ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

ShowObserver

www.ato.ru

ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ HELIRUSSIA 2014

ПЯТНИЦА, 23 МАЯ

Russian engines for Mi-38 6

Airbus Helicopters укрепляется на российском рынке 8

Mi-171A2 in avionics trials 13

«Авиамаркет» сменил владельца . 14

Salut to build helicopter engines . 14

«Ансат» стал медицинским 16

Ukraine takes Mi-8MSB into service 16

Россия и Китай определятся с тяжелым вертолетом 18

Санитарная авиация в Санкт-Петербурге 18

БРЭО для скоростного вертолета 19

Читайте *Show Observer* через мобильное приложение ATO.ru

Available on the App Store

ЗАГРУЗИТЕ НА Google play

Read *Show Observer* through ATO.ru mobile application

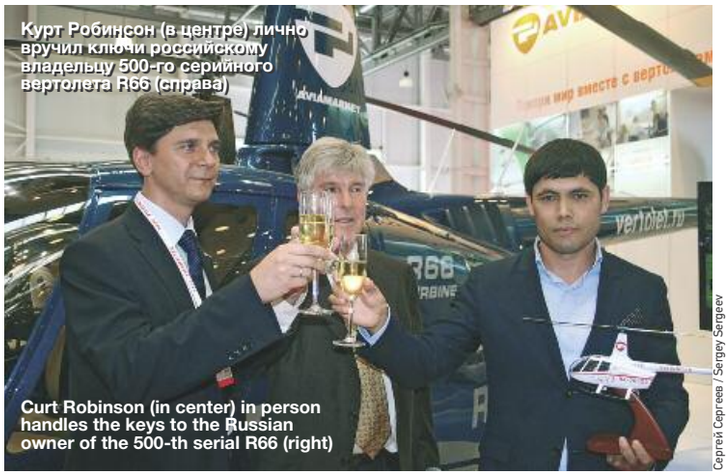
Heliport купил 20 вертолетов Robinson

В первый день работы выставки HeliRussia 2014 компании Heliport и Robinson Helicopter подписали контракт на поставку 20 вертолетов R44 и R66. «Heliport стал крупнейшим в мире покупателем вертолетов Robinson за пределами США», — сообщил Show Observer HeliRussia 2014 глава компании Robinson Helicopter Курт Робинсон, который впервые приехал в Россию. Сейчас на долю Heliport приходится 15% мирового рынка продаж нового вертолета Robinson R66, оснащенного турбовальным двигателем. «Все закупленные вертолеты будут использоваться компанией Heliport, — сообщил Александр Хрусталев, председатель совета директоров группы компаний «НДВ», которая выступает инвестором проекта.

Для технической поддержки вертолетов уже организованы большой склад запчастей и авиационно-техническая база. Сейчас Heliport располагает 20 вертолетами, в их числе Robinson R44 и R66, а также Airbus Helicopters EC130 T2 и AS350 B3. Компания стала первым эксплуатантом EC130 T2 с новыми двигателями; первый борт уже поступил в вертолетный центр «Хелипорт Москва», вторая заказанная машина, по словам Александра Хрусталева, в течение 10 дней должна прибыть в Москву.

«НДВ» планирует создание сети вертолетных площадок-хабов по всей России. Сейчас, по словам Александра Хрусталева, активные переговоры уже ведутся в восьми городах. Создан центр «Хелипорт Москва»; кроме того, приобретен подмосковный «Авиамаркет», который переименован в «Хелипорт Истра». Утром, перед открытием выставки HeliRussia 2014 Александр Хрусталев подписал контракт с губернатором Ульяновской области Сергеем Морозовым о создании вертолетного центра в Ульяновске. Он будет базироваться в портовой особой экомической зоне «Ульяновск-Восточный». Строительные работы начнутся 29 мая. S

Алексей Синицкий



Курт Робинсон (в центре) лично вручил ключи российскому владельцу 500-го серийного вертолета R66 (справа)

Curt Robinson (in center) in person handles the keys to the Russian owner of the 500-th serial R66 (right)

Сергей Сергеев / Sergey Sergeev

Heliport Buys 20 Robinsons

First day of HeliRussia 2014 was marked by the signing of contract for 20 R44 and R66 helicopters between Heliport and Robinson Helicopter, which makes Heliport the largest Robinson customer outside the US, Curt Robinson, head of Robinson Helicopter tells Show Observer HeliRussia 2014.

Heliport is now accountable for 15% of global Robinson R66 sales. “All the helicopters purchased will be operated by Heliport, — said Alexander Khrustalev, Chairman of the NDV Group, which acts as investor for the project. An extensive spares stock and a maintenance base have been secured for maintenance and support of the helicopters. Heliport’s current fleet of 20 helicopters includes Robinson R44 and R66, as well as Airbus Helicopters EC130 T2 and AS350 B3. The company became the launch operator for the EC130 T2 with new engines, the first such aircraft has already been delivered to Heliport Moscow, and the second will reach Moscow within 10 days, according to Khrustalev.

NDV Group is planning a network of helicopter pads throughout Russia. At present, according to Alexander Khrustalev, negotiations are underway in eight locations. Heliport Moscow is operating steadily, besides the group acquired Aviamarket company, based in Moscow region and renamed it Heliport Istra.

In the morning prior to the opening of HeliRussia 2014 Alexander Khrustalev signed a contract with the Governor of Ulyanovsk region Sergey Morozov, which implies creation of helicopter center in Ulyanovsk. It will be based at the Ulyanovsk-Vostochny special economic zone. The construction works are to start May 29. S

Alexey Sinitsky

ShowObserver
ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ HELIRUSSIA 2014

Издатель: А.Б.Е. Медиа
Генеральный директор
Евгений Семенов
Главный редактор
Максим Пядушкин
Авторы
Елизавета Казачкова, Светлана Калинина, Артур Нургалеев, Алексей Синицкий, Екатерина Сороковая
Выпускающий редактор
Валентина Герасимова
Коммерческий директор
Сергей Беляев
Менеджер по маркетингу и рекламе
Сергей Старостин
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 2014: 1A13

Другие издания «А.Б.Е. Медиа»:

AIR TRANSPORT OBSERVER АВИАТРАНСПОРТНОЕ обозрение при участии AVIATION WEEK
Russia & CIS Observer
Ежегодник АТО
ShowObserver ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ MAKS 2015
ShowObserver ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ JetExpo
ATO.RU

Airbus Helicopters расширит электронные сервисы

Компания Airbus Helicopters Vostok летом 2014 г. расширит спектр услуг, предоставляемых клиентам в России и СНГ через информационный портал Keycopter. Согласно сообщению вертолетостроителя, эксплуатантам машин Airbus Helicopters в этом регионе будет открыт доступ к онлайн-услугам e-Customer Requests и e-Warranty.

Как рассказала Show Obserwer директор отдела послепродажного обслуживания Ванесса Шмидт, сервис e-Customer Requests позволит клиентам задать любой технический вопрос, связанный с воздушным судном, и взаимодействовать с ответственными специалистами Airbus Helicopters через Интернет напрямую. «Кроме того, заказчики могут отслеживать процесс решения указанной технической проблемы, вопроса или инцидента», — отметила Ванесса Шмидт. С помощью программы e-Warranty российские клиенты Airbus Helicopters Vostok смогут направлять гарантийные претензии и также контролировать статус решения проблемы. «Новые услуги существенно сокращают время обработки запросов, которые раньше решались по телефону или факсу», — пояснила Ванесса Шмидт. Она также отметила, что через портал Keycopter эксплуатанты вертолетов Airbus Helicopters могут самостоятельно вести учет летных часов находящихся в парке вертолетов.

Екатерина Сороковая

H+S Aviation получила первый заказ на ремонт RR300 из России

Двигатель RR300 на вертолете R66

H+S Aviation

Высокая популярность в России нового вертолета Robinson R66, оснащенного турбовальным двигателем Rolls-Royce RR300, который разработан специально для этого вертолета, неминуемо ставит вопрос о технической поддержке и ремонте этих двигателей. Наряду с собственными ремонтными мощностями Rolls-Royce поддерживает сеть независимых технических центров, которые авторизованы для ремонта RR300. В их число вошла и британская компания H+S Aviation, которая получила сертификат на обслуживание этих двигателей в феврале 2014 г. По словам представителей компании, у нее уже появился первый заказчик из России, имя которого не раскрывается. В компании пока затруднились четко ответить на вопрос, насколько такая процедура соответствует требованиям для вертолетов, зарегистрированных в российском реестре. Вполне возможно, что H+S Aviation придется проходить дополнительную процедуру сертификации в России.

