

ShowObserver

www.ato.ru

ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ HELIRUSSIA 2019

ДЕНЬ / DAY

2

ПЯТНИЦА, 17 МАЯ
FRIDAY, MAY 17RHS presented
fire-fighting Ansat 2Новая версия
BK-2500 3Что ждет
Zefhir 4Airbus Helicopters
нарастил
поставки в РФ 6Gazpromavia's
helicopters fly less 7«ЮТэйр-Инжиниринг»
и «ОДК-Климов»
помогут друг другу 9GTKL to deliver
up to 40 helicopters
this year 10Российские вертолеты
вернутся в Ле-Бурже 11

Safran Helicopter Engines нашел нового дилера в России



СОГЛАШЕНИЕ ПОДПИСАЛИ ФРАНСИС ЛАРРИБУ, ГЕНДИРЕКТОР SAFRAN HELICOPTER ENGINES GERMANY, И КИРИЛЛ СЫШЕНКОВ (СЛЕВА), РУКОВОДИТЕЛЬ «СИТИКОПТЕРА»

Авиационно-технический центр (АТЦ) «Ситикоптер», базирующийся на подмосковном вертодроме Аносино-2, стал официальным сертифицированным дистрибьютором производителя Safran Helicopter Engines в России и СНГ по двигателям моделей Arriel и Arrius, а также связанных с ними услуг по послепродажному обслуживанию. Со-

ответствующее соглашение стороны подписали 16 мая, в первый день HeliRussia 2019.

Сегодня в России эксплуатируется порядка 150 вертолетов с 200 двигателями Safran, в основном это вертолеты западного производства. «Мы ожидаем роста парка наших двигателей в РФ в ближайшие годы в связи с увеличением числа гражданских

вертолетов на российском рынке», — заявил гендиректор Safran Helicopter Engines Germany Франсис Ларрибу. — Подписав официальное дистрибьюторское соглашение, наши компании предлагают клиентам удобное решение по принципу «одного окна»».

Окончание на с. 4

Ka-32 to be upgraded

At HeliRussia 2019, Russian Helicopters presented modernization program of the Ka-32, the only Russian helicopter that obtained EASA certificate so far. Now Ka-32A11BC modification is used for aerial work, lumbering, fire-fighting, and SAR operations in Canada, Spain, Portugal, Switzerland, and South Korea. The upgraded version is dubbed Ka-32A11M. It will be equipped with a glass cockpit, a new engine VK-2500PS-02 and a new water tank SP-32.

Continued on page 4



KA-32A11M RECEIVES A GLASS COCKPIT, NEW ENGINES AND A WATER TANK

Читайте

Show Observerчерез мобильное
приложение АТО.руRead **Show Observer**
through АТО.ру mobile
application

ShowObserver

ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ HELIRUSSIA 2019

Издатель: **А.Б.Е. Медиа**

Генеральный директор
Евгений Семенов

Управляющий директор
Максим Пядушкин

Главный редактор
Артём Коренько

Авторы

Иван Володин, Виктория Жаданова,
Евгения Коляда

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
Александр Рыжкин

Редактор интернет-сайта
Алексей Сапожников

Редакция: Тел. (495) 626-5356

E-mail: advert@ato.ru

Для писем:

Россия, 119048, г. Москва, а/я 127

Contact us at: А.Б.Е. Медиа

Tel. +7-495-626-5356

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 2019: 1A4

Другие издания «А.Б.Е. Медиа»:

ATO AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБОЗРЕНИЕ

Russia & CIS Observer

Ежегодник АТО

ShowObserver
ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ **MAKS 2019**

ShowObserver
ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ **RUBAE 2019**

ATO.RU

Russian Aviation
INSIDER

← **Материалы на таком фоне публикуются на коммерческих условиях. Ответственность за их содержание несет рекламодатель.**

РВС показали противопожарный «Ансат»

Компания «Русские вертолетные системы» (РВС) представила на HeliRussia первую противопожарную модификацию вертолета «Ансат» разработки и производства Казанского вертолетного завода (КВЗ). Красно-белая машина (на фото) с регистрационным номером RA-20018 оснащена системой пожаротушения Simplex, объем которой составляет 900 л. На зачку воды требуется около

минуты, при этом пожаротушение производится залповым методом.

Система пожаротушения, оптимизированная под «Ансат», не утяжеляет машину — вес ВС остается в

рамках стандарта для данного типа вертолетов. РВС планируют распределить противопожарные вертолеты «Ансат» по всем регионам своего присутствия. ■

Виктория Жаданова



RHS presented fire-fighting Ansat

At HeliRussia, Russian Helicopter Systems Company (RHS) presented the first fire-fighting modification of the Ansat light helicopter, developed and manufactured by Kazan Helicopters. The red-and-white aircraft (pictured),

with registration RA-20018, is equipped with 900-litre Simplex fire extinguishing system. It takes about a minute to pump water in; fire extinguishing is carried out by salvo method.

The fire extinguishing system optimized for Ansat do-

es not make the aircraft heavier — its weight remains standard for this helicopter type. RHS plans to distribute Ansat fire-fighting helicopters in all regions of its operations in Russia. ■

Viktoriia Zhadanova

Ка-32 будет модернизирован

«Вертолеты России» представили на HeliRussia 2019 программу модернизации Ка-32 — пока единственного российского вертолета, получившего сертификат EASA. Свой первый полет серийный вертолет совершил в 1980 г., и сейчас в варианте Ка-32А11ВС используется для воздушных работ, лесозаготовки, пожаротушения и поисково-спа-

вк-2500ПС-02 и новый водяной бак СП-32.

