

ShowObserver

www.ato.ru

ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ HELIRUSSIA 2017

ПЯТНИЦА,
26 МАЯ

«Вертолеты
России» нарастят
поставки 2

Leonardo
Helicopters
завоевывает
рынок 4

Airbus Helicopters
maintaining
the lead 6

RHS received
a medevac Ansat
helicopter 8

Russia developing
UAV traffic control
system 10

Уфимский
универсальный
мотор 11

Новые проекты
Heliatica 12

«ПАНХ» развивает
сервисный центр .. 13

Первый полет
Ka-62 14

Citicopter на базе
Heli Club 15

Читайте
Show Observer
через мобильное
приложение ATO.ru



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

Первый «Ансат» в рамках госпроекта

«Вертолеты России» на выставке HeliRussia передали Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) первый из шести заказанных медицинских вертолетов «Ансат». Эксплуатантом машины выступит компания «Русские вертолетные системы» (РВС). Этот «Ансат» стал первым вертолетом, переданным в рамках реализации приоритетного госпроекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации». ВС будет осуществлять медицинские перевозки в Волгоградской области.

В РВС рассказали, что пилоты уже прошли обучение на «Ансат» на базе их компании. Полеты на новой машине начнутся в ближайшее время.



Символический ключ от «Ансата» передан представителю Волгоградской области

Марина Лысцова

Кто будет получателем еще пяти машин, заказанных ГТЛК в рамках программы по развитию санавиации, не уточняется. В РВС отметили, что пилоты из регионов уже проходят переподготовку на этот тип ВС в учебном центре компании. В «Вертолетах России» надеются, что развитие санавиа-

ции будет происходить с помощью именно вертолета «Ансат». Между тем ГТЛК заказала и вертолеты Ми-8АМТ/Ми-8МТВ-1, которые также предназначены для развития санавиации в регионах. Эти ВС будут переданы лизингодателю до конца года. ■

Татьяна Володина

Helicopter MRO center for Yermolino

Russian MRO providers Aviazapchast and Utair-Engineering (a subsidiary of UTair Group) have concluded an agreement at HeliRussia 2017 to set up a joint helicopter maintenance center at Yermolino airfield in Kaluga Region. The document was signed by Aviazapchast CEO Viktor Dzheruk and Utair-Engineering CEO Rashid Faradzhayev. Dzheruk commented that the center was to reach its full operational capacity by early August.

“Virtually everything is ready for the opening: the infrastructure is in place, the helipad has been registered and all the necessary certificates have been obtained,” Dzheruk told *Show Observer*. “Now our colleagues [Utair-Engineering] are completing certifica-



Rashid Faradzhayev (left) and Viktor Dzheruk

Utair

tion of the line maintenance station, after which we will be ready to start operations. We expect the center to help further develop the business aviation sector in the re-

gion, particularly with regard to the development of business aviation and air ambulance operations at Yermolino.” ■

Evgenia Kolyada

ShowObserver

ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ HELIRUSSIA 2017

Издатель: **А.Б.Е. Медиа**

Генеральный директор
Евгений Семенов

Управляющий директор
Максим Пядушкин

Главный редактор
Артём Кореняко

Авторы

Татьяна Володина, Евгения Коляда,
Валентин Маков, Денис Федутинов

Выпускающий редактор
Валентина Герасимова

Директор по продажам и маркетингу
Олег Абдулов

Коммерческий директор
Сергей Беляев

Менеджер по рекламе и маркетингу
Анна Тихонова

Верстка и дизайн
Андрей Хорьков

Распространение

Галина Тимошенко, Александр Рыжкин

Редакторы интернет-сайта

Анна Арасланкина, Алексей Сапожников

Редакция: Тел.: (495) 626-5356

Факс: (495) 933-0297

E-mail: advert@ato.ru

Для писем:

Россия, 119048, г. Москва, а/я 127

Contact us at: А.Б.Е. Медиа

Tel./Fax: +7-495-933-0297

E-mail: advert@ato.ru

Correspondence: P.O.Box 127,

Moscow, 119048, Russia

Тираж: 5000 экз.

Распространяется бесплатно.

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

Наш стенд на HeliRussia 2017: 1G17

Другие издания «А.Б.Е. Медиа»:

ATO AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБОЗРЕНИЕ

Russia & CIS Observer

Ежегодник ATO

ShowObserver
ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ MARS 2017

ShowObserver
ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ Jetexpo

ATO.RU

Russian Aviation
INSIDER



Гендиректор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский стал главным ньюсмейкером HeliRussia 2017

Двузначный рост

В этом году холдинг «Вертолеты России» поставит гражданским заказчикам 82 вертолета. «Сегодня на все 82 вертолета у нас есть покупатели», — рассказал генеральный директор холдинга Андрей Богинский на выставке HeliRussia. Известно, что в 2017 г. гражданским заказчикам поставят в том числе вертолеты марок «Ми» и «Ансат», которые будут задействованы для медицинских перевозок. До конца года большое число машин должна получить Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), которая участвует в программе развития лизинга вертолетов российского производства.

Всего в 2017 г. «Вертолеты России» планируют поставить 220 машин. Это на 16,4% больше, чем было передано клиентам в 2016 г. Годом ранее холдинг поставил 189 ВС, что на 10,8% меньше, чем в 2015 г. Как объясняло руководство холдинга, показатели ухудшились из-за стагнации на мировом вертолетном рынке, в результате которой пострадали и зарубежные производители. ■

Татьяна Володина

Ми-171А2 сертифицируют в августе

Сертификат типа на средний многоцелевой вертолет Ми-171А2 планируется получить 15 августа 2017 г. Об этом на выставке HeliRussia рассказал гендиректор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский. По его словам, изначально эту дату выбрали для того, чтобы приурочить сертификацию машины к МАКС-2017. Позже, когда салон решили перенести на июль, в холдинге не сочли нужным ускорять сертификационные работы.

Вывести Ми-171А2 на рынок «Вертолетам России» поможет авиакомпания «ЮТэйр», крупнейший российский эксплуатант винто-

крылой техники. Соответствующий меморандум стороны подписали в первый день выставки HeliRussia. В соответствии с документом, действующим до конца 2019 г., «ЮТэйр» примет участие в «оптимизации эксплуатационно-технической документации на Ми-171А2, создании логистической поддержки вертолета и расширении возможностей его использования», рассказали в холдинге.

Несмотря на то что базовая версия Ми-171А2 еще не прошла сертификацию, в «Вертолетах России» готовят вариант для шельфовых работ. Его разработка

предусмотрена соглашением с добывающей компанией «Газпром», которая обязалась разместить заказ на еще не определенное количество машин. Сроки создания шельфовой версии не раскрываются.

