

ShowObserver

www.ato.ru

ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ HELIRUSSIA 2013

ПЯТНИЦА,
17 МАЯ

Российские
приборы для
вертолетов Bell ... 4

Turbomeca хочет
быть частью
российского
рынка 6

Ми-34 ищет
иностраннный
двигатель 8

Rosoboronexport has
hefty backlog of
helicopter orders .. 10

«ЮТэйр»
расширяет парк ... 12

Phazotron-NIIR
offers radars for
helicopters 13

AgustaWestland
расширяет
продажи
в России 14

Ka-62 approaches
first flight 16

Перспективные
двигатели от
«Климова» 18

Читайте
Show Observer
через мобильное
приложение ATO.ru



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

Плацдарм для развития

В первый день выставки HeliRussia 2013 произошло событие не особо заметное, но весьма важное. Председатель Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) Владимир Беспалов (на фото справа) и генеральный директор Главного управления гражданской авиации Перу Рамон Гамарра (на фото слева) подписали соглашение «О взаимопризнании документов летной годности». Этот документ облегчает выдачу экспортных сертификатов летной годности и делает беспрепятственной процедуру регистрации новых вертолетов российского производства в авиационном реестре Республики Перу.

Как заявил Рамон Гамарра, среди стран Латинской Америки Перу первой начала эксплуатацию российских вертолетов и сейчас она занимает первое место по их количеству. По словам присутствовавшего на церемонии гендиректора авиакомпания «ЮТэйр» Андрея Мартирозова, соглашение позволит рас-



ширить рынок и улучшить уровень обеспечения безопасности перевозок, поскольку сейчас все взаимодействие между авиационными властями двух стран будет проходить в рамках стандартных процедур.

Благодаря соглашению компания Helisur, которая входит в группу «ЮТэйр», сможет развивать коммерческую эксплуатацию российских вертолетов семейства Ми-8/17. Сейчас в парке авиакомпании 19 вертолетов этого семейства, а в начале июня 2013 г. будет поставлено еще две

машины — Ми-171 и Ми-8АМТ. Для обслуживания и ремонта вертолетов в 2012 г. в Перу был создан филиал «ЮТэйр-Инжиниринг». Как сообщил Show Observer гендиректор «ЮТэйр-Инжиниринг» Рашид Фараджаев, сертификация центра по обслуживанию российской вертолетной техники авиационными властями России и Перу завершится в ближайшие месяцы. Ожидается, что в августе из компании Helisur на плановый ремонт поступит первый вертолет. ■

Алексей Синецкий

First contracts for Russian-assembled AW139s

The first Russian-assembled AgustaWestland AW139 medium twin helicopter will be delivered in June 2013, representatives of the Anglo-Italian company told Show Observer at HeliRussia 2013. The undisclosed private customer has ordered two of the type; the second delivery is expected to follow in early autumn. Both helicopters will be VIP-configured and will have the Full Ice Protection System (FIPS) installed for all-weather operations.

On the first day of the exhibition, the AgustaWestland/Russian Helicopters joint venture HeliVert signed another contract with the Russian AgustaWestland dealership Exclases Holdings for five Russian-assembled AW139, which includes a mix of VIP and utility-configured helicopters.

The AW139 assembly line was built from scratch in Tomilino outside Moscow under the HeliVert agreement of November 2008. HeliVert flew its first



This first Russian-assembled AW139 is to be delivered in June

Marina Lytseva

AW139 in December 2012. Two airframes have been assembled to date. It will take the factory five years to reach the design annual output of 20 aircraft.

The Tomilino AW139s will be marketed in Russia and the CIS. Several foreign-built helicopters of this type are already operated in Russia, with more than 20 orders in total. ■

Ekaterina Sorokovaya

ShowObserver

ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ HELIRUSSIA 2013

Издатель: **А.Б.Е. Медиа**

Генеральный директор

Евгений Семенов

Главный редактор

Максим Пядушкин

Авторы

Валерий Агеев, Андрей Быстров,
Елизавета Казачкова, Анна Назарова,
Алексей Синицкий, Екатерина Сорокова

Выпускающий редактор

Валентина Герасимова

Коммерческий директор

Сергей Беляев

Менеджер по маркетингу и рекламе

Олег Абдулов

Верстка и дизайн

Андрей Хорьков

Распространение

Галина Тимошенко, Александр Рыжкин

Редактор интернет-сайта

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: 5000 экз.

Распространяется бесплатно.

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

Наш стенд на HeliRussia 2013: 1B5

Другие издания «А.Б.Е. Медиа»:

AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
обозрение

Russia & CIS Observer

Ежегодник АТО

ShowObserver
ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ МАКС 2013

ShowObserver
ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ Jetexpo

ATO.RU

Первый Bell-407GX для России



Jet Transfer

В конце июня американская компания Bell Helicopter впервые поставит в Россию последнюю модификацию легкого одновдвигательного вертолета Bell-407GX. Эта машина с обновленной авионики от Garmin будет передана частному заказчику в Санкт-

Петербурге. Туда же скоро будут поставлены первые два двухдвигательных вертолета Bell-429 в медицинской конфигурации. «Россия является очень важным рынком для Bell Helicopter. Мы видим здесь отличные возможности как для корпоративных и VIP-машин, так и для медицинских вертолетов», — отметил управляющий директор компании по Европе Патрик Мулэй. В подтверждение этих слов производитель представляет на выставке Bell-429 в VIP-конфигурации. За последние несколько недель Bell Helicopter поставил в Россию восемь своих вертолетов, включая пять Bell-429.

Растущий спрос на местном рынке заставляет американского производителя расширять сеть продаж в России. Недавно в дополнение к имеющемуся официальному дилеру марки — московской компании Jet Transfer — Bell Helicopter назначил отдельного представителя в Северо-Западном регионе страны. Им стала Санкт-петербургская компания HeliDrive. ■

Максим Пядушкин

Russian Helicopters looks abroad for a new Mi-34 engine

Russian Helicopters says it may reopen the program to re-engine the Mil Mi-34 light helicopter, this time with a foreign-designed powerplant. The effort to develop the Mi-34S1, was suspended in 2012, after the company's failed attempt to secure production of the M9FV piston engine at Voronezh Mechanical Plant. The Mi-34's original M14V26V powerplant is considered to be obsolete.

Roman Chernyshev, deputy general director for programs and projects at Russian Helicopters, says the company is currently in talks with a foreign piston engine manufacturer. Talks are also on with an investor over a launch order for the Mi-34S1. Final agreements may be announced this summer.

Chernyshev says the idea to use the Turbomeca Arrius 2F gas-turbine engine has been scrapped following last year's

announcement that Russian Helicopters would be developing a 2.5-ton light single helicopter jointly with Agusta-Westland. According to Chernyshev, Russian Helicopter expects the new design, whose development timeframe has not been defined yet, to go into production at the HeliVert JV in Tomilino outside Moscow. This helicopter is expected to be certified in 2016. ■

Maxim Pyadushkin

Примочки для вертолетов

Российские эксплуатанты вертолетов Eurocopter теперь могут серьезно расширить возможности своих машин за счет установки дополнительного оборудования канадской компании DART Aerospace. Продукция этого производителя представлена на HeliRussia 2013 на стенде российской компании «Хелиатика», которая недавно стала официальным дилером DART Aerospace.