В показанном на выставке макете новой кабины установлено три многофункциональных жидкокристаллических монитора и новый бортовой процессор. Эти мониторы производства корпорации КРЭТ уже устанавливаются на вертолеты «Ансат». По словам представителя кор-

преимущество — это увеличенный межремонтный ресурс. Как объяснил ShowObserver главный конструктор Ка-32 Шамиль Сулейманов, за счет того что в отличие от нынешних моторов ТВ3-117 новому двигателю не требуются дополнительные промежуточные техосмотры при работе по трелевке леса, стоимость летного часа Ка-32А11М будет на 50% ниже, чем у его предшественника.

По словам Сулейманова, первые два вертолета в новом облике планируется изготовить и поставить заказчику в конце 2020 г. К этому моменту «Вертолеты России» рассчитывают сертифицировать модификацию. Кроме того, новое оборудование может ставиться и на уже эксплуатируемые Ка-32. ■

Максим Пядушкин

Стоимость летного часа Ка-32А11М будет на 50% ниже, чем у его предшественника.

сательных операций в Канаде, Испании, Португалии, Швейцарии и Южной Корее.

Модернизированная версия получит название Ка-32А11М. На эту машину будут ставить стеклянную кабину, новый двигатель

порации, элементы нового борта Ка-32А11М также отработаны на вертолетах Ка-62 и Ми-38.

Двигатель ВК-2500ПС-02 имеет большую мощность при взлетном и чрезвычайном режиме, но главное его

ОДК разработает двигатель для модернизированного Ка-32



Двигатели семейства VK-2500PC являются новейшей модификацией VK-2500

Ладислав Карпов / ОДК

Санкт-петербургское предприятие «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию — госкорпорация «Ростех») совместно с холдингом «Вертолеты России» разрабатывает новую модель в линейке турбовальных двигателей VK-2500PC — двигатель VK-2500PC-02. Этот мотор, взлетная мощность которого со-

ставит 2200 л. с., станет более мощным по сравнению со своим братом — VK-2500PC-03 (2000 л. с.) и будет предназначен для модернизации вертолетов Ка-32. Применение данного двигателя в составе силовой установки Ка-32 позволит улучшить эксплуатационные качества вертолета и повысить его надежность при работе с внешней подвеской.

Напомним, что двигатели семейства VK-2500PC являются новейшей модификацией двигателя VK-2500. Серийное производство первого представителя этого семейства — двигателя VK-2500PC-03 ведется на «ОДК-Климов» с 2017 г. Он применяется в составе силовой установки вертолета Ми-171А2, однако учитывая его полную взаимозаменяемость с двигателями VK-2500 и ТВЗ-117, он может быть установлен на вертолеты типа Ми-8МТВ/АМТ, Ми-17, Ми-171, Ми-172 с минимальными доработками ВС. Межремонтный ресурс VK-2500PC-03 был увеличен, назначенный ресурс также планируется увеличить до 12 тыс. ч.

В ближайшие два года в «ОДК-Климов» рассчитывают валидировать сертификат типа двигателей VK-2500PC в Китае, Индии, Южной Корее, Бразилии и Колумбии. В настоящий момент в завершающей стадии находится процесс валидации мотора VK-2500PC-03 в Индии. Предприятие рассчитывает уже

Применение новой версии двигателя в составе силовой установки Ка-32 позволит улучшить эксплуатационные качества вертолета.

летом получить одобрение от индийских властей. Также была подана заявка на валидацию VK-2500PC-03 в КНР, ведется работа с документами.

Макеты турбовальных двигателей VK-2500PC-03, VK-2500PC-02 и ТВЗ-117В, а также блок автоматического регулирования и контроля БАРК-6В и насос-регулятор НР-2500 можно увидеть на выставке HeliRussia 2019. ■

Евгения Коляда



Авиакомпания Aviatix: яркий дебют на HeliRussia

Дебютируя на HeliRussia, авиакомпания деловой авиации Aviatix не ограничилась собственным стендом. Посетителям доступен для ознакомления вертолет Leonardo AW139, рассчитанный на перевозку 8 пасс. в условиях, максимально приближенных к комфорту бизнес-джета.

Aviatix — крупнейший оператор AW139 в РФ, предоставляющий как чартерные перевозки VIP-класса на этом типе ВС, так и услуги по летно-технической эксплуатации для внешних клиентов. Всего же парк авиакомпании состоит из 15 ВС разных классов и назначений — от легких вертолетов AS350, EC135 до крупных вертолетов топ-класса, таких как AW139, Airbus H155, и бизнес-джетов, способных пересечь океан, — таких как Dassault Falcon 7X.

Основной аэропорт базирования Aviatix — Шереметьево (Москва). В самом крупном и наиболее развитом в плане инфраструктуры аэропорту

РФ предусмотрены все удобства. Прямо в аэропорту можно совершить пересадку с самолета, в том числе регулярных авиалиний, на вертолет для выполнения удобного трансфера к месту назначения.