Алексей Синицкий

Двигатель МС-500В получил сертификат

В первый день выставки HeliRussia 2014 украинский двигателестроитель «Мотор Сич» получил сертификат АР МАК для турбовального двигателя МС-500В взлетной мощностью 630 л. с. Эта силовая установка разработана для средних вертолетов взлетной массой 3–5 т. Сегодня «Мотор Сич» ведет переговоры в России с Казанским вертолетным заводом для установки МС-500В на легком многоцелевом вертолете «Ансат» и с Московским вертолетным заводом им. Миля для использования двигателя на проектируемом Ми-54. Как заявил изданию Show Observer представитель «Мотор Сич», вся документация для установки МС-500В на «Ансат» уже имеется и двигатель готов к передаче в Казань для начала испытаний. По его словам, проект может быть реализован в течение полугода. Сейчас на вертолете «Ансат» используется канадский двигатель PW207K.

У украинского производителя есть еще две модификации МС-500В — МС-500В-01 мощностью 810 л. с. для вертолетов взлетной массой 6 т и еще более мощный МС-500В-02 мощностью 950 л. с. на взлетном режиме. Все двигатели типа МС-500В имеют одинаковый конструктивный облик, поэтому «Мотор Сич» рассчитывает получить дополнения к сертификату для новых вариантов к концу 2014 г. Как пояснил главный конструктор «Мотор Сич» Сергей Шанькин, преимущество нового двигателя МС-500В — использование современного центробежного компрессора со степенью повышения давления равной показателю 11,2.

Светлана Калинина

ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ

ОПИРАЯСЬ НА ВОЗДУХ,
ПОКОРЯЕМ СИЛУ
ПРИТЯЖЕНИЯ ЗЕМЛИ

МИ-38

Вертолет Ми-38 имеет непревзойденные транспортные возможности по грузоподъемности и пассажировместимости.
Ми-38 предназначен для перевозки различных грузов до 6000 кг внутри фюзеляжа и до 7000 кг на внешней подвеске.
Вертолет может осуществлять пассажирские перевозки до 30 пассажиров, в том числе эксклюзивные условия для VIP перевозок до 12 пассажиров.

WWW.RUSSIANHELICOPTERS.AERO

Safran Group's bet on industrial cooperation with Russia, which started with the development of SaM-146 engine jointly with NPO Saturn is further advanced with Turbomeca's close partnership with the Russian Helicopters. Olivier Andries, Turbomeca's CEO tells Show Observer that the company is confident enough to take that relationship to a new level.

Safran

Olivier ANDRIES

CEO, Turbomeca

Mr Andries, are you satisfied with the way Turbomeca business is evolving in Russia?

— As we speak, there are 200 Turbomeca engines in operation in Russia, mainly they equip Airbus Helicopters models, with Equreuil being the most successful one (accounting for about 70% of the engine fleet). This is about 2.5 times more than three years ago: in 2011 there were only 80. We expect an increase of Turbomeca fleet in Russia with the entrance into service of Russian Helicopters models, Kamov Ka-226 and Ka-62.

Russia is a strategic country for us for two reasons. Reason one, there's a wide helicopter market, both military and commercial. The second reason is that we consider Russian Helicopters as one of the largest global players with deep competences and a sound strategy. Our view is that its market share is going to grow in the next 20 years. We attach a lot of value and are very satisfied with our partnership, which started five years ago. We are in deep and transparent discussions on future developments, and we are sure that the Russian Helicopters has the means, the willingness and the capability to develop worldwide. We are thrilled to accompany them.

— Are you ready for the start of the Ka-62 flight test program?

— Turbomeca is fully prepared. We have delivered to Russian Helicopters 8 prototype engines Ardiden 3G dedicated to flight test campaign of the Ka-62. In March Turbomeca team joined Russian Helicopters in Arseniev at Progress plant to perform engine installation review, which has been successfully completed. We are ready to provide constant support to Russian Helicopters during flight test preparation phase and will continue to do so during flight tests.

The engine certification is planned for mid-2015. We have signed the contract in April 2011 for at least 308 engines. We are enthusiastic about the Ka-62. We think it is well designed, modern helicopter well fitted for the needs of the commercial off-shore market.

— Turbomeca is developing new types of helicopter engines that will complement existing Arrius, Arriel and Ardiden families. What are these?

— There are two ongoing engine developments. One is the Arrano, which we presented one year ago at HeliExpo. It's a 1100 hp class engine, first application is for Airbus Helicopters X4, but we are absolutely confident that it will have many applications in the 5-6 ton helicopter category.

The other one is a new 3000 hp engine family dedicated to the heavy helicopter market, above 10 tons. In order to develop that strategy we have achieved two things. We have developed together with Rolls-Royce an engine named RTM322, which is a 2500 hp engine for military helicopters Merlin and NH90. Last year we acquired the Rolls-Royce share in this engine, so now RTM322 is a 100% Turbomeca engine. This is going to be the first member of our new large-engine family.

Also, last year we decided to launch a technology demonstrator program called Tech3000. It's new compressor and new hot section for integration to future engines. The aim is to offer a new engine to the heavy helicopter market before 2020. That is the project we have offered to develop jointly with the Russian industry. We are ready to co-operate on the development, production and support of that engine on the 50/50 basis.

— How is your strategy developing in terms of MRO?

— We have an agreement with UTair, which now has a certified maintenance center in Tyumen. Secondly, we have agreed with Russian Helicopters that they could become a certified maintenance center as well. And lastly, we signed last year a license agreement with UZGA (Ural Plant of Civil Aviation in Ekaterinburg – ed.) for a repair center. Meaning that we'll have Russian companies, which are able to do maintenance, and UZGA will have the capability to repair the Arrius and Ardiden for the needs of Russian military and governmental customers. We usually do the repairs ourselves, but we understood that for these customers it is critically important that the repair capability is on Russian soil and by a Russian company.

— Turbomeca is a regular exhibitor at HeliRussia. What will be at display this year and what are your expectations?

> "Russia is a strategic country for us"

— We are going to display the Ardiden 3 engine for Ka-62 and also the RTM322, the first member of the new 3000 shp family. We are expecting a visit of the Russian delegation to discuss the heavy engine project. If we move forward, this is going to be a very big step in the industrial co-operation with Russia.

This interview is prepared by Elizaveta Kazachkova

СОЗДАВАЯ УВЕРЕННОСТЬ В ЗАВТРАШНЕМ ДНЕ

"Рособоронэкспорт" – единственная в России государственная компания по экспорту всего спектра продукции, услуг и технологий военного и двойного назначения. На долю "Рособоронэкспорта" приходится более 80% зарубежных поставок российского вооружения и военной техники. География военно-технического сотрудничества – более 70 стран.

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

РЕКЛАМА

The Klimov-powered Mi-38 first flew in December 2013

Russian Helicopters

Russian engines for the Mi-38

The Klimov TV7-117V helicopter engine will be certified in December 2014, Vladislav Masalov, general director of Russia's United Engine Corporation (UEC), announced in April. This turboshaft engine is now being flight-tested on the third prototype of the new Mil Mi-38 heavy helicopter, which first flew in December 2013. The TV7-117V, with 2,800-3,750 hp contingency power, was developed by UEC's subsidiary Klimov from the certified TV7-117SM turboprop engine. A special interface with the helicopter's main gear box was introduced to enable installation on the Mi-38 prototype. The new engine has an optimised cooling system and an improved FADEC system.

Klimov Executive Director Alexander Vatagin says the TV7-117V surpasses the PWC PW127XS powerplant, which was used on the first two Mi-38 prototypes. The company has already supplied two TV7-117V shipsets for the prototypes; another shipset will be despatched shortly. Several more engines are being used in ground tests and have already clocked more than 100 hours.

Russian Helicopters, the Mi-38 developer, is looking to complete the factory tests in June 2015, followed by certification and first deliveries in late 2015 or early 2016. Kazan Helicopters, a subsidiary of Russian Helicopters, is completing the fourth prototype and gearing up for series production of the model. There are plans to build a full-flight simulator by 2016.

The Mi-38 utility helicopter can transport over 5 t of cargo internally or more than 7 t externally. Applications include passenger transport, SAR, medevac and offshore operations. S

Maxim Pyadushkin

«ЮТэйр» получит первый EC175 в ноябре

Авиакомпания «ЮТэйр» получит первый вертолет EC175 производства компании Airbus Helicopters в ноябре 2014 г. Как рассказали Show Observer представители авиаперевозчика, пилоты «ЮТэйр» уже принимали участие в тестовых полетах новой машины на предприятии Airbus Helicopters в Марселе.