По словам гендиректора «Хелиатики» Евгения Митянина, в рамках дистрибьюторского соглашения партнеры уже начали процедуру одобрения основных продуктов фирмы DART Международным авиационным комитетом. Первый этап сертификационных работ предполагает одобрение опционного оборудования для вертолетов семейства AS350 — дополнительного топливного бака, посадочных пятков и

съемных подвесных корзин. Это оборудование «Хелиатике» заказала для своих AS350 компания «ЮТэйр». «Оборудование получит одобрение МАК и будет поставлено заказчику к концу лета, — сказал Митянин. — При наличии заказов «Хелиатика» может начать поставки в Россию дополнительного оборудования от DART Aerospace для зарубежных вертолетов других марок». ■

Максим Пядушкин



Extending the reach



More than a manufacturer - A partner.
Supporting demanding offshore operations, AgustaWestland delivers unrivalled
cost-effective solutions in partnership with the Oil and Gas industry.
LEADING THE FUTURE

agustawestland.com



AgustaWestland
A Finmeccanica Company

Российские приборы для Bell

Компания «Транзас Авиация» уже имеет опыт установки своего оборудования на зарубежные вертолеты. Если ранее ее оборудование использовалось на вертолетах Eurocopter, то в первый день работы HeliRussia Санкт-Петербургская компания подписала соглашение о сотрудничестве с Jet Transfer, официальным представителем американского производителя вертолетов Bell Helicopter.

По условиям соглашения уже со следующего года на вертолеты Bell-407 и Bell-429, оборудованные системой ГЛОНАСС/GPS, будет устанавливаться спутниковый приемник индикатор TSS производства «Транзас». Как рассказали в «Транзасе», это устройство предназначено для одновременного приема и обработки информации по сигналам ГЛОНАСС и GPS, а также сигналов от других перспективных спутниковых орбитальных группировок, таких как европейская GALILEO и китайская BeiDou.

TSS уже успешно эксплуатируется более чем на 300 воздушных судах, в том числе на зарубежных вертолетах и на всех модификациях семейства Ми-8/17. ■

Екатерина Сорокова



«Транзас Авиация» поможет Bell Helicopter адаптироваться к российскому рынку

Марина Лисцева

Медпомощь с воздуха



В прошлом году с помощью трех EC145 специалисты МАЦ спасли 866 чел.

АТО.ру

Впервые на выставке HeliRussia 2013 на стенде компании Eurocopter представлен вертолет EC145 (BK-117C2) в медицинской конфигурации. Эксплуатантом этой машины выступает Государственное казенное учреждение «Московский авиационный центр» (МАЦ) с базой в Остафьево. Кроме трех медицинских EC145 в парке центра противопожарные машины: три Ка-226, один Ми-26, а также один Bell-429. МАЦ эксплуатирует EC145 с 2007 г., среднегодовой налет превышает 1500 ч. За шесть лет было спасено более 2500 чел., в том числе, как сообщил Show Observer директор МАЦ Кирилл Святенко, в прошлом году — 866 чел.

По словам врача-реаниматолога Сергея Санникова, EC145 удачно приспособлен для медицинских операций: машина имеет достаточно просторную кабину, широкие боковые и распашные задние двери, а несущий и рулевой винты расположены высоко,

что позволяет очень быстро проводить погрузку и выгрузку пострадавших без выключения двигателей. Особенности втулки несущего винта с жестким креплением лопастей обеспечивают высокую маневренность вертолета при полетах в условиях города. При этом, по словам Санникова, уровень вибраций минимален, поэтому работу с пострадавшим можно начать сразу после взлета. При полетах в городе экипаж обязательно состоит из четырех человек: двух пилотов и двух врачей.

В настоящее время в Москве имеется восемь оборудованных площадок для посадки вертолетов, в других местах можно садиться с подбором площадки с воздуха. На территории расширенной Москвы уже оборудовано 26 вертолетных площадок. Как сообщил Кирилл Святенко, в связи с расширением Москвы парк МАЦ будет увеличен еще на несколько медицинских вертолетов. ■

Алексей Синицкий

Российский AW139 нашел заказчика

Первый средний двухдвигательный вертолет AW139 российской сборки будет поставлен заказчику в июне 2013 г. Об этом в рамках выставки HeliRussia 2013 изданию Show Observer рассказали представители компании AgustaWestland. Имя клиента не разглашается, однако известно, что это частное лицо, которое заказало два таких вертолета. Вторая машина должна быть поставлена в начале осени 2013 г. Вертолеты будут подставляться в VIP-конфигурации. Они также оснащены комплексной системой антиобледенения FIPS (Full Ice Protection System), которая позволяет выполнять полеты при

любых погодных условиях. Кроме того, в первый день выставки компания HeliVert (совместное предприятие холдинга «Вертоле-

ты России» и AgustaWestland) и дистрибьютор вертолетов AgustaWestland в России компания Exclases Holdings подписала новый

контракт на поставку пяти вертолетов AW139 российской сборки. Эти машины будут поставлены как в VIP-, так и в обычной транспортной конфигурации. Сборка AW139 осуществляется компанией HeliVert в подмосковном Томилино. Первый собранный в России вертолет этого типа поднялся в воздух в декабре 2012 г. В течение первых пяти лет HeliVert планирует выйти на сборочную мощность до 20 вертолетов в год. Сейчас в России уже эксплуатируется несколько AW139 иностранной сборки, а количество заказов на эту модель превысило 20 единиц. ■

Екатерина Сорокова



Сергей Сегреев

Глава холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Петров (слева), генеральный директор AgustaWestland Даниэле Ромити (в центре) и глава Exclases Holdings Аарон Френкель поздравляют друг друга с новым контрактом на российский AW139



ОАО «Рособоронэкспорт» – единственная в России государственная компания по экспорту всего спектра продукции, услуг и технологий оборонного и двойного назначения. Официальный статус ОАО «Рособоронэкспорт» обеспечивает гарантированную государственную поддержку всех операций.



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

РОСОБОРОНЭКСПОРТ

Российская Федерация, 107076, г. Москва, ул. Стормынка, 27
Тел.: +7 (495) 534 61 83; Факс: +7 (495) 534 61 53 www.rusarm.ru

Реклама

Одним из наиболее заметных участников HeliRussia 2013 станет французская двигателестроительная компания Turbomeca, входящая в группу Safran. Накануне выставки корреспондент Show Observer HeliRussia побеседовал с Филиппом Куто, вице-президентом Turbomeca и генеральным менеджером по работе с авиапроизводителями, о планах компании по расширению присутствия на российском рынке.

Господин Куто, насколько важным является российский рынок для Turbomeca?

— Учитывая значительное количество вертолетов российского производства, эксплуатируемых по всему миру, речь идет об очень серьезном рынке. Если посмотреть на текущий портфель заказов компании «Вертолеты России», а также на количество вертолетов, которые она поставила в прошлом году, налицо все признаки того, что российский вертолетный сектор будет расти и дальше и что в этом заинтересованы как отрасль, так и государство. Мы хотим принимать участие в этом процессе.