Вертолет Ми-171А2 — новейшее поколение семейства Ми-8/17/171. Летные испытания типа идут с 2014 г. Машина оснащена интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом бортового оборудования КБО-17. В отличие от предшественников вертолет получил композитные несущий и рулевой винты. ■

Валентин Маков



Ми-171А2 представлен в уличной экспозиции HeliRussia 2017

Mi-17



WWW.ROE.RU ▶



ROSOBORONEXPORT

Russian Defence Export

27 Stromynka str., 107076,
Moscow, Russian Federation

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

www.roe.ru

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

На территории России эксплуатируется более 50 вертолетов Leonardo Helicopters. О ситуации на рынке и планах итальянского вертолетостроителя в интервью Show Observer рассказал управляющий директор Leonardo Helicopters Даниэле Ромити.

Господин Ромити, ваша компания — традиционный и значимый участник выставок HeliRussia. На ваш взгляд, как изменилось это мероприятие за 10 лет его существования?

— HeliRussia значительно увеличила масштабы, позволяя оценить развитие российского рынка вертолетов, его требования и тенденции. Участники и посетители могут познакомиться с направлениями развития индустрии и возможностями, которые она предлагает на одном из потенциально крупнейших вертолетных рынков.

— Спад мирового нефтедобывающего сектора, о котором немало говорят, на деятельность Leonardo Helicopters влияет?

— Без сомнения, прошлый год был тяжелым для всей вертолетной индустрии. Это не могло не затронуть Leonardo Helicopters, но стоит отметить, что негативные последствия для нас были менее серьезными, чем для конкурентов.

Несмотря на состояние нефтегазового рынка и спад всей индустрии в России мы получили значительный заказ на AW189. Этот результат обусловлен проверенными и признанными возможностями вертолета, в том числе его способностью летать в любых погодных условиях благодаря применению полнофункциональной противообледенительной системы (FIPS).

— Давайте перейдем к теме производства ваших вертолетов в России. В 2018 г. исполнится пять лет со дня подъема в воздух первого AW139, собранного на HeliVert. Насколько сегодня вы довольны работой этого совместного предприятия?

— Опыт HeliVert стал чрезвычайно важным для партнеров. Впервые тесное сотрудничество двух ключевых игроков рынка привело к созданию промышленного предприятия по сборке существующей модели вертолета в регионе, а также к признанию качества и надежности вертолетов Leonardo Helicopters. Об этом свидетельствует расширение линейки вертолетов, производимых в России, машиной AW189. На сегодняшний день предприятие HeliVert поставило шесть вертолетов, что частично объясняется трудностями вертолетного рынка. Поставка еще одной машины должна быть летом. Отмечу, что за прошедшее время HeliVert несколько



Leonardo Helicopters

Даниэле РОМИТИ

управляющий директор Leonardo Helicopters

пересмотрело свои компетенции, открыв высококачественный сервисный центр для нужд российских операторов BC Leonardo Helicopters.

— Важный клиент вашей компании — «Роснефть» заказала 30 вертолетов AW189 и получила первые две машины этого типа. При этом на BC в Италии должны были установить FIPS. Правильно ли мы понимаем, что эти машины произведены именно в Италии? Поставлены ли окончательно эти вертолеты «Роснефти»? Когда можно ожидать начала производства AW189 для «Роснефти» в России?

— Действительно, первые два вертолета AW189 с FIPS были поставлены компании «РН-Аэрокрафт» (корпоративный авиационный оператор «Роснефти»). — *Прим. Show Observer*). Из них первое BC уже перелетело в Россию с завода в Верджате (Италия). Согласно договору с «Роснефтью» первые 10 вертолетов будут произведены в Италии. Постепенная локализация сборки вертолетов для будущих заказов зависит от потребностей «Роснефти» и будет осуществ-

лена поэтапно в соответствии с планом поставки.

— С вертолетом среднего класса AW189 разобрались. Несмотря на спад российский экономики рынок частного использования вертолетов все-таки развивается. Какие легкие вертолеты Leonardo Helicopters предлагает для этого сегмента рынка? В чем их преимущества перед конкурентами?

— Будучи крупным производителем успешной линейки легких вертолетов, Leonardo Helicopters предлагает широкий спектр таких машин: AW119, AW109 и совершенно новый AW169. Наряду с бестселлером AW139 российские частные операторы оценили и AW119, и AW109. У всех у них превосходные характеристики — большая дальность полета, просторный салон и безопасность по последним требованиям. Авионика последнего поколения позволяет летать при любой погоде. Улучшенная система развлечений в салоне отвечает всем VIP-требованиям. Leonardo Helicopters также предлагает хорошую поддержку, чтобы убедиться, что вертолеты могут летать всегда, когда необходимо.

— Раз мы заговорили о поддержке заказчиков, то что Leonardo Helicopters делает для улучшения послепродажного обслуживания своих вертолетов в России и СНГ?

— Уровень нашего сервиса и масштаб присутствия в России отвечают потребностям растущего числа наших вертолетов. Компания нацелена на улучшение своих позиций по оказанию поддержки, поскольку число вертолетов растет, как и расширяется география их эксплуатации. В настоящее время существует производственная площадка HeliVert в Томилино, которая сертифицирована на выполнение ТО вертолетов AW139 и AW189. В планах стоит расширение модельного ряда до серии

«Негативные последствия для нас были менее серьезными, чем для конкурентов»

AW109. С помощью HeliVert компания Leonardo Helicopters работает, например, над сокращением сроков поставки запчастей. Узнать подробнее о поддержке российских клиентов ваши читатели могут, прочитав интервью моего коллеги Витторио Делла Белла, которое он дал portalу АТО.ru в первый день HeliRussia. **■**

Артём Коренько

Полная версия интервью опубликована на сайте АТО.ru

25 ЛЕТ ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ

Организаторы



МАКС 2017
ЖУКОВСКИЙ 18-23 ИЮЛЯ

www.aviasalon.com



vk.com/maks



Airbus Helicopters H135
equipped with Helionix avionics

Airbus Helicopters maintaining the lead

Airbus Helicopters

Helicopter sales in Russia have declined. How did this affect the activity of Airbus Helicopters in this region?

— Indeed, since mid-2014 the volume of new helicopter deliveries from all manufacturers to Russia has decreased. According to our estimates, in 2013 Airbus Helicopters and its Western competitors delivered 92 helicopters to Russian customers as compared to 12 deliveries in 2016. At the same time, aftermarket sales went up, which meant mainly a redistribution of the fleet imported to Russia. Helicopter deliveries from abroad, in the meantime, were minimal. In early 2015, the aftermarket was flooded with offers, but all the most attractive models

turbine helicopters with over 210 aircraft in operation.