Напомним, что весной 2011 г. «ЮТэйр» заказала 15 вертолетов EC175 и разместила опцион еще на 15 машин такого типа. Авиакомпания планирует использовать эти вертолеты для расширения своего присутствия на рынке и, в частности, для развития направления обслуживания нефтегазового сектора. В январе 2014 г. вертолет был сертифицирован по стандартам Европейского агентства по безопасности авиаперевозок (EASA). «ЮТэйр» станет первым российским эксплуатантом EC175 и одним из первых эксплуатантов вертолетов такого типа в мире.

Как рассказали представители Airbus Helicopters, для консультаций при создании вертолета EC175 привлекались различные потенциальные клиенты; были сформированы рабочие группы из представителей авиакомпаний, работников нефтегазовой отрасли и специалистов по поисково-спасательным работам. Участие принимали и представители авиакомпании «ЮТэйр». Вертолет EC175 с взлетным весом 7500 кг может быть задействован для выполнения работ в нефтегазовой сфере, для поисково-спасательных и медико-эвакуационных операций, а также для деловых перевозок. В зависимости от компоновки он может перевозить до 16 пасс. S

Екатерина Сороковая

Airbus Helicopters

Arrius 2R начал испытания

В конце апреля компания Turbomeca провела первые стендовые испытания турбовального двигателя Arrius 2R. Самый новый представитель семейства Arrius предназначен для нового легкого вертолета Bell-505 Jet Ranger XTM, поэтому испытания проходили в присутствии команды разработчиков из Bell Helicopter во главе с директором программы Полом Уоттсом.

Номинальная мощность двигателя Arrius 2R составляет 500 л. с. Конструкторы решили задачи повышения безопасности и снижения рабочей нагрузки на пилота посредством интеграции цифровой системы управления (FADEC). Параллельно удалось снизить расход топлива и эксплуатационные расходы. Межремонтный ресурс двигателя составит 3000 ч. Разработка 2R ведется с 2013 г. и идет строго по графику; сертификация запланирована на конец 2015 г.

Turbomeca поставила 430 эксплуатантам более 3000 двигателей семейства Arrius, совокупный налет которых превысил 6,6 млн ч. Вариант Arrius 2G1 устанавливается на российские вертолеты Ка-226Т.

Программа вертолет Bell 505 Jet Ranger X была анонсирована в феврале нынешнего года. На сегодня этот однодвигательный вертолет собрал около 200 предварительных контрактов. S

Елизавета Казачкова

ПРЕМЬЕРА на HeliRussia

ПАВИЛЬОН 1, ЗАЛ 4, СТЕНД 4D

Впервые в России!

Только в «Хелипорт Москва» - премьера новейшей модели
Eurocopter EC 130 T2!

HELIPORT
Moscow

Стильный дизайн и превосходный обзор. Безупречные лётные характеристики и максимальный уровень безопасности. Эксклюзивная отделка салона и возможности доставки сразу семи пассажиров. Идеальный воздушный транспорт для VIP-полётов. Абсолютно новые захватывающие впечатления и ощущение полной, безграничной свободы!

Заказать полет на Eurocopter EC 130 T2 можно в «Хелипорт Москва». Круглосуточно.
Стоимость аренды 77 000 рублей в час.

Радиочастота Рублёво 129,5

Обучение - **Аренда** - **Продажа**

Новорижское шоссе, 500 м от МКАД

*Хелипорт Москва **Свидетельство №182

heliport-moscow.ru

(495) 77-000-77

Airbus Helicopters (до этого года известная как Eurocopter) — один из ведущих поставщиков легких вертолетов на российский рынок. В этом году компания вновь принимает участие в выставке HeliRussia. Лоранс Риголини, глава дочерней компании Airbus Helicopters — теперь тоже переименованной в Airbus Helicopters Vostok и отвечающей за продажи вертолетов и их послепродажную поддержку и обслуживание в России и странах СНГ — рассказала Show Observer о текущем положении европейского вертолетостроителя на российском рынке, а также о планах и перспективах развития компании.

Airbus Helicopters Vostok

Лоранс РИГОЛИНИ

генеральный директор компании Airbus Helicopters Vostok

Госпожа Риголини, каких результатов удалось достичь компании Airbus Helicopters Vostok в 2013 г.?

— Начиная с 2010 г. Airbus Helicopters ведет агрессивную маркетинговую политику и стабильно увеличивает продажи вертолетов. 80% машин, проданных в 2012 и 2013 г., предназначаются для новых клиентов компании. В 2013 г. мы поставили в Россию и СНГ 28 вертолетов, из них 23 — легкие однодвигательные машины и пять — легкие двухдвигательные. В общей сложности это более 60% поставок газотурбинных вертолетов западного производства. Россия в прошлом году по количеству поставленных вертолетов впервые вышла на третье место после США и Бразилии.

— Какие модели Airbus Helicopters самые популярные в России и СНГ?

— Все вертолеты Airbus Helicopters, поставляемые в Россию и СНГ, пользуются спросом, поскольку охватывают различные сегменты рынка. Лидером продаж являются легкие однодвигательные вертолеты семейства Ecureuil — AS350 и EC130. На сегодняшний день в России эксплуатируется 155 вертолетов Airbus Helicopters, из них доля легких однодвигательных машин семейства Ecureuil составляет порядка двух третей.

> «На сегодняшний день в России эксплуатируется 155 вертолетов Airbus Helicopters»

— Что больше заказывают: транспортные или VIP-версии?

— Количество продаж коммерческим и частным заказчикам находится примерно на одном уровне.

— Недавно EASA сертифицировало EC145 T2. Есть ли заинтересованность в этом вертолете в России?

— Да, мы считаем вертолет EC145 T2 перспективным в России. Он имеет просторную универсальную кабину, отлично подходит как для установки VIP-салона, так и медицинского модуля и, соответственно, может быть задействован в санитарной авиации.

Наши корпоративные заказчики всегда были одними из самых требовательных к VIP-салонам. Например, из шести поставленных EC145 с дизайном Mercedes Benz два летают именно на территории СНГ. Заказ на первый модернизированный вертолет EC145 T2 с салоном Mercedes Benz также поступил от российского клиента. Машина будет поставлена до конца года.

Среди усовершенствований 4-тонного EC145 T2 следует в первую очередь отметить новые двигатели Arriel 2E производства Turbomeca, а главным визуальным отличием стала замена двухлопастного хвостового винта на закрытый винт типа Fenestron. Машина получила модернизированные редукторы несущего и рулевого винта, кабина пилотов оснащена инновационным цифровым комплексом авионики Helionix с 4-осевым автопилотом, который обеспечивает защиту от выхода за пределы допустимых режимов полета, снижает нагрузку на пилотов и повышает их осведомленность об окружающей обстановке.

— В январе 2014 г. сертифицирован средний двухдвигательный вертолет EC175. Когда планируется сертификация в России?

— Мы планируем завершить сертификацию в АР МАК в этом году. Поставки в Россию начнутся сразу после получения сертификата российских авиационных властей. На эту машину есть несколько стартовых заказчиков и самый крупный из них — российская авиакомпания «ЮТэйр», которая заказала 15 таких вертолетов.

— Каковы перспективы этого вертолета на российском рынке?

— Мы считаем, что этот вертолет крайне перспективен. Раньше у Airbus Helicopters не было продукта в данной категории, так что для нас это выход на новый рынок. Мы как производители и наши клиенты (которые уже оценили эту машину в полете) считаем, что этот вертолет значительно превосходит своих конкурентов в классе средних двухдвигательных вертолетов по экономическим и летно-техническим характеристикам. Сейчас машина предлагается в конфигурации для полетов на плавучие буровые платформы. Существуют и VIP-версии.

— Стоимость вертолетов Airbus Helicopters довольно высока. Будут ли разрабатываться бюджетные версии вертолетов для развивающихся рынков?

— Мы предлагаем вертолеты высокого класса для очень требовательных заказчиков. Некоторые из них работают в сложных климатических условиях, другим нужны вертолеты, оснащенные новейшими технологическими решениями. Тем не менее для того чтобы быть представленными во всех сегментах и использовать новые возможности рынка, Airbus Helicopters предлагает более дешевые варианты некоторых моделей своих вертолетов. Так, например, средний вертолет AS332C1e был разработан специально для эксплуатации в условиях высокогорья и жаркого климата, в том числе для выполнения гуманитарных миссий.

Интервью подготовила Екатерина Сороковая

TECHNOTRADE

SAFRAN
Turbomeca

LET'S FLY TOGETHER!

***TECHNOTRADE* является официальным дистрибьютором компании «TURBOMECA Germany GmbH», входящей в один из крупнейших мировых высокотехнологичных авиационных холдингов «SAFRAN»**

***TECHNO**TRADE* предлагает российским владельцам и операторам вертолетов, оснащенных двигателями ARRIUS и ARRIEL, сотрудничество по следующим направлениям:

1. Поставка двигателей, модулей, деталей, инструментов и справочной документации.
2. Организация технического обслуживания и капитального ремонта.
3. Проведение стандартного обмена двигателей, узлов и агрегатов.
4. Предоставление полного комплекта расходных материалов и компонентов для двигателей ARRIUS и ARRIEL всех модификаций со склада в Москве.

