

# ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ RUSSIAN HELICOPTERS

WWW.RUSSIANHELICOPTERS.AERO



**ВСК УЛУЧШАЕТ СИСТЕМУ  
ПОСЛЕПРОДАЖНОЙ ПОДДЕРЖКИ ВЕРТОЛЕТОВ  
HSC IMPROVES SYSTEM OF AFTERSALES  
SUPPORT OF RUSSIAN-MADE HELICOPTERS**

**«ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» И AGUSTAWESTLAND  
СОЗДАДУТ НОВЫЙ ВЕРТОЛЕТ  
RUSSIAN HELICOPTERS AND  
AGUSTAWESTLAND TO CREATE  
NEW HELICOPTER**

**«ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» ОТПРАЗДНОВАЛИ  
100-ЛЕТИЕ ВВС РОССИИ  
RUSSIAN HELICOPTERS CELEBRATES 100  
YEARS OF THE RUSSIAN AIR FORCE**

## КА-32А11ВС ПРИСТУПИЛ К РАБОТЕ В БРАЗИЛИИ

KA-32A11BC STARTS OPERATIONS IN BRAZIL

ВЕРТОЛЕТ МИ-26Т АВИАКОМПАНИИ «ЮТЭЙР» ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ТРАНСПОРТИРОВКУ ВЕРТОЛЕТА МИ-26  
МЧС КАЗАХСТАНА К МЕСТУ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО РЕМОНТА НА ЗАВОДЕ НАРЗ В НОВОСИБИРСКЕ

UTAIR AVIATION'S MI-26T IS CARRYING A MI-26 HELICOPTER OF KAZAKHSTAN MINISTRY OF EMERGENCY  
RELIEF TO BE REPAIRED AT NOVOSIBIRSK-BASED NARP PLANT





### ХОД ВЕРТОЛЕТНЫХ ПРОГРАММ | PROGRAM DEVELOPMENTS

Работа на перспективу ..... 2  
Work on Future Models

Интегрированная система поддержки  
для российских вертолетов ..... 4  
Integrated Support System for Russian Helicopters

### МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЫНКИ | INTERNATIONAL MARKETS

На помощь Европе ..... 6  
Aiding Europe

Мировой дебют Ка-62 ..... 7  
The World Debut of the Ka-62

Русский, который не боится трудностей ..... 8  
A Russian Who Likes to Fight

### ИНТЕРВЬЮ | INTERVIEW

Управляющий директор ОАО «Вертолетная сервисная  
компания» Артур Штанков: «Наша первоочередная  
цель — повышение конкурентоспособности  
российских вертолетов» ..... 16  
Artur Shtankov, Managing Director of Helicopter Service Company:  
“Our Main Aim Is to Increase the Competitive Ability of Russian Helicopters”

### НОВОСТИ ХОЛДИНГА | HOLDING NEWS

Акционеры «Вертолетов России» утвердили новый  
состав совета директоров ..... 20  
Russian Helicopters' Shareholders Confirm New Board  
of Directors' Members

Итоги конкурса «Вертолеты XXI века» ..... 21  
“21st Century Helicopters” Competition Results

День открытых дверей ..... 22  
Open House Day

Первые рейтинги кредитоспособности  
от Fitch и Moody's ..... 23  
Initial Credit Ratings from Fitch and Moody's

В Кумертау отметили юбилей ..... 24  
Kumertau Celebrates Anniversary

Централизация закупок набирает обороты ..... 26  
The Centralisation of Purchases is Gathering Speed

### ВЕРТОЛЕТЫ В РОССИИ | HELICOPTERS IN RUSSIA

Вертолетный парк будет обновляться ..... 28  
Helicopter Fleet to Be Updated

Вертолеты спасают пострадавших от наводнения ... 32  
Helicopters Save Victims of Flooding

Триумф России на четырнадцатом  
чемпионате мира по вертолетному спорту ..... 33  
Russia Triumphs at 14th World Helicopter Championship

### СОТРУДНИЧЕСТВО | COOPERATION

«Вертолеты России» и AgustaWestland  
создадут новый вертолет ..... 34  
Russian Helicopters and AgustaWestland to Create New Helicopter