«Основа нашего бизнеса — это менеджмент ВС, принадлежащих разным собственникам. Сейчас мы активно развиваем и направление чартерных бизнес-перевозок, — комментирует гендиректор авиакомпании Юрий Евдокимов. — Самое важное в работе любой авиакомпании — это, безусловно, безопасность полетов и качество технического обслуживания ВС, и мы очень серьезно относимся к этим аспектам. Мы накопили большой опыт и в части эксплуатации, и в части обслуживания. Но не забываем и о важных моментах, связанных именно с бизнес-авиацией: клиентский сервис высшего класса, индивидуальный подход, оперативность, гибкость».



«За несколько лет Aviatix стал одним из ведущих игроков рынка деловой авиации в нашей стране, — отмечает коммерческий директор Aviatix Николай Якубенко. — Наша компания имеет преимущество управления и эксплуатации воздушных судов в российском сертификате эксплуатанта и с российской регистрацией. Мы стали первой компанией в России, чьи вертолеты доступны для бронирования на ведущей международной платформе продажи чартеров Avinode, и если раньше большая часть нашего флота эксплуатировалась только в интересах владельцев воздушных судов, то теперь мы громко заявляем о себе как о чартерном операторе бизнес-авиации».

Встретиться с представителями Aviatix на выставке HeliRussia 2019 можно на стенде компании — 3М1.



Safran Helicopter Engines нашел нового дилера в России

Окончание. Начало на с. 1

Топ-менеджер пояснил Show Observer, что в России компания сотрудничает более чем с 100 клиентами, 90% из которых имеют в парках менее пяти вертолетов. Появление дистрибьютора в РФ позволит упростить логистику комплектующих для этих операторов, так как сейчас им приходится отправлять свои запросы напрямую в Германию или через дистрибьюторские компании в Норвегии или Австрии. Как раз в настоящее время на базе «Ситикоптер» формируется пул запасных частей для двигателей моделей Arrius и Arriel. Кроме того, «Ситикоптер» будет решать таможенные вопросы с поставками комплектующих от Safran Helicopter Engines в Россию.

«Для нас это стратегическое партнерство, над которым мы работали с момента создания «Ситикоптер», выстраивая рабочие процедуры и нормативы не только в соответствии с требованиями российских авиавла-

стей, но и с учетом лучших международных практик», — прокомментировал соглашение гендиректор «Ситикоптер» Кирилл Слышенков. — Наша компания — один из самых быстрорастущих участников российского рынка сервисного обслуживания вертолетов».

АТЦ «Ситикоптер» был открыт в 2017 г. компанией Heliatica (занимается поставкой вертолетов, вертолетных аксессуаров и услуг). Это сертифицированный Росавиацией центр техобслуживания вертолетов зарубежного производства: Robinson R44/R66, Airbus Helicopters AS350/EC130, Bell-407 и Leonardo AW119/109/139.

В перспективе компания планирует получить разрешения на работу с вертолетами EC135 и Bell-429. Кроме того, на базе «Ситикоптер» действуют представительства западных центров ТОиР двух компаний — испанской Heliswiss Iberica и бельгийской NHV. ■

Евгения Коляда



Ka-32 to be upgraded

SHAMIL SULEYMANOV, CHIEF DESIGNER OF THE KA-32

Leonid Feenberg / Transport-Photo.com

Continued from page 1

The mock-up of the new cockpit shown at the exhibition has three multifunctional liquid crystal displays and a new on-board processor. These displays manufactured by KRET Concern Radio-Electronic Technologies are already being installed on Ansat light helicopters. According to KRET representative, elements of the new avionics for Ka-32A11M are also tested on the Ka-62 and Mi-38 helicopters.

The VK-2500PS-02 engine has larger power at takeoff and emergency ratings, but its main advantage is an increased overhaul life. As Shamil Suleymanov, chief de-

signer of the Ka-32, explained to Show Observer, due to the fact that, unlike the current TV3-117 turboshafts, the new engine does not require additional technical inspections while logging, the cost per flight hour of Ka-32A11M will be twice lower than that of its predecessor.

The first two helicopters with a new look are planned to be manufactured and delivered to unnamed customer at the end of 2020, Suleymanov said. By this time, Russian Helicopters expect the new modification to get certified. In addition, the new equipment can be installed on already operated Ka-32s. ■

Maxim Pyadushkin

Легкий Zefhir спустят на парашюте

В первый день HeliRussia 2019 российская компания Heliatica подписала трехстороннее соглашение о сотрудничестве с итальянским холдингом CURTI Costruzioni Meccaniche и швед-

ской фирмой Savback Helicopters (специализируется на продажах вертолетов). В рамках соглашения Heliatica поможет CURTI в организации прохождения российской сертификации иннова-

ционного двухместного вертолета Zefhir, спроектированного и созданного аэрокосмическим подразделением CURTI Costruzioni Meccaniche — компанией Curti Aerospace. В дальнейшем Heliatica также планирует стать эксклюзивным дилером данного вертолета в России.

Сам Zefhir был представлен на стенде компании Heliatica в рамках вертолетной выставки, и это стало его первой презентацией в России. В Heliatica пояснили, что решили представить Zefhir в РФ, поскольку видят в нем предвестника нового сегмента на рынке винтокрылых машин — сертифицированных ВС в классе сверхлегких вертолетов.