TURBOMECA предоставляет услуги по проектированию, производству, технической поддержке и продаже газотурбинных двигателей, их модулей, агрегатов и деталей. Компания образована в 1938 году, входит в холдинг «SAFRAN».

***TECHNO**TRADE* – **сертифицированный поставщик и провайдер услуг для предприятий гражданской авиации.**

www.techt.ru

109052, Россия, г. Москва,
ул. Нижегородская, д.70, стр.2
Tel./fax: +7 (495) 708-48-00

Turbomeca Certificate №0045-14. Сертификат ISO 90001:2008 № V-13-206. Сертификат СДС ПАТИ № АТИ 070.12

Федор Борисов / Transport-Photo.com

Доля легких и средних вертолетов растет

На сегодня в российском парке зарегистрированных гражданских вертолетов доля тяжелых машин составляет 76%, основу парка по-прежнему составляют Ми-8 в различных модификациях, их в России 1192. При этом, по данным ГосНИИ ГА, за прошедшие пять лет российский вертолетный парк увеличился на 355 машин, из которых 314 — вертолеты легкого и среднего класса, 287 из них — зарубежного производства.

За последние пять лет рост парка вертолетов легкого и среднего класса составил 166,8%, тогда как увеличение парка тяжелых вертолетов — 3,2%. Несмотря на то что в структуре парка по-прежнему преобладают машины тяжелого класса, наблюдается явная тенденция к опережающему росту количества вертолетов среднего и легкого класса по отношению к тяжелым вертолетам..

В России в структуре вертолетных работ пока преобладают услуги для нефтегазового комплекса, где востребованы в основном тяжелые машины. Однако наметилось бурное развитие применения вертолетов в медицинских целях. Растет спрос и на другие услуги, более доступные для легких и средних вертолетов. ВС этих классов находят все более широкое применение не только у частных владельцев и у небольших вертолетных операторов, но и в государственных службах (МЧС, МВД), а также в крупных коммерческих авиакомпаниях, среди которых «ЮТэйр» и «Газпромавиа». S

Алексей Синицкий

Вертолетные тренажеры ЦНТУ «Динамика»

В этом году российский разработчик авиационных тренажеров — ЦНТУ «Динамика» заключил контракты на поставку учебно-тренировочных комплексов (УТК) для подготовки экипажей вертолетов Ми-28Н и Ка-52 для нужд российского Министерства обороны. В состав УТК Ка-52 войдут комплексный тренажер экипажа КТЭ-52 и автоматизированная система обучения АСО-52. В состав УТК Ми-28Н войдут специализированный тренажер экипажа вертолета СТВ-28 и учебный компьютерный класс УКК-Ми-28Н-Л для подготовки и переучивания летных экипажей. Тренажеры для экипажей вертолетов Ми-28Н и Ка-52 поставляются для Минобороны с 2010 и 2011 г. соответственно.

«Динамика» также выполнила ряд контрактов по созданию комплексных тренажеров для экипажей гражданских вертолетов семейства Ми-8/17, которые эксплуатируются как в России, так и за рубежом. По словам разработчиков, отличительная особенность тренажеров «Динамики», созданных для гражданских вертолетов, — наличие таких важных прикладных опций, как отработка взаимодействия членов экипажа при транспортировке грузов на внешней подвеске и отработка действий при пожаротушении с использованием водосливного устройства. «Динамика» участвовала и в создании прототипов комплексных тренажеров экипажей перспективных вертолетов Ка-226Т и Ми-171А2 со «стеклянной кабиной». S

Алексей Синицкий

Так выглядит автоматизированная система обучения экипажей Ка-52

ЦНТУ «Динамика»

Aviamarket gets a new owner

Russia's NDV Group, which owns the helicopter centre Heliport Moscow, announced in late April that it was purchasing Aviamarket, one of Russia's largest dealers in Robinson helicopters based in Bunkovo, Moscow region. NDV Group's managing director Alexander Khrustalev says the purchase cost his business upwards of 500 million roubles (about $14 million). Aviamarket will now be rebranded as Heliport Istra, and will become Heliport Moscow's primary aircraft maintenance facility. A new hangar to be built in Bunkovo in the next two years will be used as a line maintenance station, including for Eurocopter and Bell helicopters.

Aviamarket to date has delivered around 50% of all Robinsons operated in Russia. Between 85 and 100 helicopters are currently based at the Bunkovo heliport, which shares the grounds with a servicing center for 200 rotorcraft, dealership offices and a training center. Aviamarket also offers charter helicopter services.

Khrustalev says Heliport is planning to develop helicopter tourism and build a flying school in Moscow Region. NDV Group has already purchased several Robinson R44s and R66s for the Heliport Istra aviation club and found a place to keep one of its two Eurocopter EC130T2s. Heliport Istra will also continue as a Robinson dealership. Khrustalev says the gas-turbine R66 is currently the most popular Robinson model in Russia. Heliport Moscow has sold 10 helicopters since the beginning of this year: several Robinson R66s and R44s, as well as two Bell-407s. S

Svetlana Kalinina

Leonid Faerberg / Transport-Photo.com

Aviamarket has delivered around 50% of all Robinsons operated in Russia

Борьба между суперсредними

Развитие шельфовой добычи нефти и газа сформировало новую нишу на мировом вертолетном рынке, в борьбу за освоение которой включились все ведущие мировые производители.

Традиционно шельфовые морские работы (их еще называют офшорными) обслуживаются вертолетами тяжелого класса, например Airbus Helicopters EC225 или Sikorsky S-92, которые предназначены для полетов на большие расстояния (до 460 км) с максимальной загрузкой до 18–19 пасс. Однако нефтегазовой отрасли потребовались машины для работы на относительно коротких дистанциях, не превышающих 180–270 км, которые имели бы высокую пассажировместимость и при этом меньшие эксплуатационные расходы по сравнению с EC225 или S-92. Налицо пробел в сегменте вертолетов суперсреднего класса, который обещает стать одним из самых высококонкурентных, — в борьбу за лидерство вступят сразу три модели: AW189, EC175 и Bell-525 Relentless.

Позже всех в сражение вступит Bell Helicopters со своим вертолетом Bell-525, первый полет которого должен состояться только в конце этого года. Пока все внимание приковано к его главным европейским конкурентам — AW189 и EC175, практически одновременно сертифицированным в Европе. Сертификация EC175 состоялась 30 января 2014 г., а AW189 — 7 февраля.

Вертолетный оператор Bristow станет первым клиентом, который сможет на деле проверить этот принцип. Эта компания, которая будут обслуживать энергетическую компанию GDF Suez в южной части Северного моря, стала стартовым заказчиком вертолетов AW189. По словам руководства Bristow, вертолеты AW189 станут идеальной заменой эксплуатируемых компанией машин дальнего радиуса действия Aerospatiale AS332L Super Puma.

Процесс разработки вертолетов EC175 омрачился различными проблемами, но тем не менее эта модель, скорее всего, будет первенцем на рынке. Первые машины, вероятно, поступят на рынок только в II полугодии 2014 г., хотя стартовые заказчики, в числе которых российская «ЮТэйр», бельгийская NHV и французская Heli-Union, должны были получить первые машины еще год назад. У производителя возникли трудности с интеграцией и окончательной доработкой авионики Helionix, однако сейчас проблема решена. По утверждению Airbus Helicopters, EC175 обладает более впечатляющими характеристиками по сравнению с ожидаемыми результатами и сейчас компания хочет окончательно доработать свое детище, сгладить имеющиеся ошибки и наладить производственный процесс.

Airbus Helicopters объявил о создании модификации EC175 с увеличенным взлетным весом

Airbus Helicopters

В середине мая производитель объявил, что увеличил взлетный вес этой модели до 7800 кг, что дало ей дополнительные 300 кг полезной нагрузки или 74 км радиуса действия. Эта модификация будет сертифицирована до конца 2016 г. Базовый вариант может перевозить 12 пасс. на расстояние до 350 км или 18 пасс. на расстояние до 180 км. Заявленные характеристики модели AW189 почти такие же. Вертолет AgustaWestland массой 8300 кг способен перевозить 18 пасс. на расстояние до 200 км, 16 пасс. — до 260 км и 12 пасс. — до 360 км. Разница между двумя моделями минимальна, хотя по количеству заказов AW189 немного опережает EC175.