Группа Safran много лет принимает активное участие в российском вертолетостроении, в том числе и через свои двигателестроительные подразделения Snesta и Turbomeca, и мы намерены продолжать эту работу. Наилучшим свидетельством заинтересованности Turbomeca в совместной работе с российскими вертолетостроителями стало подписание соглашений о разработке, поставках и эксплуатационной поддержке силовых установок для вертолетов Ка-226Т и Ка-62.

— На каком этапе находятся работы Turbomeca по обеим этим программам?

— Программы создания самих вертолетов находятся на разных стадиях. В случае с Ка-226Т сертификация ожидается до конца 2013 г. Turbomeca сертифицировала силовую установку для этого вертолета в 2011 г. и уже поставила несколько серийных двигателей для первой партии заказанных машин. После размещения новых заказов мы продолжим поставки.

Работы по Ка-62 находятся на более раннем этапе. Разработка вертолета продолжается, а сертификация, насколько я знаю, намечена на конец 2014 г., — но это пусть подтвердят «Камов» и «Вертолеты России». Turbomeca завершила создание двигателя Ardiden 3G и поставила первые опытные образцы для Ка-62 в текущем году. Вскоре мы намерены поставить следующую партию двигателей для после-



Филипп КУТО

Вице-президент
компании Turbomeca
и генеральный
менеджер по работе с
авиапроизводителями

дующих этапов разработки вертолета, в том числе для обеспечения начала летных испытаний.

— Готова ли Turbomeca предложить силовые установки для каких-либо других российских вертолетов?

— В том случае, если характеристики наших двигателей будут соответствовать заявленным спецификациям, ответ — да. Мы внимательно следим за несколькими российскими проектами в этой области. Один из них — перспективный скоростной вертолет среднего класса, известный также как RACHEL (Russian Advanced Commercial Helicopter), о создании которого объявили «Вертолеты России». Еще один пример — совместный проект «Вертолетов России» и AgustaWestland по разработке легкого однодвигательного вертолета. На данный момент мы ведем предварительные переговоры по обоим проектам, поскольку окончательный облик машин пока не сформирован, чтобы обсуждать возможные варианты более предметно.

— Какова стратегия Turbomeca в плане осуществления технического обслуживания двигателей, эксплуатируемых в России?

— Сейчас в России на вертолетах западного производства эксплуатируется свыше 100 двигателей производства Turbomeca. Это уже существенный парк, и разумеется, он нуждается в обслуживании. А с началом производства вертолетов Ка-226Т и Ка-62 это количество еще больше увеличится.

Стратегия Turbomeca в области эксплуатационной поддержки заключается в том, чтобы быть как можно ближе к клиентам. Наши центры ТОиР по всему миру расположены таким образом, чтобы находиться по возможности рядом с эксплуатантами. В случае с нашими российскими клиентами основная часть работ по техобслуживанию и эксплуатационной поддержке двигателей Turbomeca ведется нашим немецким центром в Гамбурге. Там есть целая команда, работающая исключительно с российскими клиентами. Ее члены говорят по-русски, а некоторые из них — даже выходцы из России. Кроме того, недавно мы подписали предварительное соглашение с российской компанией «ЮТЭйр-Инжиниринг» о создании сервисного центра для наших двигателей Arrius и Arriel, эксплуатируемых в России на вертолетах Eurocopter.

Мы также разрабатываем программу поддержки двигателей Turbomeca, которые будут устанавливаться на вертолеты Ка-226Т и Ка-62. Нами подписано предварительное соглашение с «Вертолетами России» об организации на базе ОАО «Вертолетная сервисная компания» центра поддержки для двигателей Arrius 2G1 и Ardiden 3G, которые будут эксплуатироваться российскими Вооруженными силами и государственными операторами. В соответствии с послед-

“Стратегия Turbomeca заключается в том, чтобы быть как можно ближе к клиентам”

ним соглашением Turbomeca намерена сертифицировать расположенное в Екатеринбургe ОАО «Уральский завод гражданской авиации» в качестве российского центра ТОиР для ремонта двигателей Arrius 2G1 и Ardiden 3G для этих операторов. Гражданских эксплуатантов Turbomeca может обслуживать напрямую. ■

Интервью подготовил Андрей Быстров



ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ



Ка-226Т



www.russianhelicopters.aero

Искусство перевоплощения



Mi-38 sets new records

The new Mil Mi-38 transport helicopter has demonstrated the best performance for its MTOW class (10,000 to 20,000 kg) in the course of the on-going flight test program. According to the Russian Helicopters, prototype OP-2, powered by a pair of Pratt & Whitney Canada PW127/5 engines, climbed to 8,620 m without a payload. Other records registered during the 14th FAI world helicopter championship in August 2012 included climbing to 3 km in 6 minutes, and to 6 km in 10 minutes and 52 seconds. In September last year, OP-2 climbed to 7,895 m with 1-ton payload and to 7,020 m with 2-t payload during the certification tests at Mil Moscow Helicopter Plant. All these results have been entered into the official FAI register of world records.

The Mi-38 has been under development since the 1980s. The first Pratt & Whitney-powered prototype took off in 2003. The second prototype's maiden flight did not take place until 2010. Apart from the Canadian powerplants the Mi-38 may be fitted with Russian-made TV7-117V engines, which will be installed on the third flying prototype. The Mi-38 can carry more than 5 tons of freight internally or over 7 tons externally. The manufacturer aims it at the search-and-rescue, offshore, air ambulance and VIP markets. Series production should begin in Kazan in 2015. ■

Ekaterina Sorokovaya



Mi-38 series production is to begin in 2015

ATO.ru



Программа ремоторизации Ми-34 может быть продолжена

MB3

Ми-34 ищет иностранный двигатель

Холдинг «Вертолеты России» может возобновить программу ремоторизации легкого вертолета Ми-34, но уже с установкой иностранного двигателя. Работы над этой машиной, известной под обозначением Ми-34С1, были приостановлены в 2012 г., после того как холдингу не удалось договориться с Воронежским механическим заводом о выпуске поршневого двигателя М9ФВ. Эта силовая установка должна была заменить устаревший двигатель М14В26В, изначально используемый на Ми-34.

Теперь, по словам заместителя гендиректора «Вертолетов России» по программам и проектам Романа Чернышева, холдинг ведет переговоры с одним из зарубежных производителей поршневых двигателей об участии в программе Ми-34С1. Кроме того, российский производитель договаривается с инвестором о стартовом заказе на ремоторизи-

ванный вертолет. О достижении окончательных договоренностей может быть объявлено этим летом, пообещал Чернышев.