Двигатели Turbomeca  
будут обслуживаться в России ..... 35  
Turbomeca Engines to be Serviced in Russia

В Томилино начат выпуск  
тефлоновых шлангов Eaton ..... 36  
Production of Eaton's Teflon Hose Launched in Tomilino

«Вертолеты России» расширяют  
сотрудничество с Казахстаном ..... 37  
Russian Helicopters Expand Cooperation With Kazakhstan

РПКБ поставит авионику для вертолетов марки «Ка» ... 38  
Ramenskoye Design Company to Supply Avionics Equipment for Kamov  
Helicopters

Холдинг поддерживает гонщиков «Формулы 1» ..... 39  
Russian Helicopters Supports F1 Drivers

### КОНТРАКТЫ И ПОСТАВКИ |

CONTRACTS AND DELIVERIES ..... 40

### ИСТОРИЯ | HISTORY

50-летний юбилей первого подъема Ми-8 ..... 41  
50th Anniversary of Mi-8's First Flight

«Вертолеты России»  
отпраздновали 100-летие ВВС России ..... 43  
Russian Helicopters Celebrates 100 Years of the Russian Air Force

«Беркуты» отметили 20-летний юбилей ..... 44  
Russian Golden Eagles Celebrate 20th Anniversary

**Журнал холдинга «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ»  
RUSSIAN HELICOPTERS' MAGAZINE**

**Издатель:** ОАО «Вертолеты России»  
Подготовлено пресс-службой  
ОАО «Вертолеты России»

**Тираж 500 экз.  
Распространяется бесплатно.**

**Редакция:**  
**Тел.:** +7 (495) 627-5545, доб. 7240  
**Факс:** +7 (495) 627-5424  
**E-mail:** [press@rus-helicopters.com](mailto:press@rus-helicopters.com)  
**http://www.russianhelicopters.aero**

**Для писем:**  
Россия, 123610, Москва, Краснопреснен-  
ская наб., 12, подъезд 9, этаж 21

**Contact us:**  
**Tel:** +7 (495) 627-5545, доб. 7240  
**Fax:** +7 (495) 627-5424  
**E-mail:** [press@rus-helicopters.com](mailto:press@rus-helicopters.com)  
**http://www.russianhelicopters.aero**

**Correspondence:**  
21st floor, 12 Krasnopresnenskaya naberezhnaya,  
entrance 9, 123610, Moscow, Russian Federation



## Работа на перспективу

В июле этого года на авиасалоне в Фарнборо холдинг «Вертолеты России» впервые представил макет перспективного среднего вертолета RACHEL (Russian Advanced Commercial Helicopter), разрабатываемого в рамках программы ПСВ. Предполагается, что это будет многоцелевой коммерческий вертолет весовой размерности 10–12 т, способный в пассажирском варианте перевозить 21–24 человек. Новая машина должна прийти в среднесрочной перспективе на смену нынешней модели холдинга в этом весовом сегменте — Ми-8/17 и совместно с более тяжелой машиной Ми-38 призвана укрепить позиции компании на международных рынках.

Уже проведен маркетинговый анализ, определены технические приоритеты и целевые характеристики нового вертолета, выполнена оценка реализуемости технических требований и рисков программы. В ходе общения с потенциальными коммерческими заказчиками разработчики

сделали вывод о том, что сегодня сверхвысокая скорость не является ключевым показателем, отвечающим запросам коммерческого рынка. На первое место для эксплуатантов выходят минимизация прямых эксплуатационных расходов и обеспечение приемлемой цены вертолета.

«Высокая отдача от коммерческой эксплуатации вертолета — вот критерий, который мы поставили вот главу угла при разработке концепции нового перспективного воздушного судна, — объяснил генеральный директор «Вертолетов России» Дмитрий Петров. — Исследование рынка во взаимодействии с компаниями-операторами авиационной техники помогло нам определить ряд ключевых характеристик будущей машины и заложить в программу создания перспективного вертолета ряд концептуальных решений, которые, на наш взгляд, наиболее удачно сочетают инновационные технологии и экологичность с высоким уровнем экономической эффективности будущего летательного аппарата».