Догнать европейских конкурентов намерен и Bell Helicopter со своим Bell-525. Это будет первый коммерческий вертолет, оснащенный электродистанционной системой управления. При взлетной массе 8750 кг он сможет брать на борт до 19 чел. и потенциально будет конкурировать также с моделями EC225 и S-92.

Алексей Синицкий

Aero Sekur, a specialist supplier of safety systems and engineering services for the global aerospace and defence market, is, for its first time, at the 7th HeliRussia, with its range of new products and services.
With more than forty-years' history, international representation and focus on innovation, its product portfolio for the helicopter industry is focused on integrated life-raft systems, integrated floatation systems, inflation systems (both pyro and non-pyro) as well as light-weight flexible fuel tanks, crashworthy and self-sealing.
At its stand 4E4, Aero Sekur boasts its consolidated products as well the recent achievements with the newly developed and qualified Emergency Floatation Systems and Fuel Tanks for helicopters.
With more than 700 integrated floatation systems and integrated life-raft systems delivered to Agusta Westland and Airbus Helicopter over the last 10 years, Aero Sekur supplies the AW169, AW139, AW189 family of helicopters as well the EC175.

Aero Sekur boasts a global network of repair stations to guarantee full Integrated Logistic Support to its products in the field. Approved repair stations are in Brazil, UAE, Norway, Japan, USA and South Africa.

Aero Sekur, based 30km south of Rome-Italy, offers the following solutions:
design&manufacturing of Integrated life-raft systems, integrated floatation systems, inflation systems (both pyro and non-pyro) as well as light-weight flexible fuel tanks, crashworthy and self-sealing.
Aero Sekur is EN9100:2009, EASA Part21, Part145, FAR145 and USDoT approved.

AERO SEKUR

Компания Bell Helicopter успешно закрепилась на российском рынке: здесь эксплуатируется несколько десятков вертолетов этого производителя. Американский вертолетостроитель работает в нашей стране через региональных партнеров — компании Jet Transfer и Helidrive. Патрик Мулэй, управляющий директор Bell Helicopter по Европе и России, рассказал изданию Show Observer о новых продуктах компании и региональной маркетинговой стратегии.

Bell Helicopter

Патрик МУЛЭЙ

управляющий директор Bell Helicopter по Европе и России

Господин Мулэй, кто является вашими российским клиентами — в основном частные владельцы или также коммерческие операторы?

— У Bell Helicopter обширная клиентская база в России, которая включает в себя частных владельцев, корпоративных клиентов и коммерческих операторов. Наша однодвигательная модель Bell-407/407GX весьма популярна среди частных пилотов, поскольку имеет современную «стеклянную» кабину. Недавно мы представили новый вертолет Bell-505 Jet Ranger X, который будет доступен по цене около 1 млн долл. Как только он будет сертифицирован, частным владельцам откроется путь к еще одной доступной и комфортабельной винтокрылой машине.

Двухдвигательная модель Bell-429 занимает лидирующие позиции в России в сегменте легких двухдвигательных вертолетов для корпоративных и VIP-перевозок. Начиная с первой поставки вертолета Bell-429 в Россию в 2011 г., мы передали заказчикам в этом регионе почти 20 машин данного типа, предназначенных для корпоративных перевозок. Наше представительство в России — Jet Transfer отлично выполняет работу по продвижению этого вертолета на рынке корпоративных и VIP-перевозок.

Не так давно другой наш представитель и сервисный центр в Санкт-Петербурге, Helidrive, стал предлагать услуги неотложной вертолетной медицинской помощи (HEMS) в Северо-Западном регионе России на вертолетах Bell-429. Мы видим огромный потенциал в сегменте HEMS в России. Фактически Bell-429 был спроектирован преимущественно для экстренных медицинских перевозок; эта модель отличается просторной кабиной, которая может вместить двух пациентов и медицинский персонал в составе трех человек, а также широкими боковыми и задними дверями, обеспечивающими быструю и легкую погрузку-выгрузку пациентов.

— В 2013 г. начались поставки вертолетов Bell-407GX в Россию. Сколько машин данного типа уже было поставлено? Для каких целей здесь используются эти однодвигательные вертолеты?

— Bell Helicopter получила сертификат типа на вертолет Bell-407GX от российских авиационных властей в ноябре 2013 г. За последние шесть месяцев мы поставили в Россию три таких вертолета, а в течение лета ожидается поставка еще четырех машин. Эти вертолеты в основном имеют конфигурацию для выполнения повседневных задач и VIP-перевозок. Данные однодвигательные машины также начинают переоборудоваться под медицинские перевозки. Сейчас мы ожидаем завершения поставки в Россию во второй половине этого года первого Bell-407GX для медицинских перевозок и в скором времени надеемся получить дополнительные заказы.

— На предыдущей выставке HeliRussia компания Bell подписала соглашение с российской фирмой «Транзас Авиация», которое предусматривало оснащение вертолетов Bell-407 и Bell-429 российским навигационным оборудованием. Оказалось ли данное сотрудничество успешным?

— В Bell Helicopter один из ключевых компонентов бизнеса — способность прислушиваться к мнению наших клиентов. Если существующий или потенциальный российский заказчик потребует установить на вертолет какое-либо специальное оборудование российского производства, мы тщательно проанализируем данный запрос и попытаемся предложить рабочее решение. Согласно требованиям российских авиационных властей все иностранные вертолеты российской регистрации должны быть оборудованы аппаратурой ГЛОНАСС до 1 января 2017 г. Мы выбрали фирму «Транзас Авиация» как производителя аппаратуры ГЛОНАСС и планируем завершить установку этого оборудования в сроки, определенные российскими авиационными властями.

> «Один из ключевых компонентов нашего бизнеса — умение прислушиваться к мнению клиентов»

— Bell Helicopter в настоящее время разрабатывает две новые модели вертолетов: суперсредний Bell-525 и легкий Bell-505. Почему вы думаете, что эти модели будут востребованы в России и странах СНГ?

— В настоящее время отмечается всплеск интереса к обеим моделям, поскольку они готовятся к первым полетам, которые должны состояться в этом году. В процессе демонстрации макета Bell-505 Jet Ranger X по всему миру мы получили более 200 заказов на этот вертолет. Bell-525 — первый в мире коммерческий вертолет с электродистанционной системой управления, который отличается безопасностью и надежностью эксплуатации в суровых условиях со снижением рабочей нагрузки на пилота. Разработанный при непосредственном участии клиентов Bell-525 предложит своим владельцам беспрецедентную ситуативную информированность, а также повышенную безопасность и надежность благодаря первой в мире приборной панели с сенсорными дисплеями, разработанной специально для вертолетов. Вертолеты Relentless смогут с комфортом разместить на борту 16 пасс. и двух членов экипажа, а их максимальная скорость и дальность полета составят 287 км/ч и 930 км соответственно.

Интервью подготовили Максим Пядушкин и Артур Нургалеев

Санкции не коснулись вертолетостроения

Введение санкций против российских чиновников не оказало никакого влияния на российский авиапром и вертолетостроение в частности. По словам заместителя министра промышленности и торговли Юрия Слюсаря, Минпромторг продолжает рабочие контакты с европейскими и американскими промышленными компаниями, реализующими масштабные проекты в России, в том числе в авиационной промышленности. «Те проекты, которые у нас есть в авиационной сфере, настолько масштабны и перспективны, что отказаться от этого по политическим причинам невозможно», — подчеркнул замминистра.

Напомним, что в связи с присоединением Крыма к России США ввели санкции в отношении 17 российских компаний, а также ряда высокопоставленных чиновников. Они пока не коснулись российского вертолетостроения, несмотря на то что Сергей Чемезов, генеральный директор госкорпорации «Ростех» (куда входит холдинг «Вертолеты России» и производитель вертолетных двигателей Объединенная двигателестроительная корпорация), подпал под их действие. Однако в отношении Чемезова санкции применены исключительно как к физическому лицу. Согласно официальному заявлению «Ростеха», введенные ограничения не станут препятствием для исполнения Сергеем Чемезовым обязанностей генерального директора «Ростеха», а также не окажут влияния на деятельность компаний, в которых он входит в состав советов директоров. S

Екатерина Сороковая

The new KBO-17 avionics suite installed at Mi-171A2

Russian Helicopters

Mi-171A2 in avionics trials

The Russian Helicopters holding company is flight-testing the Mil Mi-171A2 transport helicopter — the latest modification of the Mi-8/17 family. The first flying prototype is currently being tested with the new KBO-17 avionics suite at the Tomilino, Moscow Region-based National Helicopter Building Center.