I would like to exclusively mention HEMS, which is an important market segment for us. It has been actively developing in Russia, and we are proud that our rotorcraft lead this segment compared to other foreign manufacturers. At HeliRussia 2017, we showcase one of the five EC145 helicopters operated by the Moscow Aviation Center, which has been the leader of EMS operations in Russia for the past 10 years.

— **Which Airbus Helicopters models are particularly sought after in Russia today?**

— Today's leaders are the light single-engine H125 and H130 helicopters. Both models belong to

resting example: at the beginning of the crisis, the number of flight hours logged by largest operators on H125 helicopters decreased, and some rotorcraft were even put up for sale. However, by now all these helicopters have returned to operation and perform even more flights than prior to the crisis. Russian customers appreciate the H125; this helicopter has set a standard for the industry. Today, more than 70 H125s fly in Russia. Other foreign-built helicopters in this class are represented in Russia by 34 Bell 407s and 10 AW119s.

Other popular models in Russia are the H135 (formerly EC135) and the H145 (formerly EC145 or BK117). A number of our significant projects have been put on hold. In the recent years, most of the aftermarket deal have involved these types of helicopters. However, we expect the market recovery to result in deliveries of the latest modifications of these families: the updated H135 and H145 versions. Deliveries of these to elsewhere on the global market have already begun.

The H135 and H145 are real bestsellers; they are ordered actively by the largest foreign operators. One of the main distinctive features of these models is Helionix, an integrated avionics system developed by Airbus Helicopters a few years ago. The first helicopter equipped with this avionics suite was H175; today, we install it on the H135 and H145 as well. By the way, HeliRussia exhibition visitors have a chance to familiarize

Over 210 rotorcraft produced by Airbus Helicopters (formerly Eurocopter) are in operation in Russia today, accounting for 35% of the entire domestic fleet of foreign-made gas-turbine rotary-wing aircraft.

Mickael Peru, Vice-President for Eastern Europe, Russia, and the CIS, spoke to HeliRussia Show Observer about the situation on the Russian market and the company's plans.

themselves with this novelty at the Airbus Helicopters booth, where we are displaying a Helionix demonstrator.

— **What are Airbus Helicopters' strategic plans for this year?**

— This year will be very interesting. We took advantage of the quiet period in the market to optimize business processes at Airbus Helicopters Vostok, our representative office in Russia and Belarus, and to bring new services to the market that were previously inaccessible to customers in this region.

For example, we localized our fixed-rate maintenance programs, our so-called parts-by-the-hour (PBH) services. This is actually an insurance program, where we as the manufacturer are obliged to deliver spare parts and components for a fixed fee on time according to a stock list approved by the owner. This service is in high demand all over the world. It allows large operators to plan their maintenance costs, minimize helicopter downtimes, and avoid large investments in a spare parts warehouse. It was previously technically impossible to carry out this program in Russia due to the risk of dual taxation for service providers and the impossibility of guaranteeing delivery times because of the peculiarities of the Russian customs system. However, we have found a solution and are ready to offer this service in Russia, incurring significant financial responsibility for breaches of delivery terms. ■

Tatyana Volodina

"Since mid-2014 the volume of new helicopter deliveries from all manufacturers to Russia has decreased"

have already been sold by now, such as H125 and H135 helicopters (formerly known as AS350 B3 and EC135, respectively), and we see potential customers returning to the idea of buying new helicopters.

Despite the general decline in the sales of new helicopters, the positions of the largest players on the Russian market have not changed. We still maintain leadership in the number of foreign-made gas-

the Ecureuil family and are equipped with the same engines and avionics. Private pilots and commercial operators appreciate the power, simplicity, and reliability of these rotorcraft.

Our light helicopters, in particular the H125 (formerly AS350 B3), are popular among commercial operators such as UTair Aviation, SKOL, Aerogeo, Yamal, Nord-Avia, Turukhanavia, Vostok, and Altai Avia. Another inte-

Аэрофотосъемочный комплекс для западных вертолетов

Российская компания Heliatica сертифицировала в Европе, США и РФ универсальный подвесной комплекс для аэрофотосъемки и мониторинга. Изделие разработано в партнерстве с компанией «Геоскан» (российский производитель БПЛА и программного обеспечения для обработки данных дистанционного зондирования земли).

Первичная сертификация проведена для вертолетов Robinson R44. В течение 2017 г. планируется получение одобрения на изделие и для Robinson R66, Bell-206/407, Airbus Helicopters H120/H125/H130 и AS350/AS355.

«Это редкий случай, когда российский производитель выводит на рынок изделие для западных вертолетов и сертифицирует его по нормам всех основных международных авиационных властей», — подчеркнула гендирек-

тор Heliatica Татьяна Душенкова. Отметим, что работы по интеграции комплекса на вертолеты и первоначальной сертификации по нормам EASA выполнены партнером компании Heliatica — сервисным центром Heliswiss Iberica (Барселона).

Бортовой аэрофотосъемочный и мониторинговый комплекс оснащается либо двумя камерами Sony DSC-RX1 (каждая с разрешением 24 мегапикселя), либо одной камерой Phase One iXU (с разрешением от 60 до 100 мегапикселей). Комплекс поставляется со встроенным GPS/ГЛОНАСС-приемником геодезического класса и планшетным компьютером для ввода и последующего контроля полетного задания пилотом. Устройство размещено в легком, не подверженном коррозии композитном корпусе, и не-



обходимость обслуживания системы сведена до минимума.