Вице-президент CURTI Costruzioni Meccaniche Наборе Бенини рассказал Show Observer, что сейчас Zefhir проходит сертификационные испытания. Процесс сертификации машины в ультралегком классе, по сло-

вам топ-менеджера, может занять два года, так как до этого подобных вертолетов с парашютной системой, по сути, не было. При этом стоимость ВС уже со всем оборудованием оценивается производителем в 500–600 тыс. евро. По словам Бенини, Zefhir потенциально интересен не только частным владельцам и коммерческим эксплуатантам, но и для использования в качестве учебной машины.

Интересно, что Zefhir оборудован парашютной системой спасания. Ее разработала немецкая фирма Junkers ProFly GmbH в рамках проекта DISRUPT (разработка инновационного и безопасного сверхлегкого двухместного турбинного вертолета), финансируемого совместно с Еврокомиссией. ■

Евгения Коляда

Полную версию статьи читайте на сайте ATO.ru



Людмила Купцова

СОГЛАШЕНИЕ ПОДПИСАЛИ ГЕНДИРЕКТОР HELIATICA ТАТЬЯНА ДУШЕНКОВА, ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ CURTI COSTRUZIONI MECCANICHE НАБОРЕ БЕНИНИ (СЛЕВА) И МАЙКЛ САВБЕК (В ЦЕНТРЕ), ПРЕЗИДЕНТ SAVBACK HELICOPTERS

НА НОВОЙ ВЫСОТЕ

Организаторы



РЕКЛАМА

МАКС 2019

ЖУКОВСКИЙ • 27 АВГУСТА - 1 СЕНТЯБРЯ

Несмотря на продолжающееся санкционное давление на РФ и новые экономические вызовы, компании Airbus Helicopters удалось в два раза нарастить количество поставок вертолетов в Россию. Об успехах европейского производителя на рынке вертолетной техники Российской Федерации и о планах на текущий год Show Observer рассказал глава Airbus Helicopters Vostok Томас Земан.

— Господин Земан, еще в декабре 2017 года в интервью вы с большим оптимизмом говорили об увеличении числа поставок Airbus Helicopters в Россию в 2018 году и о восстановлении рынка. Ваши прогнозы сбылись?

— Да, действительно, прошлый год стал для нас лучшим по количеству поставок в Россию за последние пять лет начиная с 2014 года. Мы договорились с российскими клиентами о поставках им 10 вертолетов. Девять из них уже передали — восемь H125 и один EC130. Десятая машина — H125 — в процессе передачи. При этом стоит отметить, что второе дыхание у рынка открылось еще два года назад. 2018 год стал в этом смысле неким переходным периодом к оздоровлению и оживлению отрасли — и в плане экономики тоже: российская валюта выдержала испытание волатильностью, был некий экономический рост, инфляция не такая сильная, на уровне 4,3%.

Что касается 2019 года, то сегодня мы видим однозначно позитивные тенденции — это рубль, который ведет себя в последнее

«От 2019 года мы ожидаем увеличения деловой активности в России и улучшения продаж»

время относительно стабильно, экономический рост. В то же время мы не можем не принимать во внимание геополитический контекст, который влияет на возможности финансирования у эксплуатантов, они несколько ограничены в текущих условиях. Тем не менее от 2019 года мы ожидаем уве-



Airbus Helicopters

Томас ЗЕМАН

генеральный директор
Airbus Helicopters
Vostok

личения деловой активности — в первую очередь из-за отложенного спроса, который возник в прошлом году из-за президентских выборов, а также улучшения ситуации с точкой зрения продаж.

Мы по-прежнему являемся лидером в России по количеству газотурбинных вертолетов зарубежного производства во всех сегментах, однако продолжаем бороться за свою позицию на этом высококонкурентном рынке. Основным типом ВС в России для нас остаются легкие однодвигательные вертолеты H125/H130: примерно половина парка ВС Airbus Helicopters в стране, а это 109 машин, приходится именно на такие модели. Также мы хотим развивать направление продаж двухдвигательных вертолетов — это прежде всего модели H135/H145. В конце прошлого года был подписан контракт на первую поставку в Россию вертолета H145, в VIP-комплектации, что стало большим успехом для нас. К концу этого года машина прилетит из Германии.

— А как обстоят дела с вторичным рынком вертолетов Airbus Helicopters в России?

— Рынок очень активный, на нем постоянно происходит какая-то торговля. Напри-

мер, такие модели, как H125/H130, в принципе, сложно найти в свободном обращении, может быть, один-два вертолета, что показывает ценность этого актива для инвесторов. Дело в том, что вертолеты H125/H130 универсальны и подходят для выполнения широкого спектра задач. Поэтому если частный владелец хочет продать эти модели, они мгновенно становятся привлекательными для коммерческих операторов.

— Вы сказали, что Airbus Helicopters также нацелена на продвижение в России двухдвигательных вертолетов. Что вы готовы предложить в этом сегменте?