The Mi-171A2's upgraded rotor system has already been flown on a testbed. The main rotor blades are composite; the rotorhub and swashplate have been redesigned; an upgraded 8M transmission unit and an X-shaped tail rotor are installed. The flight tests demonstrated lower main rotor vibrations, a 700 kg increase in the rotor lift, and greater stability thanks to the new tail rotor design. The testbed reached a maximum speed of 300 km/h.

The airframe of the second prototype has been delivered from Ulan-Ude Helicopter Plant; its final assembly will be performed in Tomilino. The aircraft is expected to join the flight testing program in the second quarter of this year.

A Russian type certificate may be issued in the second quarter of 2015, after which series production should begin. Russian Helicopters says there is interest from major Russian and international helicopter operators. S

Elizaveta Kazachkova

«Авиамаркет» сменил владельца

В конце апреля владелец вертолетного центра «Хелипорт Москва» — группа компаний «НДВ» сообщила о приобретении одного из крупнейших российских дилеров легких вертолетов Robinson, подмосковной компании «Авиамаркет». По словам гендиректора НДВ Александра Хрусталева, цена покупки составила больше полумиллиарда рублей. Теперь «Авиамаркет» будет переименован в «Хелипорт Истра» и станет главной авиационно-технической базой «Хелипорт Москва». На базе «Авиамаркета» в подмосковном Буньково в течение двух лет будет построен еще один ангар — линейная станция, в том числе для обслуживания вертолетов Eurocopter и Bell.

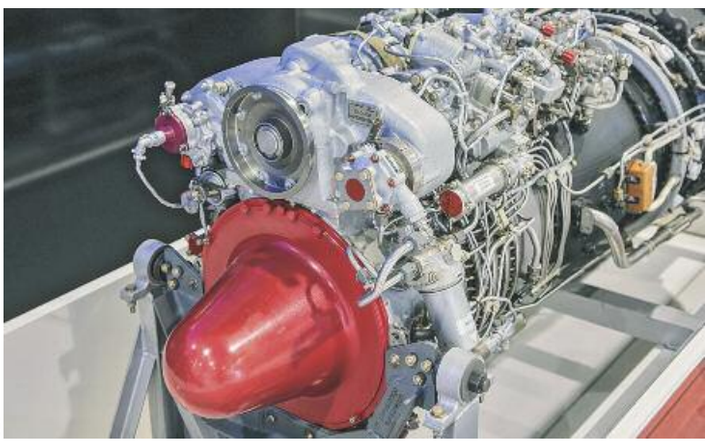
«Авиамаркет» поставил примерно половину эксплуатируемых в России вертолетов Robinson. По данным представителей компании, на вертодроме в Буньково сейчас базируется около 85–100 вертолетов. На этой территории расположен сервисный центр, где обслуживается 200 винтокрылых машин, также там находятся дилерский и учебный центры. Кроме того, компания осуществляет чартерные вертолетные перевозки.

По словам Хрусталева, «Хелипорт» планирует развивать вертолетный туризм и летную школу в Московской области. НДВ уже закупила для аэроклуба «Хелипорт Истра» несколько вертолетов Robinson R44 и R66 и подготовила место для базирования одного из трех купленных Eurocopter EC130 T2. Также компания продолжит продавать вертолеты . Как объяснил Хрусталев, самый востребованный вертолет в России сегодня — R66 с газотурбинным двигателем. Глава НДВ сообщил, что с начала 2014 г. «Хелипорт» осуществил сделки по продаже десяти вертолетов: нескольких Robinson R66, R44 и пары Bell-407.

Светлана Калинина

База «Авиамаркета» в Буньково будет переименована в «Хелипорт Истра»

Леонид Фаербер / Transport-Photo.com



UEC

Salut to build helicopter engines

Russia's Salut Scientific Industrial Center for Gas Turbines is planning to supply parts for Klimov VK-2500 helicopter engines. The company will build compressor rotors and stators, compressor brackets and main transmissions for this powerplant model.

The VK-2500 is an upgraded version of the TV3-117VMA gasturbine engine, which was developed by Klimov Design Bureau in the 1970s. It powers Mil Mi-17, Mi-28 and Mi-35 helicopters, as well as Kamov Ka-32s and Ka-52s.

At present, most of the VK-2500 engines powering Russian helicopters are supplied by the Ukrainian propulsion specialist Motor Sich. Under a Russian import substitution program, series production of the model is being gradually moved to Russia. The primary production facility for the VK-2500 will be situated at a new industrial site built by Klimov (a subsidiary of the United Engine Corporation) in St Petersburg's Shuvalovo district under the St Petersburg Motors program. The main production shop was put into operation in December 2012, assembling and testing the first VK-2500 built entirely with Russian-made parts. The facility will become fully operational in 2014, and is expected to bring its output up to 500 powerplants per year by 2016.

The St Petersburg Motors backlog currently stands at 215 engines, including 65 TV3-117s and 150 VK-2500s.

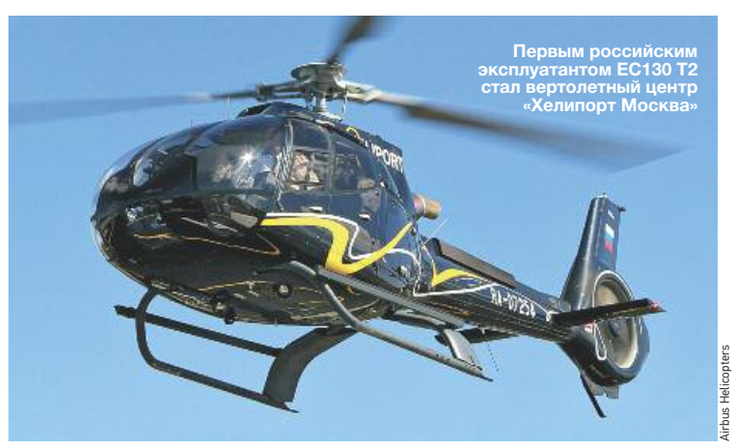
Ekaterina Sorokovaya

Растут продажи нового EC130 T2

Год назад на HeliRussia 2013 в России был впервые представлен новый однодвигательный вертолет EC130 T2, а сейчас он уже эксплуатируется в нашей стране. Первым отечественным эксплуатантом этого типа в марте стал вертолетный центр «Хелипорт Москва» (входит в группу компаний «НДВ»). В ближайшее время компания получит второй EC130 T2 в рамках контракта, подписанного в декабре прошлого года. Первый на пространстве СНГ вертолет этой модификации был поставлен осенью прошлого года в Казахстан.

По информации компании Airbus Helicopters Vostok (российская «дочка» европейского вертолетостроителя Airbus Helicopters), семейство легких вертолетов Ecureuil, в которое входят AS350, EC130 и AS355, стало бестселлером компании на российском рынке. Это неудивительно, поскольку российская промышленность пока не может предложить в достаточном количестве вертолеты аналогичного класса. В 2013 г. Airbus Helicopters Vostok поставил в Россию и страны СНГ 28 вертолетов; из них 19 одномоторных AS350 и четыре двухмоторных AS355, а также два EC120, два EC130 и один EC145. В результате парк вертолетов Airbus Helicopters в СНГ достиг 230 машин, из которых на Россию приходится примерно 180 вертолетов.

Алексей Синицкий



Первым российским эксплуатантом EC130 T2 стал вертолетный центр «Хелипорт Москва»

Airbus Helicopters

Helicopters have long remained among the Russian defense industry's best-selling exports. The Russian state arms exporter Rosoboronexport delivered more than 140 Mil Mi-17 and Mi-35 helicopters to foreign customers last year. Vladislav Kuzmichev, deputy head of the Helicopter Exports Department, who is leading the Rosoboronexport delegation at HeliRussia 2014, told Show Observer about the company's approach to marketing Russian rotary-wing aircraft internationally.

Rosoboronexport

Vladislav KUZMICHEV

Deputy head of the Helicopter Exports Department, Rosoboronexport

Is Rosoboronexport planning to sign any new international contracts at HeliRussia 2014?

— We work untiringly to address foreign customers' requests for purchase. No signings are planned at this exhibition, but our delegation has a busy schedule of meetings and talks with foreign partners. I am convinced that we will sign new export contracts after HeliRussia 2014.

— Could you outline Rosoboronexport's marketing policy as applied to combat helicopters?

— There are two prongs to our marketing work when it comes to combat rotorcraft. First, there are exports of modernized Mil Mi-35 attack helicopters, which have performed well in a number of armed conflicts. An upgraded version, the Mi-35M, enjoys a strong demand in many regions of the world.

Second, there are exports of the new Mil Mi-28NE attack helicopter. Thanks to its dual controls this model can be used both as a trainer aircraft and as a versatile attack platform.