Аэрофотосъемочный комплекс имеет открытую архитектуру, поэтому в него можно устанавливать почти все представленное на современном рынке оборудование для аэрофотосъемки, видеомониторинга и тепловизионной съемки, получая при этом точное геопозиционирование собранного материала. «В рамках этого проекта мы адаптировали технологические решения, уже применяю-

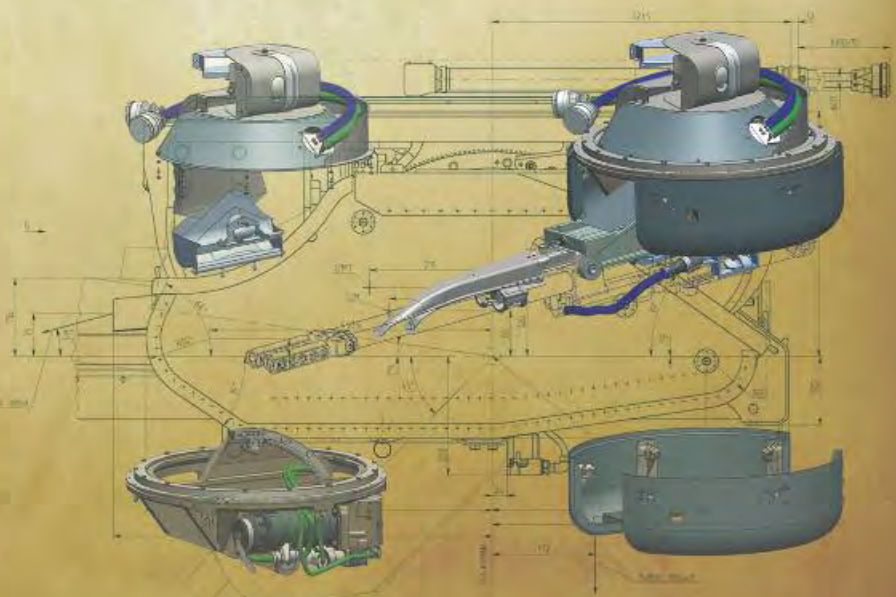
щиеся в индустрии БПЛА, для вертолетной отрасли. Благодаря этому мы получили экономически доступное оборудование, сертифицированное основными авиавластями мира. Этот комплекс особенно оценят клиенты, в парке которых есть смешанный флот из вертолетов и БПЛА. Наше оборудование позволяет выполнять значительную часть работ, связанных с дистанционным зондированием земли», — отметила Душенкова. ■

Татьяна Володина

АЭРОЭЛЕКТРОМАШ

ОСНОВАНО В 1941

АО «Аэроэлектромаш» создано на базе Московского агрегатного завода «Держинец», который был образован в 1941 году и имеет многолетний опыт создания электроэнергетического оборудования для авиационной и космической техники.



Акционерное общество «Аэроэлектромаш»
127015, Россия, г. Москва, ул. Большая Новодмитровская, д.12, стр.15,
тел.: +7 (495) 980-65-00, факс: +7 (495) 980-65-08
e-mail: aeroel@mail.ru, www.aeroem.ru



RHS received a medevac Ansat helicopter

Russian Helicopter Systems

Russian Helicopter Systems (RHS), a Moscow-based privately-owned company, has started operating a second light twin-engine Ansat helicopter. The Russian-built rotorcraft, equipped with a medevac unit, was delivered under the terms of a contract signed during the Hydroaviasalon-2016, the company told *Show Observer*.

The helicopter was delivered at the beginning of this year. As it was reported earlier this is the first leased Ansat. The rotorcraft was leased through Sberbank Leasing. The helicopter is based in Odintsovo district, near Moscow, and is used for planned and emergency transportation of patients across the Russian

capital and Moscow Oblast. A Russian Helicopter Systems spokesperson said that there are hopes that Ansat will play an important role in the medevac aviation development. Last year Russia's Health Ministry, Ministry of Transport and Ministry of Industry and Trade were working out the leasing schemes for Ansat medevac versions deliveries across Russia. Moreover, Russian Prime Minister Dmitry Medvedev signed a government decree to subsidize medevac aviation development in 34 regions of Russia. According to the expert estimates the project has been primarily focused on Ansat. ■

Татьяна Волodiна

Дрон ЮРИК

На HeliRussia пятигорское НПО «Авиационно-космические технологии» (АКС) показывает демонстрационный вариант беспилотной авиационной системы юстировки работ исследуемой конструкции (БАС ЮРИК). В систему входит БПЛА вертолетного типа мультироторной схемы достаточно тяжелого класса. Вес пустого аппарата составляет около 110 кг, при этом заявленная разработчиками грузоподъемность достигает 120 кг.

Сообщается, что аппарат способен выполнять полеты на дальность до 50 км на одном заряде аккумуляторных батарей. Аппарат комплектуется системой управления, которая может функционировать в отсутствие сигналов систем спутниковой навигации GPS и ГЛОНАСС.

По словам разработчиков, беспилотник благодаря своей высокой грузоподъемности может выполнять не только традиционные

для БПЛА подобного типа работы, но и транспортные задачи (например, эвакуацию людей).

БПЛА, созданный НПО «АКС», можно перевозить различными автотранспортными средствами. Его сборка и подготовка к полету занимают около 15 мин. Сейчас БАС ЮРИК проходит летные испытания.

В НПО «АКС» сказали *Show Observer*, что в настоящее время готов демонстратор системы. Полученный при его создании опыт позволил конструкторам перейти на следующий этап проектирования: разработать уникальную винтомоторную группу и композитные материалы для конструктивно-силовой схемы БПЛА, а также сформировать итоговый облик прототипа и основной базовой платформы изделия. Появление серийной БАС ЮРИК ожидается к концу 2018 — началу 2019 г. ■

Денис Федутинов



Выполнение транспортных задач — одна из способностей БАС

HeliRussia

Подвеска для «Ансата»

На выставке HeliRussia 2017 вертолетный клуб «МДАЭроГруп» (Московская обл.) расскажет о проекте разработки системы внешней подвески для вертолетов «Ансат». В 2017 г. будет разработан и сертифицирован грузовой крюк на базе аналогичных изделий компании Onboard Systems (США), эксклюзивным представителем которой в России с 2011 г. и является «МДАЭроГруп». Внешняя подвеска будет включать в себя систему взвешивания и гидравлического сброса груза, а также индикатор нагрузки — прибор в кабине экипажа на основе микропроцессора, который будет принимать данные с ячейки-датчика нагрузки и выводить обработанные данные на экран. Данные будут сохраняться в энергонезависимой памяти индикатора нагрузки при обесточивании системы. Система внешней подвески вертолета позволит перевозить грузы массой до 1500 кг.

«МДАЭроГруп»



Система внешней подвески позволит перевозить грузы массой до 1500 кг

Данная разработка — это совместный проект трех компаний: вертолетного клуба «МДАЭроГруп», который оказывает посреднические услуги по проекту (перевод технической документации на русский язык и др.), Onboard Systems Inc., разработчика, и Казанского вертолетного завода (КВЗ), выступающего в роли заказчика. Система будет разрабатываться компанией Onboard Systems в США совместно с конструкторами КВЗ. Серийное производство системы внешней подвески для вертолетов «Ансат» планируется начать уже в IV квартале 2017 г. Разработка и сертификация будут закончены в III квартале.