— Наши амбиции на российском рынке в первую очередь связаны с легким двухдвигательным вертолетом H135 в новой комплектации с авионикой Helionix. Суть комплекса Helionix в том, что он стандартизирован, т. е. устанавливается на разные модели, но выглядит при этом одинаково. Таким способом мы пытаемся привнести некую логику в эксплуатацию парка операторов, помочь им оптимизировать подготовку пилотов, повысить уровень безопасности. В этом комплексе есть также 4-осевой автопилот, который мы продолжаем совершенствовать. Это дает непревзойденный уровень безопасности и ситуационной осведомленности, что особенно важно, например, в санавиации, где необходимо совершать посадки в непредсказуемых условиях, на неподготовленных площадках или в условиях города.

Мы также рады, что в России появится модель H145 с Helionix. В этом году мы представили новую версию вертолета, которая получила несущий винт с пятью лопастями, что позволит брать на борт на 150 кг больше полезной нагрузки. Уверен, что этот вертолет, который прекрасно подходит для выполнения медицинских заданий или VIP-перевозок, вызовет немало интереса у потенциальных заказчиков в России.

Нельзя не упомянуть и новую модель H160, которую мы также оснастили комплексом Helionix, так как сегодня это действительно лучшее решение на рынке. Кроме того, H160 получил 68 патентов на уникальные технологии: несущий винт с пятью композитными лопастями Blue Edge, наклонный хвостовой винт типа фенестрон, новые двигатели от Safran. Вертолет сочетает в себе новейшие разработки, благодаря чему обладает самым низким уровнем шума, экономичен, и все, кому уже посчастливилось испытать его в действии, делятся схожими впечатлениями, что это превосходная машина. Поставки H160 начнутся в 2020 году, и тогда мы сможем вести прицельные переговоры с российскими заказчиками. ■

Евгения Коляда

Полную версию интервью читайте на сайте ATO.ru

Новый формат услуг от Вертолетной сервисной компании

Холдинг «Вертолеты России» на выставке HeliRussia 2019 решил заинтересовать заказчиков новыми разработками в сфере послепродажного обслуживания (ППО). Производитель представляет обновленную стратегию развития ППО гражданской российской вертолетной техники, разработанную Вертолетной сервисной компанией (ВСК). В числе новых направлений — вывод на рынок портфеля услуг под названием «ВР-поддержка» (RH Support). Данный формат позволяет формировать пакет услуг, соот-

материально-техническое обеспечение, включая доступ к пулу запчастей (возвратно-обменный фонд), техобслуживание и ремонт, техподдержку и доступ к эксплуатационной документации. Задача пакетного решения — обеспечить заданный уровень исправности вертолетов и контроль уровня расходов на их эксплуатацию.

Интерактивный каталог модернизаций холдинга сегодня насчитывает 130 вариантов доработок на вертолетах семейства Ми-8, а также Ка-32 и «Ансат».

Задача пакетного решения – обеспечить заданный уровень исправности вертолетов и контроль уровня расходов на их эксплуатацию.

ветствующий требованиям эксплуатации ВС на протяжении всего жизненного цикла.

Пакетные решения, отмечают в ВСК, позволят получить заказчиком полный спектр услуг:

Для сопровождения ВС производства холдинга в РФ был создан центр клиентской поддержки ТеМПО, который осуществляет круглосуточную техподдержку клиентов по всему



КАТАЛОГ МОДЕРНИЗАЦИЙ ХОЛДИНГА НАСЧИТЫВАЕТ 130 ВАРИАНТОВ ДОРАБОТОК НА ВЕРТОЛЕТАХ СЕМЕЙСТВА МИ-8, А ТАКЖЕ КА-32 И «АНСАТ»

миру, семь дней в неделю в формате единого окна. На сайте ВСК доступен портал электронной эксплуатационной документации ВС. Кроме того, в рамках новой стратегии техобслуживание и ремонт вертолетов могут осуществляться не только на авиаремонтных заводах и в организациях, находящихся в управлении ВСК, но и силами выездных бригад и авторизованных сервисных центров за пределами РФ. Для обеспечения эксплуатации вертолетов за рубежом было создано и авторизовано более 20 таких центров в Юго-Восточной

Азии, странах СНГ, на Ближнем Востоке и в Латинской Америке.

Еще один инновационный проект, предлагаемый холдингом инозаказчиком, — дистанционная система обучения (Learning Management System), которая позволяет вести подготовку инженерно-технического персонала в онлайн-режиме. После завершения такого обучения для получения сертификата специалисту необходимо пройти только практическую часть и тестирование в учебном центре холдинга. ■

Евгения Коляда

Gazpromavia's helicopters fly less

The number of operational hours flown by Gazprom subsidiary Gazpromavia's fleet of helicopters is continuing to decline. In 2018, it amounted to 30,324 hours, which is 613 hours less than in

2017, the operator and Transport Clearing House (TCH) report. The number of the airline's flight hours started the downward trend in 2013. Utilisation has fallen by 48.8 per cent over the past five years.



HALF OF GAZPROMAVIA'S HELICOPTERS ARE THE OLDER MI-8T/PS TYPES

Igor Dvurekov

Over the past decade, the maximum number of hours flown by Gazpromavia's helicopters was achieved by 2012's 59,278 hours. For the entire decade, the carrier occupied second place after Utair in the TCH flight-hours list of Russian helicopter operators. However, in 2017, Gazpromavia slipped down to third, behind Yamal Airlines in the ranking.

According to the Federal Air Transport Agency, Gazpromavia commercial helicopter fleet consists of 69 aircraft: 66 Mi-8s of various modifications and three Airbus Helicopters EC135 T2+s. Half of the Gazpromavia helicopters are mature Mi-8T/PSs.