Заместитель руководителя «Вертолетов России» также рассказал, что вариант оснащения Ми-34 газотурбинным двигателем Turbomeca Arrius 2F более не рассматривается, поскольку год назад российский холдинг объявил о разработке вместе с англо-итальянским производителем AgustaWestland нового легкого однодвигательного вертолета взлетной массой 2,5 т. По словам Чернышева, российская сторона рассчитывает, что эта новая машина, сроки создания которой пока точно не определены, будет производиться на совместном российско-итальянском СП HeliVert в подмосковном Томилино. Сейчас на HeliVert собираются вертолеты AW139. ■

Максим Пядушкин

Двигатель для будущего вертолета

26 апреля 2013 г. французская компания Turbomeca (входит в группу Safran) осуществила первый запуск газогенератора Tech 800. На его основе Turbomeca в сотрудничестве с 34 партнерами из десяти европейских стран планирует создать турбовальный двигатель TM800 для вертолета нового поколения Eurocopter X4.

По данным разработчиков, основным преимуществом TM800 станет значительное сокращение потребления топлива по сравнению с современными двигателями, благодаря чему улучшится

эффективность, увеличится дальность полета и грузоподъемность нового вертолета. Кроме того, благодаря снижению расхода топлива будет уменьшено количество вредоносных выбросов в атмосферу. Применение новых технологий и композиционных материалов позволит значительно снизить вес двигателя.

Мощность TM800 будет составлять 1100 л. с. (800 кВт). Его сертификация должна состояться в 2017 г. В это же время планируется ввести в эксплуатацию и вертолеты Eurocopter X4. ■

Ekaterina Sorokovaya



Eurocopter X4 с двигателем TM800 придет на смену семейству Dauphin

Eurocopter / Bernhard Cornhoft

ТРАНЗАС АВИАЦИЯ

www.transas.ru



РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ДЛЯ СОВРЕМЕННЫХ ВЕРТОЛЕТОВ И САМОЛЕТОВ



Helicopter sales remain among the most rapidly growing segments in Russia's arms exports. Grigory Kozlov, head of the helicopter equipment and services export department at the state-run arms exporter Rosoboronexport, told Show Observer about the current status and future prospects of this market.

How would you assess Russia's positions on the international military helicopter market?

— International demand for Russian military helicopters is growing steadily. Last year, Rosoboronexport alone saw a 40% increase in deliveries, to the total of over \$1.5 billion. This is the best evidence of Rosoboronexport's successful performance as the dedicated arms exporter, and also of the popularity and high quality of Russian rotary-wing aircraft amid ever-increasing competition. Our prospects for years to come are very solid.

— What is Rosoboronexport's current rotary-wing backlog?

— We have a hefty backlog of orders worth in excess of \$5 billion. The export contracts alone will keep our production plants busy for several years, let alone the major orders placed by the Russian Defense Ministry. All this provides us with serious resources for developing new products, which we will eventually start offering to foreign customers.

— What is the secret to this growth? Can we expect the flow of orders to continue?

— Helicopter exports will continue to grow in years to come. We expect a further 30% increase in deliveries this year. Rosoboronexport is currently working on major contracts with our historical partners China and India. At the same time we remain very much active on new markets, such as Latin America. That is a very promising region for the Mil Mi-35M combat transport and the Mi-17 military utility rotorcraft. We are actively promoting



Grigory Kozlov

Head of Helicopter Equipment and Services Export Department, Rosoboronexport

our other products to Latin America, including the Mil Mi-26T2 heavy-lifter and the Kamov Ka-226T utility helicopter.

We are paying special attention to developing our relations with Brazil, where our Mi-35M helicopters are flying successfully. One of the airframes was displayed at the LAAD exhibition in Rio de Janeiro this past April, and proved to be among the most visited exhibits, including by the top brass of many Latin American nations. Moreover, as part of our offset agreement with Brazil, a service center for Russian-made helicopters should be opened in that country by 2015. This will be another significant achievement on the way to further expansion of our cooperation.

I believe that we will maintain the high rate of deliveries in the future, thanks both to our geographic expansion and the introduction of new models. In particular, we are actively marketing the Mil Mi-28NE and Kamov Ka-52 combat helicopters, whose export potential is very high.

— Is Latin America the only promising export market left to Russian military rotorcraft, or are there others?

— There certainly are other markets. It is just that in Latin America, we are close to entering a whole new level of cooperation. We certainly continue to work actively with our historical partners. For example, we very much hope that our Ka-226T bid will win in the major Indian tender for 197

light helicopters. Apart from the helicopter deliveries under that tender, we are offering to set up license production of the type in India. This would become another milestone project in the history of arms trade between our two countries.

I would also like to mention the CIS countries, many of which continue to operate significant numbers of Mi-8, Mi-24, and Mi-26 helicopters. Most of these airframes are approaching the end of their operational life

“International demand for Russian military helicopters is growing steadily”

and will have to be replaced soon. Given that the pilots and ground personnel in those countries know Russian-made equipment well and the requisite infrastructure is already in place, procurement of new cost-effective Russian helicopters would be a logical choice.

I should name another region of growth that may not be so obvious to many. That is Europe. Due to the overall reduction in military budgets, many European countries have seen their national helicopter R&D budgets slashed. This is why even NATO members are increasingly turning to Russia for their rotorcraft procurement needs. In addition, most former Warsaw Pact nations, including the Czech Republic and Poland, continue to actively operate Russian helicopters. They need spares, associated weaponry, and upgrade solutions, especially where such aircraft are involved in operations in Afghanistan and other hotspots. ■

This interview was prepared by Valery Ageev

500,000 FLEET



S-92[®] READY





HELICOPTER

Whenever and wherever duty calls, hard-working S-92 helicopter operators are ready. Together, you have flown 500,000 hours in support of the most important VIP, search and rescue and offshore oil transport missions worldwide. All of us at Sikorsky Aircraft appreciate your unwavering dedication to service and safe flight, and we congratulate you on this remarkable milestone.



Sikorsky

A United Technologies Company

sikorsky.com | follow us on    



Sikorsky

Sikorsky S-92 сможет безопасно садиться на платформы

В начале мая Федеральная авиационная администрация США (FAA) одобрила новую систему автоматизированного захода на посадку на офшорные платформы для вертолетов Sikorsky S-92. Благодаря внедрению этой системы нагрузка на пилотов снижается на 60%, а уровень безопасности полетов повышается, особенно при плохих погодных условиях.

Компания Sikorsky разработала новую систему совместно с компанией RHI, крупным оператором вертолетов S-92 и S-76, который занимается обслуживанием нефтяных платформ в

Мексиканском заливе. Система Rig Approach будет предложена в качестве опции для вертолетов S-92; кроме того, возможно оборудование машин, уже находящихся в эксплуатации.

«Наша новая система избавляет пилота от необходимости строить какие-либо догадки, когда он летит к нефтяной платформе, — говорит директор компании Sikorsky по гражданским программам Дэн Хантер. — Она обеспечивает автоматический заход, что значительно повышает уровень безопасности полетов».

Разработка системы началась в 2007 г., а заключительный серти-

фикационный полет с представителями FAA состоялся в феврале 2013 г. Это первая система автоматического захода, поэтому у FAA не было сертификационного базиса. Примерно год потребовался Sikorsky, RHI и FAA на разработку и утверждение самих принципов сертификации.

