыми сталкиваются российские операторы вертолетов, особенно зарубежного производства, являются продолжением проблем «большой» авиации и носят даже более острый характер, — считает председатель редакци-

онного совета «Авиатранспортного обозрения» Алексей Комаров. — В интересах полноценного развития отрасли необходимо их публичное обсуждение, формирование единых подходов к их разрешению. Надеюсь, что конференция станет удобной площадкой для достижения этих целей».

Елизавета Казачкова

Алексей Комаров

Устройства для оперативного хранения и раздачи топлива (проект «УЗВС»)

Объем резервуаров — от 6,5м³ до 100м³
Скорость приема топлива — от 20м³/час до 45м³/час
Скорость выдачи топлива — от 12м³/час до 36м³/час
Фильтрация при приеме — 15-20мкм
Фильтрация при выдаче — 3-5мкм
Счетчик выдачи с точностью измерения — 0,5%
Потребляемая мощность привода насоса — от 2,2кВт до 3кВт
Потребляемая мощность насоса выдачи — от 1,5кВт до 11кВт
Рабочий диапазон температур — от -40°C до +50°C

ООО «Центр «Адмикор»
198095, Санкт-Петербург,
Митрофаньевское шоссе, д.10
Телефон: (812) 325-37-20
Факс: (812) 325-37-30
www.uzvs.ru
e-mail: info@uzvs.ru

Другие проекты:
- Поставки авиационного бензина AVGAS 100LL - www.avgas.ru
- Поставки авиационных масел и смазок компании Shell - www.aeroshell.ru



EC155. САМЫЙ УДОБНЫЙ СПОСОБ ПЕРЕМЕЩАТЬСЯ В ПРОСТРАНСТВЕ И ВРЕМЕНИ

EC155 — это деловое пространство на высоте, с самой просторной и комфортной в своём классе пассажирской кабиной, рассчитанной на 9 человек. Дальность полёта EC155 достигает 700 км. Самые передовые технологии нашли своё воплощение в этом вертолёте. Его надёжность проверена временем. В вашем распоряжении — весь наш опыт технического обслуживания и программы по обучению. EC155 — представительский вертолёт для тех, кто устанавливает свои законы пространства и времени.

Еврокоптер Восток
119180, г. Москва, Якиманская наб., дом 4, стр. 1
тел: (495) 663-15-56, факс: (495) 663-15-59
info@eurocopter.ru, www.eurocopter.ru