International specialists highly praise the Kamov Ka-52 reconnaissance/attack helicopter. This highly competitive model's co-axial rotor design ensures its high performance and unique maneuverability. The Ka-52 also has advanced avionics and weaponry, further boosting its combat potential.

All requests for purchase of combat helicopters necessarily cover the delivery of associated equipment required for the deployment of the line maintenance service and armoury depot. In many instances we work with our foreign customers to set up servicing centers on their territory.

— Is Rosoboronexport currently running in any foreign helicopter tenders?

— The company is bidding with the Kamov Ka-226T in the Indian Defense Ministry's tender for 197 reconnaissance and surveillance helicopters, which was announced in July 2008. Successful evaluation trials have been held in India and in Russia. The tender results are expected to be drawn shortly.

— The Ukrainian engine maker Motor Sich is a primary supplier of powerplants for Russian helicopters. What is the possibility of the current tensions between the two countries affecting Rosoboronexport's foreign contracts?

— The Motor Sich management has stated that curtailing engine exports to Russia would impact on Ukraine, since Motor Sich is in close cooperates with Russian enterprises.

In addition, Russia continues to organize domestic production of helicopter engines at the St Petersburg-based company Klimov in the framework of a self-reliance program, which calls for the eventual launch of indigenous production and final assembly of helicopter powerplants.

> "The advantages of our aircraft are best demonstrated in adverse climatic conditions"

— What are the advantages of Russian helicopters over their foreign competition?

— Both Russian and international industry experts believe that the Russian helicopters surpass most of their foreign equivalents in terms of performance, combat potential, reliability, and ease of operation.

The advantages of our aircraft are best demonstrated in adverse climatic conditions. For example, NATO officers believe that our Mi-17 helicopters are irreplaceable in hot climates and desert terrain.

To give you just one example, Rosoboronexport delivered Mi-171Sh and Mi-35P helicopters to Peru two years ago. A Peruvian pilot's comment was succinct and to the point: «These are not just helicopters. They are flying beasts!» S

This interview was prepared by Maxim Pyadushkin

Brazilian Air Force's pilots accept their first Mil Mi-35M attack helicopter in 2010

Rosoboronexport

«Ансат» стал медицинским

Холдинг «Вертолеты России» показывает на HeliRussia 2014 новый вариант применения легкого вертолета «Ансат», который разработан и выпускается на входящем в холдинг Казанском вертолетном заводе. Если ранее этот вертолет выпускался в патрульной и учебной модификациях, то сейчас производитель предлагает его с санитарной кабиной.

Установленный на вертолете медицинский модуль позволяет использовать «Ансат» для эвакуации одного пострадавшего в крайне тяжелом или тяжелом состоянии, на носилках. Как сообщает производитель медицинского модуля, во время перевозки медицинская бригада может проводить непрерывный мониторинг состояния пострадавшего, поддерживать жизненно важные функции его организма и проводить интенсивную терапию в объеме специализированной медицинского помощи. Вес модуля с медицинским оборудованием составляет 147 кг, его энергопитание осуществляется от бортовой сети вертолета.

По словам гендиректора «Вертолетов России» Александра Михеева, сейчас холдинг работает над получением дополнений к сертификату, в частности на возможность применения оборудования данной санитарной кабины. «Эту работу планируется завершить в конце этого — начале следующего года, после чего в 2015–2016 гг. начнется серийное производство и первые поставки «Ансата» заказчикам», — рассказал он.

Программа разработки двухдвигательного вертолета «Ансат» вместимостью 7–9 кресел была запущена в 1997 г. Изначально машина создавалась с электродистанционной системой управления (ЭДСУ). Этот вариант «Ансата» прошел госиспытания и сейчас поставляется в ВВС России, где используется для обучения курсантов. В августе 2013 г. был получен сертификат на грузовую версию данного вертолета с гидромеханической системой управления (ГМСУ). Сейчас помимо одобрения использования медицинского модуля «Вертолеты России» планируют сертифицировать версию с ГМСУ для пассажирских перевозок, а также получить дополнения к сертификату типа на систему улучшения устойчивости и увеличение максимально взлетного веса вертолета до 3600 кг. Одновременно на Казанском вертолетном заводе идет подготовка к серийному производству коммерческого варианта «Ансата».

Максим Пядушкин

Кабина «Ансата» позволяет перевозить одного лежачего пострадавшего

«Вертолеты России»

Ukraine takes Mi-8MSB into service

In April 2014, acting Ukrainian Defence Minister Mykhaylo Koval signed a decree introducing the Mil Mi-8 military transport helicopter into service with the national armed forces. The aircraft, a re-engined version of the Mi-8T helicopter, is fitted with a pair of TV3-117VMA-SBM1V 1 Series engines.

The new turboshaft engine was developed by Ukrainian powerplant specialist Motor Sich from the TV3-117VMA-SBM1 turboprop model, which powers the Antonov An-140 fixed-wing aircraft. The aim of the upgrade was to improve the Mi-8's hot-and-high performance. The engine has an extended service life of 5,000 h/5,000 cycles TBO, against the previous TV3-117 modification's 2,000 h/2,000 cycles.

Motor Sich representatives say the TV3-117VMA-SBM1V underwent flight tests on a Mil Mi-8MTV-5-1 testbed at Moscow Mil Helicopter Plant in 2012. In April 2013, the Russian Defense Ministry held successful joint flight tests at the Torzhok combat evaluation center. A single Mi-8MSB fitted with a pair of TV3-117VMA-SBM1Vs is currently in operation with the Belarusian carrier Orsha Air. The TV3-117VMA-SBM1V engine is represented at HeliRussia 2014 by the Series 1, 2, 4, and 4E versions. Motor Sich says all these modifications have already been certificated, including the Series 4 air-start and 4E electric-start versions; the latter two variants are intended as re-engining solutions for in-service Mi-8T and Mi-8MSB helicopters. TV3-117VMA-SBM1V engines can also be fitted on Mil Mi-24 gunships and on the experimental Kamov Ka-137 UAV. Motor Sich is currently bench-testing the engines with different FADEC options.

In 2012, TV3-117VMA-SBM1V Series 4E engines were test-flown on the upgraded Mi-8MSB helicopter. In June 2013, Motor Sich successfully bench-tested the TV3-117VMA-SBM1V Series 4/4E modifications in the interests of the Ukrainian Defense Ministry. Also last year, a Mil Mi-8MSB powered by TV3-117VMA-SBM1V Series 4E engines set a world altitude record by climbing to 9,150 m.

Svetlana Kalinina

Mi-8MSB has already been demonstrated at HeliRussia

Leonid Faerberg / Transport-Photo.com

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ • INTERNATIONAL FORUM
ТЕХНОЛОГИИ В МАШИНОСТРОЕНИИ
ENGINEERING TECHNOLOGIES 2014

ОБОРОНЭКСПО 2014

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И ФОРУМ
ВООРУЖЕНИЯ • ТЕХНОЛОГИИ • ИННОВАЦИИ

ПОВЕРКА ОТРАСЛИ

13-17 августа

Оборонно–промышленный комплекс демонстрирует последние достижения на приоритетных направлениях

Вооружение и техника ПВО.
Ракетно-космическая техника.
Высокоточное оружие.

Системы боевого управления и связи.
Средства радиоэлектронной борьбы
и информационной безопасности.

Средства разведки.
Беспилотные летательные аппараты и комплексы.
Роботы и робототехника.

Ракетные и артиллерийские системы и комплексы.
Автобронетанковая техника и вооружение.
Вооружение ВВС и ВМФ.

Инновационные материалы и технологии
в оборонной промышленности.

И многое другое, чем гордится сегодня ОПК...

ОРГАНИЗАТОРЫ

МИНПРОМТОРГ РОССИИ

ФСВТС России

Ростех

МОСКВА • ЖУКОВСКИЙ
АЭРОДРОМ РАМЕНСКОЕ • ТВК «РОССИЯ»

www.oboronexpo.com

Новый российско-китайский вертолет будет создан на основе технологий Ми-26Т

ATO.ru

Россия и Китай определятся с тяжелым вертолетом

В этом году холдинг «Вертолеты России» и китайская компания Avicopter, вертолетное подразделение авиационного холдинга AVIC, планируют окончательно определить облик совместного тяжелого вертолета, рассказал на открывшейся сегодня выставке HeliRussia глава российского производителя Александр Михеев. По его словам, работа с китайскими партнерами над программой тяжелого вертолета Advanced Heavy Lifter (AHL) ведется с 2008 г. Последние консультации были проведены в ходе недавнего визита российского президента в Шанхай. Как объяснил Михеев, новая тяжелая машина будет создаваться на базе технологий самого большого вертолета в мире — Ми-26Т. «Но это будет абсолютно новый вертолет», — подчеркнул он. Ранее сообщалось, что Китай заинтересован в создании транспортного вертолета с взлетным весом 30 т. Партнеры обсуждают различные формы сотрудничества по проекту: создание СП для выпуска новой машины исключительно для китайского рынка или его совместное производство.