По данным «МДАЭроГруп», сейчас на вертолетах «Ансат» не используются системы внешней подвески и аналогичных предложений на рынке пока не существует. ■

Евгения Коляда

ЭЛЕКТРОННЫЕ ТЕМАТИЧЕСКИЕ БЮЛЛЕТЕНИ

АТО.RU

Ничего лишнего — только те новости, которые интересны вам

«Обозрение «Вертолеты»»

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



Подпишитесь сейчас на
WWW.ATO.RU



Доставляется на Ваш
электронный почтовый
ящик раз в две недели

Полетные данные автоматизируют



Использование вертолетными операторами технологий индустриального Интернета обеспечит их актуальными данными о состоянии парка

Фотосер Борисов / Transport-photo.com

Телекоммуникационная компания «Ростелеком» и компания «АБ Систем» совместно разрабатывают прототип сервиса автоматической беспроводной передачи полетной информации с борта ВС в информационную систему Heli-STAR. Эта система предназначена для автоматизации учета всех видов данных о состоянии ВС, а также для прогнозирования работ по ТОиР. Ожидается, что опытный

образец нового сервиса будет готов в III квартале 2017 г.

Как рассказали Show Observer в компании «Ростелеком», потенциальными потребителями разрабатываемого сервиса выступят российские вертолетные операторы. Система Heli-STAR разрабатывалась компанией «АБ Систем» с привлечением экспертов из ведущих вертолетных компаний России, которые уже эксплуатируют это про-

граммное обеспечение для управления жизненным циклом своего парка.

Как пояснили в «Ростелеком», до сих пор у большинства российских эксплуатантов вертолетной техники полетная информация, необходимая для контроля состояния ВС и оперативного взаимодействия с клиентами, готовится пилотом по окончании полета в бумажном виде или передается в системы планирования технического обслуживания и ремонта «вручную». «ВС может долго находиться в отрыве от основных мест базирования, поэтому существуют задержки в получении полетных данных и их обработке для принятия решения о выполнении регламентных работ. Повышение эффективности сервисных компаний напрямую связано с доступом к такой информации, со своевременным планированием необходимых ресурсов, а в дальнейшем — с переходом к обслуживанию «по состоянию»», — рассказал ди-

ректор по индустриальному Интернету компании «Ростелеком» Владимир Щукин.

После реализации проекта полетная информация будет автоматически передаваться со штатных бортовых устройств регистрации с использованием платформы индустриального Интернета (RIIoT) в систему Heli-STAR. По результатам обработки системой из полученных данных будет формироваться информация, необходимая эксплуатанту для технического и коммерческого учета.

Разработчиком платформы RIIoT выступает «дочка» компании «Ростелеком» — «Рестрим». Использование вертолетными операторами технологий индустриального Интернета ускорит время обработки полетной информации, обеспечит актуальными данными о состоянии их парка, позволит исключить человеческий фактор при взаимодействии с информационной системой. ■

Татьяна Володина

Russia developing UAV traffic control system

A federal traffic control system for small unmanned aerial vehicles (UAV), based on the Global Navigation Satellite System (GLONASS) technology, will be tested in Russia this year. Russian Space Systems (abbreviated to RKS in Russian) is responsible for developing the associated ground infrastructure.

The need to control UAV traffic is becoming ever more pressing as demand for such vehicles keeps growing constantly. The developers say the new system will ensure safe and efficient operation of civil and commercial UAVs in Russia. “The ground-based system will receive, process, and transmit the current position, travel direction, and size for thousands of UAVs across Russia,” an RKS representative explains. “Each vehicle’s route will be plotted automatically based on the flight plan filed by the operator.”

Several systems will be involved in providing information support

for UV traffic. A navigation applications platform will be plotting routes based on information about closed areas fed by a geospatial system integrated with government databases. There will also be special applications available to UAV operators, content providers, and insurance companies. Data will be

transmitted via existing cellular communication systems, radio waves, and satellite signals.

One of the new traffic control system’s aims is to bring down the operating costs for UAV owners, the developers say. This is expected to be achieved by reducing risks, creating a UAV insurance industry,

providing convenient services to operators, and implementing cloud software for the purpose of expanding the capabilities of unmanned vehicles. GLONASS and Russia’s major telecommunications provider Rostelecom are taking part in the project. ■

Tatyana Volodina



The project is expected to lower UAV operating costs

Capricorn009 / Wikimedia

Уфимский универсальный мотор


Частная российская компания из Уфы «Двигатели для авиации» (зарегистрирована в 2015 г.) впервые представит на выставке HeliRussia 2017 макет авиадвигателя малой мощности ДДА-120, выполненный на 3D-принтере. Силовая установка, аналогов которой, по словам разработчиков, пока в России нет, предназначена для легкой и сверхлегкой авиации, в том числе для БПЛА. Мощность двигателя составит 120 л. с., рабочий объем — 1200 см³. Масса мотора с навесными агрегатами — до 75 кг, максимальный расход топлива — до 28 л/ч, межремонтный ресурс — 1500–2000 ч.

Гендиректор компании Платон Маслов рассказал Show Observer, что в двигателе ДДА-120 будут реализованы новые процессы смесеобразования: «По своей сути двигатель с предлагаемыми процессами — это дизель, для воспламенения в котором дополнительно используется искровая свеча зажигания. Применение свечи зажигания решает проблему воспламенения при использовании топлива с низкими цетановыми числами (бензины, керосины), позволяет расширить верхний предел частот вращения вала двигателя, дает гибкость в выборе степеней сжатия (от 9 до 15)». По его словам, низкая степень сжатия позволяет уменьшить нагрузки на детали двигателя, а также сократить механические потери и массу самих деталей. Собеседник отметил, что снижение степени сжатия с 16 до 10 увеличивает расход топлива на 5–6%, но максимальное давление в камере сгорания снижается в полтора раза. Таким образом, снижение степени сжатия относительно значений, характерных для дизелей (16–18 и выше), дает возможность существенно сократить массу двигателя при весьма незначительном росте расхода топлива.

«Возможность работы на более

высоких, чем в дизелях, частотах вращения позволяет увеличить мощность двигателя», — прокомментировал Маслов.

Разработчики отмечают, что в зависимости от назначения двигателя благодаря гибкости в выборе степеней сжатия и частот вращения можно получить характеристики (расход топлива, соотношение массы двигателя к его мощности), близкие либо к бензиновым двигателям, либо к дизелям — либо промежуточные варианты. Для реализации предлагаемых рабочих процессов сотрудникам компании «Двигатели для авиации» потребовалось создать уникальную систему непосредственного впрыска и оптимизировать процессы смесеобразования и горения в камере сгорания двигателя. Непосредственный впрыск топлива осуществляется пневматической насос-форсункой высокого давления (максимальное давление до 30 МПа). Предлагаемые процессы и заявленные характеристики были реализованы компанией и проверены на базе различных двигателей (двухтактных, четырехтактных, бензиновых двигателей и дизелей).