«В прошлом году мы налетали более 19 тыс. ч по правилам полетов по приборам, — говорит шеф-пилот RHI Поль Перкинс, — и в этом году налет увеличится. Система Rig Approach будет играть ключевую роль в наших полетах по приборам на S-92, поскольку она значительно сни-

жает нагрузку на экипаж в самые критические моменты во время инструментального подхода и дополнительно страхует от столкновения с поверхностью земли. Это одна из наиболее интуитивных и инновационных систем автоматизации, с которой я когда-либо летал».

Со времени начала коммерческой эксплуатации в сентябре 2004 г. мировой парк вертолетов S-92 достиг 170 машин, их суммарный налет превысил 530 тыс. ч. Операторы офшорных работ эксплуатируют эти вертолеты в среднем по 90–110 ч в месяц. ■

Алексей Синицкий

«ЮТэйр» расширяет парк



Валерий Агеев

Крупнейший российский вертолетный оператор — компания «ЮТэйр» продолжит расширять свой парк, рассказал в преддверии открытия HeliRussia 2013 гендиректор авиакомпании Андрей Мартиросов.

В этом году «ЮТэйр» уже приступила к эксплуатации легких вертолетов AW139, до конца года оператор получит 10 ВС этого типа. Кроме того, по словам Мартиросова, в этом году возможно возобновление поставок второй партии из 40 вертолетов Ми-171. Он объяснил, что ранее компания получила несколько

Глава «ЮТэйр» Андрей Мартиросов уверен в росте вертолетного рынка

первых вертолетов из этой партии, после чего начала переговоры с производителем — холдингом «Вертолеты России» — об уточнении технического облика данных машин. «Возможно, все поставки, которые оговорены контрактом, не будут реализованы до конца 2013 г., тогда их продолжат в 2014 г.», — подчеркнул гендиректор «ЮТэйр», добавив, что в этом году компания ожидает и поступления первых средних вертолетов EC175.

Характеризуя мировой рынок вертолетов, Андрей Мартиросов заявил о том, что темп его прироста составляет 15–20% в год. Ожидается, что к 2018 г. объем мирового рынка вырастет до 23,3 млрд долл. против 17,9 млрд долл. в 2011 г. Вместе с тем гендиректор «ЮТэйр» признал, что компания сокращает объем вертолетных работ по контрактам с ООН. По его словам, это связано с сокращени-

ем количества миротворческих миссий, проводимых под эгидой этой организации. Сейчас вертолеты «ЮТэйр» и ее дочерних компаний задействованы в миротворческих миссиях в Южном Судане, Конго, Сьерре-Леоне, Кот-д'Ивуаре, Ливане и Западной Сахаре. После того как в декабре 2012 г. в Южном Судане был сбит российский Ми-8, работавший по контракту с миссией ООН, перевозчик предпринял дополнительные меры безопасности. «Полеты в интересах миротворческих миссий в особо опасных регионах выполняются только в сопровождении военных вертолетов, одиночные полеты прекращены», — уточнил Мартиросов. Он также рассказал, что при сокращении вертолетных работ компания будет наращивать объемы контрактов с ООН на самолетные пассажирские и грузовые перевозки. ■

Валерий Агеев

Phazotron offers helicopter-based radars

Effective application of helicopters is impossible today without specialized radars. With one on board, the rotorcraft can be operated day and night, in any weather, detecting and safely avoiding weather hazards and turbulence, considerably improving its observation capabilities and extending the effective range of its weaponry.

Phazotron-NIIR Corporation is actively working in this sector. The company has created a number of helicopter radars for Kamov and Mil helicopters. These include the FH01 radar for the Kamov Ka-52 attack helicopter and the FHA ra-

dar for the Ka-27 ship-based rotorcraft.

The FH01 is a Ka- and L-band coherent-pulse combat reconnaissance radar. In the observation mode it provides elevation and azimuth scanning to $\pm 60^\circ$ off center in the forward hemisphere; in the anti-missile mode, its azimuth scanning covers 360° . The radar has ground-mapping capability; it can detect and identify ground, sea-surface, and aerial targets, protect the platform from enemy missiles, and support onboard electro-optical targeting systems. It helps the pilot detect obstacles in low-level



Phazotron-NIIR



Panel Novikov

flight, avoid weather, and adjust the navigation data.

The Ka-27's FHA radar, mounted in a ventral radome, provides 360° azimuth scanning. It is interfaced with the helicopter's navigation equipment and anti-submarine sonobuoy system. The data provided by the radar are fed onto a color LCD monitor at the navigator's station.

The FHA radar can operate in any weather and sea state. It provides 360° or selective observation; seeks and detects sea-surface, aerial and ground targets; supports moving target selection, coastline detection, and high-resolution ground mapping; enables discrete tracking of aerial and sea-surface

targets while simultaneously supporting the observation function; detects weather hazards; and adjusts the navigation data.

Phazotron-NIIR is working to develop an upgraded version of the FH01 radar, which will additionally have X-band capability. The company's chief designer for helicopter-based radars Aleksei Shvachkin says the new band will help the radar detect various ground and aerial targets in different weather. It will also enhance the radar's resolution and accuracy, increase its detection range, enable it to operate in any weather conditions and improve its ECM immunity. ■

Maxim Pyadushkin

Материалы для ТОиР

- Eurocopter
- Bell helicopter
- Миль/Камов
- Agusta Westland
- Robinson



ISO 9001
AS 9120
BUREAU VERITAS
Certification



aviom.ru
(495)9889035

2013
МАКС
УЧАСТНИК



АВИОМ
авиационное оборудование и материалы

Англо-итальянская компания AgustaWestland не только поставляет в Россию свои вертолеты, но и развивает промышленное сотрудничество с местным производителем — холдингом «Вертолеты России». О приоритетных вертолетостроительных программах компании и перспективах расширения взаимодействия с российским партнером изданию Show Observer рассказал региональный менеджер AgustaWestland по России и СНГ Альберто Понти.

Господин Понти, какие вертолетные программы являются сейчас приоритетными для AgustaWestland?

— AgustaWestland прилагает большие усилия к работе по созданию семейства вертолетов нового поколения, которое включает модели AW139, AW169 и AW189. AW139 уже зарекомендовал себя в качестве исключительно успешной модели — по всему миру продано свыше 720 экземпляров этого вертолета. Мы рассчитываем завершить программу сертификации AW189 во второй половине текущего года, а сертификация AW169 намечена на 2014 г.; время вывода этих моделей на рынок будет существенно сокращено. Уже сейчас у нас есть свыше 70 заказов на AW189 и более 80 заказов на AW169, что подтверждает правильность выбранной нами концепции семейства вертолетов.

— Насколько сильны позиции AgustaWestland на российском рынке? Сколько вертолетов вашего производства эксплуатируется в нашей стране и каков текущий портфель заказов?

— AgustaWestland достигла серьезных успехов на российском рынке: всего лишь за 10 лет здесь продано свыше 40 вертолетов различных моделей, включая AW119, AW109 Power, Grand/GrandNew, AW139, AW169 и AW189. Причем, что очень важно, налицо рост спроса — свыше 80% всех наших продаж в России приходится на последние пять лет. Сейчас в стране эксплуатируется более 20 вертолетов производства AgustaWestland. Но продажи — лишь одно из слагаемых успеха, поскольку эксплуатантам требуется исключительный уровень послепродажной поддержки. Поэтому мы постоянно совершенствуем предлагаемые в России услуги техобслуживания и в дальнейшем планируем их развивать, чтобы соответствовать запросам растущей клиентской базы.