As well as helicopters, Gazprom also uses a number of unmanned

aerial vehicles (UAVs), with Gazprom Neft, another subsidiary of the petroleum giant, currently operating more than 20 fixed-wing and rotor-wing-type UAVs for oil pipelines and for the monitoring of construction development projects. Typically, the terrain is also studded with drones during the early stages of mining projects. Such are the advantages of using drones that more than 60 per cent of all pipeline projects are now surveyed by them, the company recently revealed. In some instances, it is one and a half times more efficient to use drones rather than helicopters, Gazprom Neft reports. The company intends to continue to increase the fleet of its UAVs and their applications. ■

Yevgeniya Kolyada

ShowObserver

ОБОЗРЕНИЕ ВЫСТАВКИ МАКС 2019

ДАТЫ ВЫХОДА: 27, 28, 29 августа 2019

ОФИЦИАЛЬНОЕ ЕЖЕДНЕВНОЕ НОВОСТНОЕ ИЗДАНИЕ АВИАСАЛОНА МАКС-2019

Show Observer MAKS 2019 — проект издателей успешного отраслевого журнала «Авиатранспортное обозрение» (ATO) и делового авиационного портала ATO.ru.

Show Observer MAKS 2019 основан на многолетнем опыте нашего партнера — AVIATION WEEK — по созданию Show News на крупнейших авиасалонах мира.

Принципиальные отличия и неоспоримые преимущества Show Observer MAKS 2019:

- ведущие российские и международные авиационные журналисты создают материалы Show Observer в центре событий авиасалона, предоставляя читателям **самую свежую и актуальную информацию** об основных событиях и новостях авиасалона, заключаемых контрактах, а также новейших достижениях авиакосмической промышленности, оборонного комплекса и предприятий воздушного транспорта;
- три ежедневных номера** Show Observer тиражом 10000 экземпляров каждый распространяются с утра на входах/выходах авиасалона, на всех стендах и во всех шале, а также среди деловых посетителей салона в рабочие дни выставки, гарантируя точное попадание издания в руки людей принимающих решения;
- безоговорочный успех во время проведения авиасалонов МАКС в 2003—2017 годах подтверждает, что Show Observer является **идеальным маркетинговым инструментом для экспонентов**, дополняя их экспозиции на выставке рекламными материалами в официальном издании МАКС-2019;
- компаниям, чьи делегации посещают авиасалон с деловыми целями, но не имеют стенда, реклама в Show Observer позволяет **донести необходимую информацию до потенциальных партнеров** — участников и посетителей МАКС-2019;
- все содержание Show Observer будет **доступно в цифровом и текстовом форматах** на авиационном деловом интернет-портале www.ATO.ru, кроме того, он будет доступен для скачивания через приложение ATO для смартфонов и планшетов.



«ЮТэйр-Инжиниринг» поддержит эксплуатацию вертолетных моторов

Крупнейший в России и СНГ провайдер услуг техобслуживания вертолетов — «ЮТэйр-Инжиниринг» (входит в группу «ЮТэйр») и компания «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию госкорпорации «Ростех») расширили сотрудничество. В первый день HeliRussia 2019 гендиректор «ОДК-Климов» Александр Ватагин и руководитель «ЮТэйр-Инжиниринг» Рашид Фараджаев подписали дистрибьюторский договор на послепродажное обслуживание (ППО) вертолетных двигателей в России. Соглашение предусматривает совместное продвижение сервисных услуг по ремонту двигателей и ремоторизации.

По словам Ватагина, цель совместной работы заключается в том, чтобы приблизить разработчика и производителя техни-

к к эксплуатанту. Только так можно добиться изменения ситуации в области техобслуживания авиационной техники. «В советское время сервисное обслуживание было ахиллесовой пятой. Кардинально и быстро изменить ситуацию крайне не просто», — отметил он.

В рамках сотрудничества с «ЮТэйр-Инжиниринг» производитель двигателей планирует работать не только с авиакомпанией «ЮТэйр», но и с другими операторами вертолетной техники.

Во время подписания документа стороны обсудили расширение взаимодействия по ППО — ремонту двигателей ТВ3-117/ВК-2500, установленных на вертолетах авиакомпании «ЮТэйр — Вертолетные услуги», а также возможность замены двигателей ТВ3-117 на новые со-



Александр Ватагин из «ОДК-Климов» (слева) и Рашид Фараджаев из «ЮТэйр-Инжиниринг» продолжают развивать сотрудничество двух компаний

Людмила Карпова

временные ВК-2500 разработки и производства «ОДК-Климов».

«Очень важно, чтобы наши российские авиационные двигатели получали быстрый качественный сервис. Это залог высокой конкурентоспособности нашей высокотехнологичной продукции на внутреннем и международном рынке», — отметил гендиректор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов.

Оптимизация процесса ремонта и техобслуживания двигателей уже позволяет заказчикам существенно сокращать фи-

нансовые и временные затраты. В созданном на территории тюменского аэропорта Плеханово центре предусмотрено обслуживание и ремонт двигателей ТВ3-117 и ВК-2500.