По мнению разработчиков, высокая эффективность и экономичность ДДА-120 станет ключевым отличием двигателя от западных аналогов. По предварительным расчетам, рыночная стоимость проектируемой силовой установки составит около 300–500 тыс. руб. Первый прототип двигателя ДДА-120, создание которого обойдется компании в 3 млн руб., уфимские инженеры планируют построить в конце 2017 г. либо в первой половине 2018 г. Сертифицировать двигатель как тип на серийное производство (100 шт./год) планируется в 2019–2020 гг. Для сбора необходимых средств разработчики запустили краудфандинговую площадку на Boomstarter. 

Евгения Коляда

DIRECT ACCESS TO RUSSIAN & CIS CIVIL AVIATION INSIGHTS IN A LANGUAGE YOU UNDERSTAND



The screenshot shows the homepage of 'Russian Aviation Insider'. The main navigation bar includes 'RUSSIAN AVIATION NEWS', 'AIR TRANSPORT', 'AEROSPACE', 'MRO', 'EVENTS', and 'INSIGHTS'. Below this, there are several news articles with images and headlines: 'First MC-21-300 prototype in taxi trials', 'Third Superjet 100 enters service with Brussels Airlines', 'Aeroflot adds new A321 to fleet', and 'INSIGHT: Ambitious VIM Airlines restructuring fleet'. On the right side, there is a 'NEWSLETTER' sign-up form with a 'Subscribe' button.

Russian Aviation Insider provides the global aerospace community with timely and reliable business news, insights and analysis on commercial aviation in Russia and the other post-Soviet states.

Powered by Air Transport Observer (ATO.ru), Russia & CIS' premier information provider on commercial aviation with a 20-year legacy, Russian Aviation Insider is an invaluable tool both for businesses already present in the CIS and those looking to enter the region's air transport market.



Bookmark it now

RusAviaInsider.com

РЕКЛАМА

 @RusAviaInsider  www.facebook.com/rusaviainsider
 www.linkedin.com/company/rusaviainsider

Один из самых заметных стендов HeliRussia 2017 — экспозиция российской компании Heliatica, представляющей в рамках выставки сразу несколько новых проектов. О планах компании изданию Show Observer рассказала Татьяна Душенкова, генеральный директор Heliatica.

Татьяна Александровна, какие новинки Heliatica показывает на HeliRussia 2017?

— Помимо традиционно представленного оборудования наших западных партнеров на этой выставке мы показываем сразу три сертифицированных авиационных изделия собственной разработки. Первым нашим самостоятельным проектом стала система обзора слепых зон для легких вертолетов западного производства. Это комплект видеокамер, установленных на хвостовой балке и в нижней части фюзеляжа, изображения с которых выводятся либо на отдельный дисплей, либо на уже установленный на вертолете пилотажно-навигационный комплекс, например Garmin G500H. Нашу разработку мы сертифицировали по нормам EASA, FAA и Росавиации. Она уже используется на нескольких вертолетах в России. Кроме того, в партнерстве с компанией «Геоскан» (это лидер российского рынка беспилотных ВС и программного обеспечения для обработки информации, полученной с БПЛА) мы разработали и сертифицировали — тоже по западным и российским нормам — аэрофотосъемочный комплекс на легкие вертолеты Robinson R44. На выставке мы покажем еще один проект, над которым работаем вместе с Раменским приборостроительным конструкторским бюро. Прототип изделия также представлен на нашем стенде, рабо-



Heliatica

Татьяна ДУШЕНКОВА генеральный директор Heliatica

чее название проекта — «Парктроник для вертолета». По сути, это система обнаружения и индикации для пилота помех при заходе на посадку, включая плохо различимые провода, мачты и опоры. Задача изделия — обратить внимание пилота на направление, откуда исходит угроза, и показать расстояние до нее.

— Интересно, что до этого ваша компания была известна только как профессиональный представитель западных производителей оборудования и услуг...

— Наша компания была основана в 2013 г. Первое время модель бизнеса была простая: в обмен на статус эксклюзивного дистрибутора мы брали на себя сертификацию в России и маркетинг оборудования, учебных и сервисных центров наших партнеров. Во многом мы стали первыми — например, начали массово сертифицировать дополнительное оборудование, устанавливаемое по дополнительному сертификату типа (STC) для нашего партнера DART Aerospace. Мы первыми провели сертификацию иностранного вертолетного центра ТООИР по только что вступившим в силу ФАП-285 — в начале

2016 г. одобрили бельгийскую компанию NHV. Первыми начали разрабатывать, сертифицировать за рубежом и в России комплексные инженерные решения, а затем и устанавливать их на базе заказчика: в нашей копилке беспрецедентный по сложности проект полного переоснащения приборной панели эксплуатирующегося в России вертолета H130. Мы первыми организовали восстановление практически полностью разрушенного в авиационном происшествии вертолета на базе у нашего испанского партнера Heliswiss Iberica. Первыми стали поставлять медицинское оборудование для установки в процессе серийного производства российских вертолетов — речь идет о медмодулях интенсивной терапии фирмы Air Ambulance Technology.

— На вашем стенде работает персонал в форме «Ситикоптер». Что это за проект?

— В апреле 2017 г. компания Heliatica взяла в управление вертолетный центр Heli Club, расположенный в 25 км от Москвы по Новорижскому шоссе. На базе этого комплекса мы организовали компанию «Ситикоптер» — сертифицированный Росавиацией центр технического обслуживания вертолетов Robinson R44 и R66, Airbus Helicopters AS350 и EC130, Bell-407 и Leonardo AW119/109/139. Здесь же мы планируем организовать линейные станции наших зарубежных партнеров — испанской компании Heliswiss Iberica и бельгийской NHV. Сейчас ведем переговоры о сотрудничестве еще с двумя опытными зарубежными центрами. Наша задача — создать в Подмоскowie сервисный центр, куда российские заказчики будут обращаться за западным опытом обслуживания. При этом за счет сочетания услуг от российского «Ситикоптера» и услуг наших зарубежных партнеров мы рассчитываем предложить западный опыт по конкурентной в России цене.

— А вы не считаете, что рынок Московской области уже насыщен предложениями от таких сильных игроков, как группа компаний «Хелипорты России», вертолетный центр «Горка», других участников рынка?