Альберто Понти

Региональный менеджер AgustaWestland по России и СНГ

Мы также расширяем диапазон применений нашей техники в дополнение к корпоративным перевозкам и многоцелевым миссиям. Наша продукция, выгодно отличающаяся широкими возможностями и высокой экономической эффективностью, может с успехом применяться в санитарной авиации, при обслуживании береговых и шельфовых нефтегазодобывающих работ, а также для нужд правительственных ведомств. В то же время мы расширяем географию продаж за счет освоения рынка Сибири. Это стало возможным бла-

“Свыше 80% всех наших продаж в России приходится на последние пять лет”

годаря великолепным характеристикам продукции AgustaWestland, проверенным в самых жестких климатических условиях. Задав с AW139 новый стандарт пассажирских и VIP/корпоративных перевозок в категории легких средних вертолетов, наша компания одновременно продолжает доминировать на российском рынке легких корпоративных двухдвигательных вертолетов иностранного производства — за последние полгода мы продали здесь пять экземпляров GrandNew. Данная модель воплощает конструкторскую мысль AgustaWestland и является идеальным решением для российского рынка благодаря высокой тяговооруженности, наивысшей скорости в своем классе (290 км/ч), а также самому современному комплексу авионики, снижающему нагрузку на летчика и повышающему ситуационную осведомленность в любых условиях.

— Не могли бы Вы рассказать подробнее о перспективах нового семейства AgustaWestland в России и об успехах совместного предприятия по выпуску вертолетов AW139 в нашей стране?

— В прошлом году мы получили несколько российских заказов на модели AW169 и AW189. Тем временем спрос на модель AW139 остается стабильно высоким, на данный момент мы получили 20 заказов, а 10 машин уже поставлены заказчиком. Рынок выбрал AW139 по причине наилучшего соответствия этого вертолета нынешним и будущим требованиям эксплуатации в российских условиях. Важным событием стал в декабре прошлого года первый полет первого экземпляра AW139, собранного на совместном с «Вертолетами России» предприятии HeliVert в подмосковском Томилино. Как ожидается, этот вертолет будет поставлен частному заказчику в июне. Второй экземпляр российской сборки сейчас проходит летные испытания; его поставка намечена на сентябрь.

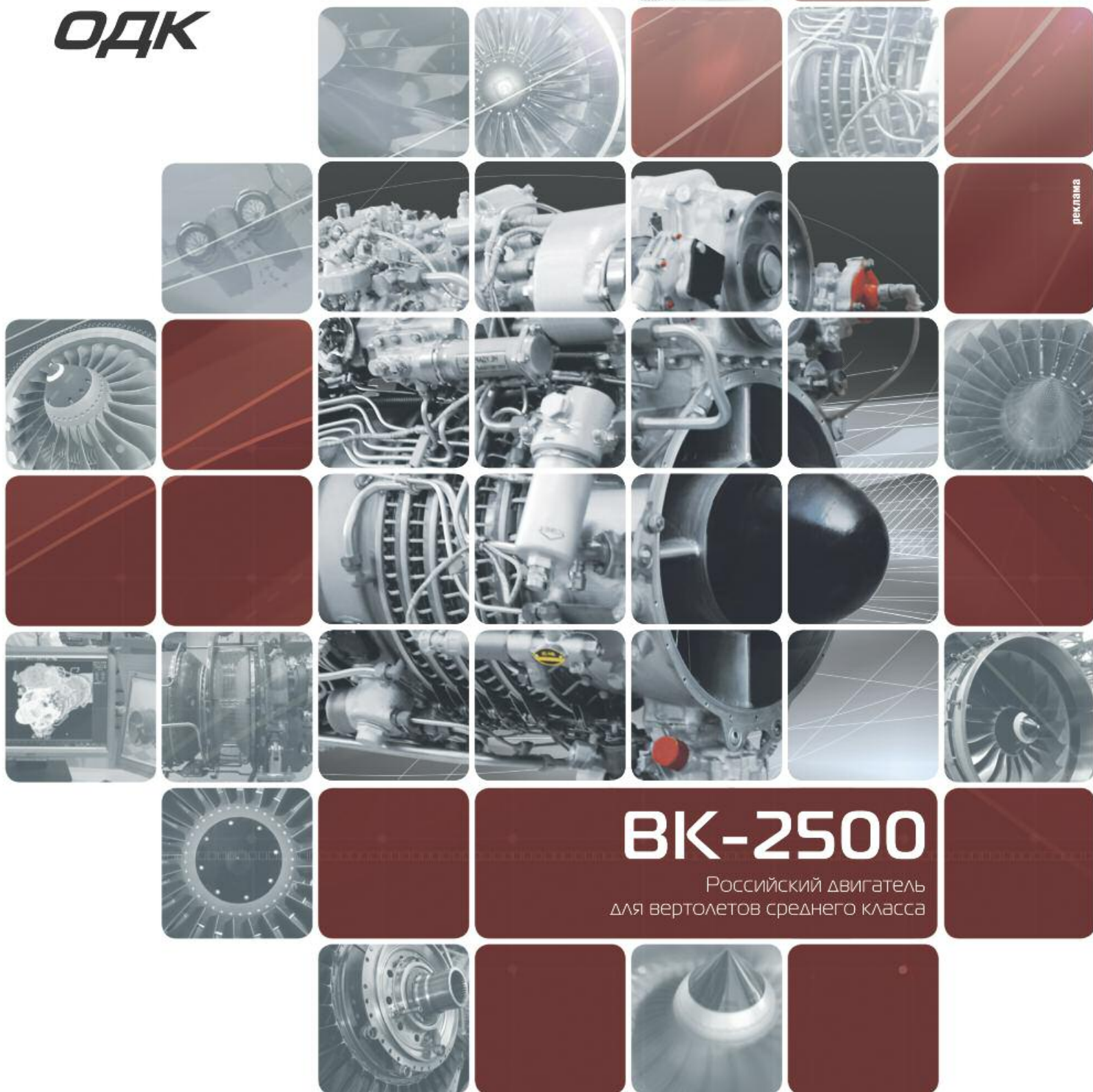
— В 2012 г. AgustaWestland объявила о намерении создавать 2,5-тонный легкий однодвигательный вертолет в партнерстве с «Вертолетами России». Определены ли уже технические характеристики машины? Когда планируется ее вывод на рынок? В чем будет заключаться роль российской стороны в работе над программой?