«На данный момент парк ВК-2500 не такой большой, поэтому говорить о том, что объемы ремонта данного двигателя существенно вырастут в ближайшее время не стоит. Это будет зависеть от количества эксплуатируемых моторов», — пояснил Александр Ватагин. ■

Виктория Жаданова

Аэросила: очередные успехи



80-летний юбилей ПАО «НПП Аэросила» ознаменован очередными успехами, и самый значительный — получение в конце 2018 года сертификата Европейского агентства по безопасности авиаперевозок EASA на вспомогательный двигатель ТА18-100, подтверждающего его соответствие европейским техническим стандартам. Событие является знаковым для российского авиадвигателестроения, как первое европейское одобрение созданных в России авиационных агрегатов. Это позволит дополнительно расширить возможности применения ВГТД ТА18-100 на международном рынке.

Среди последних результатов Аэросилы, обладающих большим потенциалом и определяющих дальнейшие перспективы для предприятия, следует отметить:

- получение дополнения к сертификату типа на ТА14-130-08, что открывает возможности применения ВГТД «ТА» на многочисленных гражданских модификациях вертолетов Ми-8/17;

- летные испытания ТА14-130-35В на вертолете Ми-35М;
- оформление Росавиацией главных изменений типовой конструкции ВГТД ТА18-100 в части высотности запуска и режимной работы до 11000 м и его перевода на эксплуатацию по 2-й стратегии — по техническому состоянию;
- испытания ВГТД ТА14-038 в составе вертолета Ми-38 в условиях пониженных температур;
- подготовку ТКП на разработку силовой установки для БЛА вертолетного типа;
- планируемое выполнение разработки ВСУ для российско-китайского тяжелого вертолета АНЛ.

Нельзя умолчать и о крупном успехе в работах по винтовой тематике. Состоялся первый полет нового легкого военно-транспортного самолета Ил-112В, оснащенного разработанными Аэросилой воздушным винтом АВ-112 и ВГТД ТА14-130-112. Воздушный винт АВ-112 также планируется к применению и на региональном авиалайнере Ил-114-300.

GTLK to deliver up to 40 helicopters this year

Russia's State Transport Leasing Company (known by its Russian acronym GTLK) plans to deliver up to 40 new helicopters to customers this year. Since 2011, when the lessor first became involved in the leasing of helicopters, GTLK has transferred 71 rotor-wing aircraft to customers, with another 43 aircraft currently contracted.

GTLK told Show Observer that it recognises the need for additional Russian helicopters because, in the near future, most of the current rotorcraft fleet will be decommissioned and will need to be replaced. It is mostly the mature Mi-8Ts that currently make up a big part of the nation's helicopter fleet that will need to be replaced.

As for the general helicopter market, the lessor sees its growth

points in the oil and gas sector, as well as in medical aviation and aviation work connected with new Russian aircraft operating abroad. "We see prospects for Russian technology demand growth and Russian helicopters are operated in the UN mission. Russian Helicopters Holding together with GTLK will work on delivering aircraft [and parts] to foreign operators," Russia's biggest leasing company explained.

The company is also working on a project for the trade-in of old helicopters, a plan which is currently at the pre-marketing stage. It covers an exchange arrangement involving a lessee's used foreign-made rotorcraft for a new modern Russian helicopter. In this case, the value of the used aircraft could be co-



ONE OF THE MAIN INCENTIVES FOR ORDERING NEW ROTORCRAFT IN RUSSIA IS THE STATE SPONSORSHIP OF THE DEVELOPMENT OF MEDICAL AVIATION SERVICES, UNDER WHICH GTLK DELIVERED 60 HELICOPTERS TO OPERATORS IN 2017 AND 2018

unted as a down payment or an advance payment for the lease of a new replacement. As GTLK confirms, the company is currently working with Russian Helicopters and federal authorities on this market-friendly mechanism for the decommissioning of obsolete equipment.

In the event of the helicopter market's stabilisation and reliable growth demand, GTLK is also getting ready to consider offering operating leases of rotary wing aircraft. Today, the company implements only state standard-term programmes for finance leases. ■

Yevgeniya Kolyada

«ОДК-Климов» открыл сервисный центр во Вьетнаме

Санкт-петербургское предприятие «ОДК-Климов» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию; госкорпорация «Ростех») в апреле этого года открыло во Вьетнаме центр сервисного обслуживания и ремонта вертолетных двигателей ТВ3-117 и ВК-2500. Центр расположился

в городе Вунгтау и прошел сертификацию авиавластей Вьетнама. К настоящему моменту на его базе было отремонтировано пять моторов ТВ3-117, которые эксплуатируются в этой стране.

Создание сервисного центра стало возможным благодаря подписанному с вьетнамским провайдером услуг по ТОиР Helicopter Technical Service Company (HeliTechCo) договору о поддержке эксплуатации двигателей ТВ3-117 и ВК-2500, а также главных редукторов российских вертолетов в 12 странах Азии. В рамках соглашения Helicopter Technical Service Company станет дистрибьютором двигателей ТВ3-117 и ВК-2500 для российских вертолетов в Индонезии, Малайзии, Камбодже, Таиланде, Вьетнаме, Мьянме, Лаосе, Австралии, Индии, Китае, Бангладеш и Шри-Ланке.