— Вы правы, в Подмоскowie выбор мест базирования и технического обслуживания богатый. Именно поэтому мы выбрали для проекта на базе вертолетного центра Heli Club свой путь: мы не планируем развивать здесь клубную деятельность, мы хотим сосредоточиться на ТООИР, причем на сложных формах, где российским компаниям порой не хватает опыта и специального оборудования. Здесь мы сможем устанавливать оборудование нашего производства и наших эксклюзивных партнеров — например, автопилоты HeliSAS фирмы Genesys Aerosystems, дооборудование DART Aerospace, медицинские модули Air Ambulance Technology, бортовые регистраторы Gesvol. ■

Татьяна Володина

«Наша задача — создать в Подмоскowie сервисный центр, куда российские заказчики будут обращаться за западным опытом обслуживания»



Airbus Helicopters оборудует легкие вертолеты H125 (прежнее название — AS350 B3) и H130 (ранее — EC130 T2) российскими приемодатчиками

ГЛОНАСС. Соответствующее инженерное решение по установке приемодатчика TSS, разработанного Раменским приборостроительным конструкторским

Российские приемодатчики ГЛОНАСС для Airbus Helicopters

бюро (РПКБ), планируется сертифицировать в Европе в III квартале. Как пояснили Show Observer в Airbus Helicopters, приемодатчик TSS работает по системам ГЛОНАСС и GPS. Он будет сертифицирован как вспомогательный источник навигационной информации. Его установка станет доступна для российских эксплуатантов в качестве заводской опции. Сертификация TSS позволит Airbus Helicopters вы-

полнить требования Постановления Правительства России № 641 от 25 августа 2008 г. и приказа Минтранса № 35 от 13 февраля 2012 г. об оснащении вертолетов западного производства аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС. Ранее Airbus Helicopters сертифицировал изделие TSS (GPS/ГЛОНАСС) для установки на вертолеты H135 (прежнее название — EC135). ■

Татьяна Володина

«ПАНХ» развивает сервисный центр на юге России

Российский вертолетный коммерческий оператор — научно-производственная компания «ПАНХ» продолжает развивать региональный сервисный центр (РСЦ; открыт летом 2015 г.) по техническому обслуживанию и ремонту (ТОиР) авиатехники в Краснодаре.

Заместитель главного инженера — руководитель РСЦ НПК «ПАНХ» Владимир Ведерников сказал Show Observer, что количество работ, выполняемых сервисным центром для сторонних организаций в 2017 г. должно вырасти почти вдвое. «Сейчас в кооперации с «Вертолетами России» мы находимся на ста-

дии заключения договора по обслуживанию вертолетов Ми-26 Минобороны России в рамках обеспечения жизненного цикла изделия», — добавил он.

В 2016 г. в РСЦ компании «ПАНХ» обратилось 22 заказчика, было выполнено 74 вида работ. За этот же период для собственных нужд специалисты авиакомпания выполнили 150 работ по ТОиР ВС.

Сейчас в сервисном центре ведется подготовка инженерно-технического персонала, приобретается дополнительное наземное и специальное оборудование, ведутся работы по расширению сферы деятельности



Производственная площадка НПК «ПАНХ» в Краснодаре

НПК «ПАНХ»

организации по ТОиР на другие типы вертолетов.

Персонал РСЦ допущен к выполнению всех форм периодического технического обслуживания, регламентных работ, технического диагностирования и восстановления летной годно-

сти следующих типов вертолетов: Ми-26, Ми-8, Ка-32 различных модификаций, а также EC135 T2+ и ВК-117 С2. ■

Евгения Коляда

Полную версию читайте на сайте АТО.ру

Персональный подход

Airbus Helicopters создал дочернюю компанию Airbus Corporate Helicopters (ACH), которая станет вертолетным аналогом Airbus Corporate Jets. Она будет специализироваться на продаже ВС для корпоративных, частных и VIP-заказчиков, а также на их поддержке. В АСН будущему владельцу помогут на всех этапах, начиная с консультации по выбору ВС и до персональной техподдержки. С запуском АСН Airbus становится единственным производителем, предлагающим полный спектр деловых самолетов и вертолетов. ■

Мария Иванова

Новые рынки ВГТД разработки ПАО «НПП «Аэросила»

В канун выставки HeliRussia 2017 начата процедура валидации в EASA сертификата типа перспективного вспомогательного двигателя TA18-100, предполагаемого для установки на тяжелый вертолет. Двигатель по своим параметрам также отвечает требованиям применения на узкофюзеляжных самолетах вместимостью до 100 кресел.

С 2018 года данным двигателем по программе импортозамещения будут оснащаться самолеты SSJ взамен применяемого ныне ВСУ иностранного производства. В целях поддержки эксплуатации ВГТД TA18-100 в Европе подписан

меморандум с итальянской компанией OMI s.r.l., которая завершает освоение производства двигателя по лицензии ПАО «НПП «Аэросила».

Получение европейского сертификата расширит возможности дальнейшего применения двигателя TA18-100, обладающего, как и другие двигатели семейства, удельными и эксплуатационными параметрами на лучшем мировом уровне. Общее число моделей и модификаций семейства базовых газотурбинных двигателей нового поколения TA14/TA14-130, TA18-100, TA18-200 уже превысило 20.



www.aerosila.ru | vint@aerosila.ru

Маркетинговое приложение

Первый полет Ка-62

Перспективный средний многоцелевой вертолет Ка-62 совершил первый полноценный полет. Прототип поднялся в воздух 25 мая с площадки Арсеньевской авиационной компании «Прогресс» им. Сазыкина, сообщили на выставке HeliRussia в холдинге «Вертолеты России». Первый полноценный полет состоялся чуть больше чем через год после того, как Ка-62 впервые совершил висение.

В рамках первого полета вертолет провел в воздухе 15 мин. За это время он совершил круг, разогнавшись до 110 км/ч. По словам генерального директора «Вертолетов России» Андрея Богинского, прототип проверили на устойчивость и управляемость. Также была протестирована работа системы электроснабжения, бортового оборудования и силовой установки Ка-62.

Летные испытания Ка-62 начались 28 апреля 2016 г. — тогда вертолет впервые оторвался от

земли. Первому горизонтальному полету предшествовали испытания в режимах наземной гонки и висения. Всего в тестовой программе участвуют несколько прототипов Ка-62. Опытным образцам предстоит пройти предварительные и сертификационные испытания.