— Большое число технических параметров партнеры уже обсудили; мы создаем совместную рабочую группу по проектированию вертолета. Объем работ по программе будет разделен в соотношении 50:50. Мы твердо намерены в ближайшие годы завершить исследование перспектив этой машины как в России, так и на мировом рынке. Более подробная информация на данный момент не подлежит разглашению. ■

Интервью подготовил Андрей Быстров



**ЕДИНСТВО
ВО МНОЖЕСТВЕ**



реклама

VK-2500

Российский двигатель
для вертолетов среднего класса

ОАО «Управляющая компания
«Объединенная двигателестроительная корпорация»
Россия, 121357, г. Москва, ул. Верейская, д. 29, стр. 141
e-mail: info@uk-odk.ru web: www.uk-odk.ru



Ка-62 готовится к полету

Полноразмерный макет нового среднего многоцелевого вертолета Ка-62 стал одной из главных новинок прошлогодней HeliRussia, но уже в этом году «Вертолеты России» планируют показать первый «живой» прототип этого 6,5-тонного вертолета. По информации разработчиков, сейчас в Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» осуществляется сборка двух опытных образцов Ка-62.

Французская компания Turbomeca уже поставила в Россию

турбовальные двигатели Ardiden 3G мощностью 1680 л. с. для установки на опытный образец Ка-62. По словам представителей «Вертолетов России», эти двигатели успешно прошли испытания и подтвердили заявленные ранее результаты. В мае ожидается поставка первой трансмиссии для Ка-62, разработанной австрийской фирмой Zoerkler.

В «Вертолетах России» не исключают, что опытный Ка-62 может быть впервые продемонстрирован на авиасалоне

МАКС-2013 в августе этого года. «Полет Ка-62 на МАКС состоится, если мы будем на 100% уверены, что вертолет готов выполнить в полете эффективную демонстрационную программу. Нам важно показать существующим и потенциальным заказчикам, на что действительно способен новый российский вертолет», — отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Петров.

Холдинг «Вертолеты России» подал заявку на сертификацию

Ка-62 в конце 2012 г., эту процедуру планируется завершить к концу 2014 г. Поставка первой партии вертолетов ожидается в 2015 г.

Ка-62 рассчитан на перевозку 12–15 чел. и благодаря просторному и комфортабельному салону прекрасно подходит для корпоративных и пассажирских перевозок, а также для транспортировки грузов, экстренной медицинской помощи, воздушных работ и наблюдения.

Первый экспортный контракт на поставку вертолетов Ка-62 заключен с бразильской компанией Atlas Taxi Aereo. По условиям контракта поставка первой партии из двух вертолетов Ка-62 бразильскому оператору начнется в I квартале 2015 г.; всего до 2017 г. может быть поставлено до 14 вертолетов. Помимо этого, по условиям контракта, заключенного с Atlas Taxi Aereo, холдинг «Вертолеты России» совместно со своими региональными партнерами примет участие в создании сервисного центра для послепродажного обслуживания вертолетов в Бразилии. ■

Алексей Синицкий



Полноразмерный макет Ка-62 дебютировал на HeliRussia год назад
A full-size mock-up of the Ka-62 was first unveiled at HeliRussia last year

Леснид Фаэрберг / Leonid Faerberg / Transport-Photo.com

Ka-62 approaching first flight

One of the central exhibits at the previous HeliRussia was a full-size mock-up of the new 6.5-ton Kamov Ka-62 medium utility helicopter. This year Russian Helicopters is planning to showcase the first prototype, which is one of the two currently being assembled at the Arsenyev Progress production plant.

French powerplant specialist Turbomeca has already delivered 1,680-hp Ardiden 3G turboshaft engines to Russia to power the first Ka-62 prototype. Russian Helicopters says the engines have been successfully tested to validate their correspondence to the design specifications. The first transmission system, designed by Austrian spe-

cialist Zoerkler, is expected to be delivered in May.

Russian Helicopters hopes the Ka-62 will join the flying display at the MAKS exhibition outside Moscow this August; this would be the first public demonstration of the helicopter in flight. “The Ka-62 will be flying at MAKS if we are completely satisfied that it can perform a spectacular sequence,” says general director Dmitry Petrov. “It is important that we demonstrate to our current and future customers what the new Russian helicopter is actually capable of.”

Russian Helicopters applied for national certification of the Ka-62 in late 2012; the process is expected to be completed by the end of 2014, followed by deliveries beginning in 2015.

The Ka-62 seats 12 to 15 passengers. Its roomy and comfortable cabin makes the helicopter ideal for VIP and shuttle services, freight transportation, emergency medical operations, and various other forms of aerial work.

Among the launch customers, is the Brazilian operator Atlas Taxi Aereo, which should receive the first of its initial two aircraft in the first quarter of 2015; deliveries will last until 2017 and may comprise a total of 14 airframes. Under the contract, Russian Helicopters and its regional partners will help set up an after-sales maintenance center for Russian-built rotorcraft in Brazil. ■

Alexei Sinitsky

Новые авиагарнитуры Bose A20 для пилотов

На выставке HeliRussia 2013 компания Cetus Group совместно с Bose Aviation представила новые авиагарнитуры Bose A20, оснащенные улучшенной системой активного шумоподавления. Устройство измеряет уровень шума внутри наушников и генерирует сигнал, находящийся в противофазе к замеренному. Это позволяет снизить уровень шума двигателя на 50–70%, благодаря чему пилот в таких наушниках слышит из посторонних звуков в основном шум воздуха от движения лопастей вертолета или шелест потока обтекания самолета, что значительно облегчает радиообмен и косвенно способствует повышению уровня безопасности полетов.

«Не у всех была возможность самостоятельно оценить качество работы Bose A20 непосредственно в полете, — сообщил Show Observer менеджер по работе с клиентами европейского подразделения Bose Aviation Нильс ван ден Берген. — Вместе с Cetus Group мы предлагаем всем посетителям HeliRussia опробовать новую гарнитуру на нашем стенде под аудиосопровождение, имитирующее работу двигателей на разных режимах полета, и сравнить Bose A20 с любой другой шумоподавляющей авиагарнитурой». ■



Алексей Синицкий

Алексей Синицкий

Канадский датчик для Ми-8

Накануне открытия HeliRussia 2013, 14 мая, Ульяновское конструкторское бюро приборостроения (УКБП) поставило на Улан-Удэнский авиационный завод первый доплеровский датчик измерения путевой скорости СМА-2012С (R), выпущенный в России по лицензии канадской компании Esterline CMC Electronics (СМС). Эти устройства, которые обеспечивают возможности навигации для вертолетов, будут устанавливаться на гражданские и военные машины семейства Ми-8/17. Лицензионное соглашение было подписано в конце 2012 г., по нему новый датчик может устанавливаться на все вертолеты, выпускаемые в России. По словам заместителя главного конструктора УКБП Олега Кузнецова, решение о лицензионном выпуске датчиков было принято в связи с тем, что производитель аналогичных отечественных устройств не справляется с растущим спросом вертолетостроителей. Кроме того, СМА-2012С был уже испытан на вертолетах Ми-17В-5, выпускаемых для Индии. Кузнецов отметил, что лицензионное соглашение включает четыре этапа — на последнем, в 2015 г., трансфер технологий достигнет 100%. ■

Максим Пядушкин



Теперь на вашем планшете

Бесплатно
все **Выпуски**
ShowObserver HeliRussia 2013



Журнал «Авиатранспортное обозрение» (АТО) стал доступен в удобном формате на iPad и планшетах Android. Через бесплатное приложение АТО Вы можете приобретать по одному номеру журнала или оформить полугодовую подписку.