Максим Пядушкин

«Вертолеты России» расширяют сервис

Улучшение послепродажного сервисного обслуживания своей продукции стало в последние годы одной из основных задач холдинга «Вертолеты России». Российский вертолетостроитель объявил сегодня, что в 2015 г. будет открыт сервисный центр для вертолетов Ми-8 и Ми-17-1В в Египте, а в 2016 г. — центры по обслуживанию Ми-35 в Бразилии и Ми-171Ш в Перу. Тогда же планируется завершить дооснащение авиаремонтного завода в Индии для ремонта вертолетов Ми-17В-5. «Именно на эти страны приходится более половины вертолетов российского производства, поставленных на экспорт в последние годы», — отметил заместитель генерального директора «Вертолетов России» по сервису Юрий Борисов.

Для повышения качества и оперативности сервисного обслуживания в конце прошлого года внутри холдинга был образован сервисный блок. В его составе созданы две дирекции по ремонту и сервису: одна для иностранных заказчиков и российской коммерческой авиации, другая для государственной авиации. Последняя работает с самым крупным заказчиком холдинга — Министерством обороны России. В декабре «Вертолеты России» заключили государственный контракт на выполнение работ по сервисному обслуживанию вертолетов Минобороны России с декабря 2013 г. по ноябрь 2016 г.

Важную роль в работе по сервисным контрактам с Минобороны предстоит сыграть вошедшим в состав холдинга пяти авиаремонтным заводам, расположенным в разных регионах России — от Калининградской области до Хабаровского края. Кроме того, как объяснил Борисов, планируется создать оборотный фонд покупных комплектующих изделий для подержания исправности новых типов вертолетов, систему организаций, ответственных за поддержание исправности вертолетного парка, на каждой авиабазе ВВС и морской авиации ВМФ.

Максим Пядушкин

Санитарная авиация развивается в Санкт-Петербурге

В марте этого года усилиями вертолетного центра Helidrive в Санкт-Петербурге и Ленинградской области стартовал проект санитарной авиации. Запуску службы медицинской эвакуации на вертолетах предшествовал год подготовительной работы. Инициатива проекта принадлежит Минздраву, медицинские бригады предоставляются городской станцией скорой помощи, все остальное — закупку и эксплуатацию двух вертолетов Bell-429EMS, строительство вертолетных площадок и оформление аэронавигационных паспортов, разработку проектов нормативных документов — компания пока выполняет на собственные средства.

За три месяца в районные больницы Ленинградской области перевезены по воздуху 36 чел. Уже сейчас функционируют площадки в Луге, Тихвине, Гатчине, Лодейном Поле, Всеволожске, а всего возле районных медицинских учреждений планируется построить 18 вертолетных площадок.

Параллельно прорабатывается второй этап проекта — эвакуация пострадавших в ДТП на Кольцевой автомобильной дороге (КАД) Санкт-Петербурга. «Уже проведены две тренировки, в ходе которых доказана эффективность этих операций. От момента предполагаемого ДТП до доставки предполагаемого пострадавшего в палату НИИ скорой помощи прошло 40 мин.», — рассказал Дмитрий Козырев, руководитель проекта санитарной авиации в Helidrive. С конца мая вертолет компании уже дежурит над КАД.

Пока в проекте задействованы два Bell-429EMS

Helidrive

Дальнейшая судьба проекта должна решиться в ближайшее время на совещании в Минздраве. По словам Дмитрия Козырева, для города достаточно двух вертолетов, поскольку в основном эвакуация требуется в случае тяжелых ДТП. Парк Helidrive в области должен пополниться шестью вертолетами Bell-407.

Елизавета Казачкова

БРЭО для скоростного вертолета

Пока бортовой комплекс для ПСВ показан в виде схемы

ATO.ru

Концерн «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ) привез на HeliRussia 2014 прообраз комплекса бортового оборудования для российского перспективного скоростного вертолета (КБО ПСВ). Этот комплекс разрабатывается специалистами входящего в КРЭТ Ульяновского конструкторского бюро приборостроения (УКБП). На стенде концерна КБО ПСВ представлен в виде структурной схемы, где различные подсистемы показаны в виде реальных блоков или фотографий. По словам заместителя гендиректора КРЭТ по стратегическому планирования и обеспечению ГОЗ Андрея Тюлина, экспонат демонстрирует тот производственный задел по программе ПСВ, который корпорация сейчас создает на собственные средства. С этими разработками КРЭТ рассчитывает победить в тендере на разработку БРЭО для этого вертолета, который будет объявлен «Вертолетами России»

В 2013 г. КРЭТ на базе УКБП успешно выполнил составную часть научно-исследовательской работы по созданию аванпроекта по БРЭО для ПСВ. В июне планируется начать разработку эскизно-технического проекта.

КБО ПСВ реализован в рамках концепции интегрированной модульной авионики (ИМА). Как объяснили представители КРЭТ, это позволит перейти на качественно новый уровень решения задач безопасности полетов, улучшит унификацию блоков при интеграции во все модификации вертолета, а не только ПСВ, и сократит себестоимость изготовления воздушного судна.

Максим Пядушкин

Ivchenko Progress assembles first D-136-2 engines

Ukrainian engine specialist Ivchenko Progress has brought to HeliRussia 2014 a mock-up of its D-136-2 helicopter engine, which was first demonstrated in Russia at last year's exhibition. The company says it is assembling the first two examples of the powerplant.

The modified version of the D-136 baseline is intended for the upgraded Mil Mi-26T2 transport helicopter. It has a maximum take-off power of 11,500 hp up to an OAT of +40jC, and an emergency power rating of 12,200 hp. The Mi-26T2, the latest version of the Mi-26 heavy helicopter, is under development at Russian Helicopters. It has a glass cockpit with five liquid-crystal MFDs, two PS-7 digital control panels, a set of backup electromechanical instruments, and day/night visual systems. The navigation suite comprises the NAVSTAR/GLONASS-compatible A-737 GNSS system, an INS, and a Doppler velocity log. Russian Helicopters says it has received the first Mi-26T2 export order to unspecified customer and the deliveries should start in 2015.

Svetlana Kalinina

Ivchenko Progress is building the first two D-136-2 engines for the Mi-26T2

Sergey Sergeev

DART Aerospace и «Хелиатика» совершили прорыв

Канадская компания DART Aerospace, один из крупнейших мировых производителей оборудования для вертолетов, и ее эксклюзивный представитель в России и СНГ, компания «Хелиатика», завершили процедуру сертификации Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) опционного оборудования для вертолетов AS350 и EC130, выпускаемых европейской компанией Airbus Helicopters. Одобрение было выдано на дополнительный топливный бак, легкосъемную подвесную корзину и пятки для посадки на снег и мягкий грунт.

Создан прецедент: впервые в России удалось сертифицировать оборудование, устанавливаемое не производителем вертолета, а сторонней компанией в рамках дополнения к сертификату типа (STC, Supplemental Type Certificate).

За рубежом право выполнять работы в рамках STC имеют многие организации: предприятия по техническому обслуживанию и ремонту, производители оборудования и даже крупные авиакомпании. Однако с точки зрения российских норм подобные вмешательства в конструкцию вертолета сторонними организациями (не оригинальным разработчиком) выглядят незаконно.

Эта легкосъемная подвесная корзина сертифицирована для использования на вертолетах AS350 и EC130

Сергей Сергеев

В ходе сертификации оборудования DART Aerospace именно это противоречие удалось преодолеть. Для этого разработчик и производитель вертолетов AS350 и EC130 — компания Airbus Helicopters направила в МАК письмо о том, что она одобряет деятельность DART Aerospace по установке дополнительного оборудования; в то же время всю ответственность за него несет канадская компания. После чего МАК провел полноценную процедуру сертификации, допустив появление в карте данных оборудования, установленного сторонним по отношению к Airbus Helicopters производителем.

Алексей Синицкий

THINK
MEDICAL ASSISTANCE*

Команды скорой медицинской помощи летают на наших вертолетах по всему миру. Оснащенные всем необходимым «летающие госпитали» готовы прибыть на место происшествия в кратчайшие сроки, оказать помощь пострадавшим или осуществить экстренную эвакуацию.
Врачи рекомендуют EC135

Airbus Helicopters Vostok
119180 Россия, г. Москва
Якиманская наб., д.4, стр.1
Тел.: +7 495 663 15 56
Факс: +7 495 663 15 59
www.airbushelicopters.ru

*Думайте о спасении жизней

AIRBUS
HELICOPTERS