Ранее директор департамента авиапромышленности Мини-

стерства промышленности и торговли России Сергей Емельянов рассказывал, что стартовыми заказчиками Ка-62 выступают силовые ведомства. Для того чтобы понять востребованность типа среди гражданских структур, «Вертолетам России» предстоит провести маркетинговое исследование. В отличие от других вертолетов производ-

ства «Камова» Ка-62 выполнен по традиционной схеме с рулевым винтом. В конструкции машины широко используются композиты, что позволило сделать ВС сравнительно легким. В качестве силовой установки Ка-62 выступают турбовальные двигатели Ardiden 3G от Safran Helicopter Engines. ■

Валентин Маков



Вертолет провел в воздухе 15 минут

«Вертолеты России»

«Авиазапчасть» и «ЮТэйр-Инжиниринг» разовьют Ермолино

В рамках международной выставки HeliRussia 2017 руководители компаний «Авиазапчасть» и «ЮТэйр-Инжини-

ринг» заключили соглашение о создании совместного сервисного центра по техническому обслуживанию вертолетов на

аэродроме Ермолино (Боровский р-н, Калужская обл.). Соответствующий документ подписали Виктор Джерук — генеральный директор АО «Авиазапчасть» и Рашид Фараджаев — генеральный директор АО «ЮТэйр-Инжиниринг» (входит в группу «ЮТэйр»). По словам гендиректора «Авиазапчасти», уже к началу августа центр начнет работать в полном объеме.

«Практически все готово к открытию: инфраструктура, зарегистрирована вертолетная площадка, получили все необходимые сертификаты. Сейчас наши коллеги («ЮТэйр-Инжиниринг». — Прим. Show Observer) заканчивают сертификацию линейной станции, и мы готовы приступить к работе. Мы ожидаем от этого центра

дальнейшего развития бизнес-авиации региона, а конкретно аэродрома Ермолино, в части, касающейся и бизнес-, и санитарной авиации», — рассказал Show Observer Виктор Джерук.

В свою очередь гендиректор компании «ЮТэйр-Инжиниринг» Рашид Фараджаев заметил, что работа двух организаций будет вестись на основании подписанного соглашения. «Хотелось бы отметить, что в первую очередь в рамках данного проекта предполагается развитие технического обслуживания вертолетов как российского производства, так и зарубежного. В перспективе мы планируем начать полеты, если будет на то соответствующий рынок и экономические предпосылки», — сказал Рашид Фараджаев. ■

Евгения Коляда



Гендиректор «ЮТэйр-Инжиниринг» Рашид Фараджаев (слева) и гендиректор «Авиазапчасти» Виктор Джерук

Сергей Сегреев

Поставки Ка-226Т

Государственная авиация спецназначения получит вторую партию легких вертолетов Ка-226Т корабельного базирования в III квартале 2017 г. По словам гендиректора холдинга «Вертолеты России» Андрея Богинского, сказанным им на HeliRussia, заказчик получит два вертолета. Передача первых двух ВС состоялась в марте. Главное отличие корабельного Ка-226Т сводится к оснащению ВС системой складывания лопастей несущего винта. Также модель получила улучшенную авионику. В частности, на вертолет установили систему автоматического зависимого наблюдения ADS-B, с помощью которой на индикаторы выводятся данные о других воздушных и водных судах, оснащенных этой системой. ■

Валентин Маков

Программа Ми-26Т2 движется

Программа «Роствертола» на 2016 г. насчитывала 21 инвестиционный проект, следует из годовой отчетности ростовского вертолетостроителя за 2015 г., — включая «создание образца модернизированного вертолета Ми-26Т2, модернизацию Ми-26 в Ми-26Т2В для МО РФ».

Отвечая на вопрос Show Observer, что происходит с программой Ми-26Т2, гендиректор «Вертолетов России» Андрей Богинский в рамках HeliRussia отметил: «Мы постоянно находимся в диалоге с нашим основным заказчиком. Завод «Роствертол» — один из лидеров по внутреннему взаимодействию с КБ им. Миля. Вы можете посмотреть на показатели самого завода, на модификации, результаты, которые получаются положительными. Программа движется».

Напомним, что к серийному производству модернизированной версии Ми-26Т — тяжелого транспортного вертолета Ми-26Т2 «Роствертол» приступил в мае 2015 г. ■

Артём Корняко



Вертодром Heli Club перешел к Heliatica

Март Кожура / Heliatica

Citicopter на базе Heli Club

Занимаясь поставками опционального оборудования и услуг по переоборудованию вертолетов российская компания Heliatica открыла авиационно-технический центр (АТЦ) Citicopter на базе вертолетного клуба Heli Club (вертолетная площадка «Аносино-2» в Московской области). Объявление о новом направлении бизнеса сделано на HeliRussia.

Как сказали Show Observer в Heliatica, основным направлением работы вертодрома станет оказание услуг по ТО. Новый АТЦ получил одобрение Рос-

авиации на обслуживание вертолетов Robinson R44/R66, Airbus Helicopters AS350/EC130, Bell-407 и Leonardo AW119/109/139. Также на базе Heli Club будет осуществляться топливная заправка и аэронавигационное обслуживание ВС.

«На базе Citicopter мы планируем открыть линейные станции наших зарубежных партнеров — испанской Heliswiss Iberica, бельгийской NHV и еще двух профессиональных игроков рынка ТОиР, с которыми завершаются переговоры. Мы рассчитываем, что Citicopter

станет местом, где российские клиенты получают ТО международного уровня», — сообщила гендиректор Heliatica Татьяна Душенкова.

Площадь вертодрома Heli Club составляет 10,3 га. На нем расположены три отапливаемых ангара для обслуживания и хранения вертолетов — от легких R44 до средних AW139. Комплекс ангара проектировался с расчетом на глубокие формы ТОиР, и в компании есть необходимые для этого инструменты. ■

Татьяна Володина

Расширение взаимодействия ПАО «НПП «Аэросила» с АО «Вертолеты России»

В ходе проходящей выставки HeliRussia 2017 АО «Вертолеты России» и ПАО «НПП «Аэросила» подписали решение о начале работ по установке отечественной ВСУ на базе вспомогательного двигателя ТА14-130 на вертолет Ка-32 в порядке импортозамещения ВСУ иностранного производства. Это решение предполагает также проведение сертификации вертолета с новой ВСУ по меж-

дународным требованиям.

Начавшаяся работа является закономерным следствием планомерной модернизации вертолетов семейства «Камов» в части расширения их технических возможностей и энергооснащенности. В настоящее время модели и модификации базового двигателя ТА14/ТА14-130 применены на вертолетах Ка-31, Ка-52; согласовано применение на вертолетах Ка-52К и Ка-27.



Маркетинговое приложение

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 H135.



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

*Думайте о спасении жизни