Через это приложение Вы также можете получить другие специализированные издания, выпускаемые командой АТО: «Ежегодник АТО», выставочные информационные издания Show Observer и журналы Russia & CIS Observer и Air Travel Observer.



Прошедший год стал для петербургской двигателестроительной компании «ОАО «Климов»», дочернего подразделения Объединенной двигателестроительной корпорации, во многом прорывным: началась полномасштабная работа по созданию нового перспективного вертолетного двигателя. О том, какие концептуальные и технические решения будет иметь этот, похоже, прорывной продукт, а также о работе над другими вертолетными силовыми установками в интервью Show Observer рассказал генеральный конструктор ОАО «Климов» — заместитель генерального конструктора Объединенной двигателестроительной корпорации по вертолетным двигателям Алексей Григорьев.



ОАО «Климов»

ся. Сейчас на крыле более 700 двигателей, а их суммарная наработка превысила 500 тыс. ч. Модернизация этой модели идет по двум направлениям: ВК-2500П для вертолетов типа Ми-28 и Ка-52, а также гражданская версия силовой установки ВК-2500ПС для вертолета Ми-17А2. По сути это один и тот же двигатель, но на одном будут проведены госиспытания в интересах Министерства обороны с необходимым объемом специспытаний, в то время как второй пройдет полную сертификацию по гражданским нормам. В настоящее время завершён важный этап ресурсных испытаний, уже получено заключение на начало летно-

“Настало время представить на рынок действительно прорывной продукт”

конструкторских испытаний, к которым мы совместно с ОАО «Вертолеты России» приступим в ближайшее время. Результаты испытаний подтвердили все заявленные технические характеристики новой модификации двигателя, а до конца года планируется предъявление двигателя на государственные стендовые испытания и начало сертификационных работ.

— **Перспективный двигатель ВК-800В — единственный проект силовой установки, разрабатываемый предприятием «с чистого листа». Как продвигается этот проект?**

— Продвижению проекта препятствует отсутствие в России реального вертолета, на который двигатель ВК-800В мог бы быть установлен. Традиционно в России представлены объекты в классе взлетного веса 10–12 т. Вертолеты массой 4–5 т, для которых и разрабатывается ВК-800В, так и остались на бумаге. С учетом полученных характеристик двигатель конкурентоспособен на западных и восточных рынках, где распространены вертолеты данного класса, но эти рынки достаточно жестко защищены. Тем не менее, поскольку мы уверены в перспективности данного проекта, сегодня двигатель ВК-800В используется в рамках программы создания перспективного вертолетного двигателя для отработки ключевых технологий в различных областях, например в термодинамике, газодинамике, материаловедении. Ряд перспективных технологий будут реализованы в окончательной версии двигателя, сертификация которого намечена на 2016 г. ■

Интервью подготовила Анна Назарова

Алексей Владимирович, как и любая отраслевая выставка, HeliRussia является индикатором состояния рынка. Какие итоги Вы бы подвели за год с проведения HeliRussia 2012, чего удалось достичь и какие планы будут реализованы в этом году?

— Главное достижение за прошедший год — это то, что ОАО «Климов» приступило к полномасштабной работе по созданию перспективного вертолетного двигателя (ПВД). Этому предшествовал серьезный подготовительный этап, когда наша компания совместно с отраслевыми институтами, в частности с Центральным институтом авиационного моторостроения, провела поисковую научно-исследовательскую работу и определила контуры будущей программы. Сразу отмечу, что в рамках программы мы намерены идти по пути использования прорывных нетрадиционных решений, в том числе изменения основы основ газотурбинного двигателя — цикла Брайтона. Я убежден, что настало время представить на рынок действительно прорывной продукт, имеющий не только технические, но и концептуальные отличия от существующих двигателей. На этот год намечена практическая реализация нескольких элементов будущего двигателя.

— **Как движется подготовка к сертификации двигателя ТВ7-117В? Какие этапы испытаний уже пройдены? Когда планируете завершить сертификацию и какой период времени закладывается на доводку двигателя?**

— На сегодняшний день завершён этап стендовых ресурсных испытаний двигате-

Алексей ГРИГОРЬЕВ

Генеральный конструктор ОАО «Климов»

ля. В этом году мы планируем закончить предварительные испытания, включая летно-конструкторские, и приступить с сертификации двигателя. В настоящее время в тестированиях задействованы более 10 двигателей ТВ7-117В, в том числе летные образцы.

По результатам испытаний мы не видим серьезных вопросов, которые могли бы повлиять на установленные сроки, поэтому ожидаем сертификации этой силовой установки в 2014 г. Что касается доводки двигателя, то это непрерывный процесс, сопровождающий двигатель на всем жизненном цикле, в том числе в период реальной эксплуатации.

— **Как реализуется программа усовершенствования двигателя ВК-2500? Отличаются ли заявленные технические характеристики ВК-2500ПС от тех параметров, которые были выявлены в ходе испытаний?**

— В качестве небольшого отступления хотел бы сказать, что эксплуатация базового двигателя, ВК-2500, успешно продолжает-



МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ФОРУМ «КРЫЛЬЯ РОССИИ»

11-я международная конференция
8–9 октября 2013 года

Москва, гостиница «Ренессанс Москва Монарх Центр»

Международный авиационный форум «Крылья России» — крупнейшая в России ежегодная конференция, посвященная вопросам стратегии развития воздушного транспорта страны.

Одно из важнейших событий в жизни авиатранспортной отрасли, форум «Крылья России» стал традиционным местом встречи лидеров рынка, определяющих развитие бизнеса авиаперевозок в России.

- Как можно оценить перспективы рынка воздушного транспорта России?
- Какова эффективность шагов, предпринимаемых государственными органами?
- Как изменение ситуации на рынке авиаперевозок оценивается инвесторами?
- Готовы ли российские авиакомпании к новому уровню сотрудничества и конкуренции с зарубежными авиаперевозчиками?

Эти и многие другие актуальные вопросы будут обсуждать участники форума «Крылья России».

АУДИТОРИЯ ФОРУМА

Аудитория форума ежегодно составляет около 500 участников — руководителей авиакомпаний, предприятий авиапромышленности, аэропортов, органов государственного регулирования, лизинговых и страховых компаний, предприятий ТОиР, поставщиков продуктов и решений для воздушного транспорта, финансовых институтов, СМИ.

Льготное участие для представителей авиакомпаний.

ОРГАНИЗАТОР

ATO EVENTS

ПРИ УЧАСТИИ

АЭВТ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ПАРТНЕР

AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБСЕРВЕР

ATO.RU

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ

AVIA.RU

Travel.ru

Aviation Explorer

АвиАПОРТ

Russia & CIS Observer

ОТЕЛЬ-ПАРТНЕР

R
RENAISSANCE
HOTEL

(THINK SERVICE)*

Развитая сеть центров послепродажного обслуживания
обеспечивает постоянную готовность Вашего вертолета к новым полетам.
Eurocopter – в вашем распоряжении 24/7



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

* думайте о сервисе

Thinking without limits

 **EUROCOPTER**
VOSTOK

AN EADS COMPANY