Кроме того, вьетнамская сторона предоставила вспомогательный персонал для сопровождения работ в сервисном центре — специалисты из Вьетнама прошли обязательную сертификацию по технологической процедуре выполнения среднего ремонта двигателей семейства ТВ3-117 и их моделей. Российская сторона, в свою очередь, осуществляет поставку деталей и узлов, запасных частей, а также проводит обучение персонала техническому обслуживанию двигателей и главных редукторов.

По состоянию на октябрь 2018 г. во Вьетнаме эксплуатировалось порядка 100 российских вертолетов, включая Ми-8/17 и Ка-32, оборудованных двигателями семейства ТВ3-117. Двигатели ВК-2500 ставятся на новые модификации вертолетов семейства Ми-8/17. ■

Иван Володин



СПЕЦИАЛИСТЫ ИЗ ВЬЕТНАМА ПРОШЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ СЕРТИФИКАЦИЮ ВЫПОЛНЕНИЯ СРЕДНЕГО РЕМОНТА РОССИЙСКИХ ДВИГАТЕЛЕЙ

HeliTechCo

Российские вертолеты вернутся в Ле-Бурже

«Вертолеты России» планируют показать в июне на авиасалоне в Ле-Бурже два легких вертолета «Ансат», рассказал в первый день HeliRussia 2019 глава холдинга Андрей Богинский. Машины будут задействованы как в летной программе, так и на статической экспозиции.

Один из вертолетов будет демонстрироваться в VIP-салоне, второй — с медицинским модулем. «[Он будет] с европейским медицинским модулем под европейский рынок — мы показываем, что наша платформа достаточно мобильна с точки зрения установки локального оборудования», — объяснил Богинский.

Топ-менеджер добавил, что, например, в Китае на вертолеты этой модели планируется устанавливать медоборудование местных производителей. По его словам, сертификат «Ансата» будет валидирован в Китае в ближайшее время, что откроет дорогу поставкам в эту страну по уже подписанному контракту на 10 машин.

По словам источника Show Observer в отрасли, на «Ансате» в Ле-Бурже будет показан медицинский модуль австрийской компании Air Ambulance Technology. Модулями этого производителя уже комплектуются вертолеты семейства Ми-8 для



Именно этот «Ансат» с VIP-салонem «Вертолеты России» обещают показать на авиасалоне в Ле-Бурже

kremlin.ru

российских заказчиков. Последний раз российские вертолеты участвовали в этом, одном из крупнейших мировых авиа-

салонem в 2013 г. — тогда в летной программе был заявлен ударный Ка-52. ■

Максим Пядушкин

В Уфе нарастят производство узлов ВК-2500

Уфимское предприятие «ОДК-УМПО» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию — ОДК) продолжает организацию трех новых производственно-технологических центров (ПТЦ) для изготовления мелко- и среднеразмерных узлов двигателей ВК-2500, предназначенных для большей части вертолетов «Ми» и «Ка». Как сообщили в ОДК, завершение первой очереди работ намечено на конец 2019 г., ввести все ПТЦ в эксплуатацию планируется в конце 2020 г.

Производственно-технологические центры создаются в «ОДК-УМПО» для обеспечения

программы импортозамещения — ранее силовые установки и моторокомплекты поставлялись с Украины. В ПТЦ будут изготавливаться такие комплектующие, как камеры сгорания, масляные фильтры, корпусные детали из алюминиевых и магниевых сплавов, обоймы и др.

Сейчас в помещениях ведутся строительно-монтажные работы, а также установка оборудования. В перспективе численность персонала центров должна составить порядка 500 чел. Сегодня идет подбор кадров, а также стажировка рабочих и специалистов, нацеленная на их подготовку к работе.

Отметим, что первый ПТЦ под номером 185 был введен в эксплуатацию в конце 2018 г.; в настоящее время там серийно вы-

пускаются свободная турбина, сопловой аппарат III ступени, сопловые аппараты компрессорной турбины и другие узлы.

Производственно-технологические центры создаются в «ОДК-УМПО» для обеспечения программы импортозамещения.

пускаются свободная турбина, сопловой аппарат III ступени, сопловые аппараты компрессорной турбины и другие узлы.

Окончательная сборка ВК-2500 проходит на головном

предприятии «ОДК-Климов» (г. Санкт-Петербург). ВК-2500 должен заменить двигатель ТВ3-117. Его преимущества за-

Иван Володин



В четверг, 16 мая, в Москве прошла официальная церемония открытия XII международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2019.

Как подчеркнул в своем приветствии министр промышленности и торговли Денис Мантуров, вертолетостроение является одной из визитных карточек

Ленточку перерезали в 12-й раз

России. «Мы в очередной раз собрались в «Крокус Экспо», чтобы познакомиться с передовыми достижениями российской и международной вертолетной индустрии. HeliRussia является удачной площадкой для этих целей, позволяет получить полный срез информации о текущей ситуации, актуальных вопросах и перспективах развития индустрии», — заявил Мантуров.

«HeliRussia — это и прекрасная возможность для выстраивания эффективного диалога с

нашими клиентами и партнерами, развития не только деловых, но и дружеских связей. В ходе круглых столов и конференций мы планируем обсудить широкий круг важных для российской вертолетной индустрии вопросов: эксплуатацию вертолетов, техническое обслуживание и ремонт, лизинг, применение для решения специализированных задач», — отметил в своем приветствии гендиректор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский. ■

Иван Володин



Объединяя традиции