В 2011–2012 годах конструкторские бюро холдинга (МВЗ им. Миля и ОАО «Камов») выполнили конкурсную работу по формированию облика перспективного вертолета. Разработки обоих КБ получили положительную оценку проектного комитета холдинга. Конфигурация МВЗ им. Миля в большей сте-

пени ориентирована на реальные потребности современного рынка. Поэтому — и с учетом пожеланий операторов вертолетной техники — это КБ продолжит работу по программе RACHEL.

Разрабатываемый вертолет создан по классической схеме с несущим и рулевым винтами. Предполагаемая базовая модификация перспективной средней машины — многоцелевой вертолет с конвертируемой грузопассажирской кабиной. Он будет оснащен двумя новыми турбовальными двигателями, несущей системой нового поколения и перспективным комплексом авионики. Предполагается значительное увеличение дальности и крейсерской скорости полета по сравнению с вертолетами семейства Ми-8/17. Новая машина будет развивать скорость до 360 км/ч, главным образом за счет улучшения аэродинамики фюзеляжа и лопастей несущего винта.

В 2013 году планируется создать летающую лабораторию, на которой будут проверяться технические решения, заложенные в новую машину. Результаты испытаний летающей лаборатории должны быть готовы в 2014 году — к моменту завершения эскизного проекта.

В том же году «Вертолеты России» планируют объявить тендер для поставщиков основных подсистем вертолета. Сертификация перспективной машины запланирована на 2018 год, начало поставок ожидается в 2020 году. ☉

## Work on Future Models

In July 2012, at the Farnborough International Airshow, Russian Helicopters first introduced the model for the advanced RACHEL (Russian Advanced Commercial Helicopter), medium helicopter which has been developed within the framework of this program. It is planned that this will be a multi-role commercial helicopter weighing 10-12 tonnes, capable of transporting 21-24 people. The new machine is intended to replace the holding company's current model in this weight category – the Mi-8/17. Alongside the heavier Mi-38, it will strengthen the company's position across international markets in the medium term.

Market research already carried out has identified technical priorities and key features for the new helicopter, and assessed the feasibility of the technical requirements. A full assessment of the programme's risks has also been carried out.

Conversations with potential commercial clients has led the developers to reach the conclusion that in today's market ultra high-speed is no longer the key feature which meets the demands of the commercial market. The main requirement for operators is the minimisation of direct operating costs as well as ensuring that the helicopter is priced at an acceptable level. "Achieving maximum return from commercial

use is our main criteria, it is the cornerstone of our efforts to develop the concept for this new advanced helicopter," explained Dmitry Petrov, the CEO of Russian Helicopters. "Market research conducted in collaboration with helicopter operating companies has helped us to identify a series of key features of the advanced helicopter, which we feel creates the best balance of technological innovation with minimal environmental impact and maximum economic efficiency."

In 2011-2012, Russian Helicopters' Mil and Kamov design bureaus worked on a competitive basis to design the look of the advanced helicopter. Both designs of the two bureaus were met with approval by the company's project committee. However, the Mil configuration was more focused on the actual demands of today's market. For this reason, and with the wishes of helicopter operators in mind, it will be this design bureau which continues work on the RACHEL program.

The helicopter in development has been created according to the classic model, with a main and tail rotor. The basic model will be a medium-weight, multi-role helicopter with a convertible cabin for transporting passengers and cargo, and suitable for off-shore operations. It will be equipped with an advanced avionics suite and a next-generation main rotor system, and will have a longer flight range and higher cruising speed than the Mi-8/17. The new machine will reach a speed of 360kph, which has largely been achieved by the improved aerodynamics in the fuselage and the blades of the main rotor.

The creation of a flying laboratory is planned for 2013, which will test the new technical additions to the machine. The results of these tests should be ready by 2014, at which time the design part of the project should also be completed. That same year, Russian Helicopters plan to announce a tender for the supply of the helicopter's main sub-systems. The certification of this future model is planned for 2018 and the scheduled delivery for 2020. ☉



## Интегрированная система поддержки для российских вертолетов

ОАО «Вертолетная сервисная компания» (ВСК), дочерняя структура холдинга «Вертолеты России», создает интегрированную систему послепродажного обслуживания вертолетов российского производства. 1 июня этого года ВСК открыла единый call-центр для эксплуатантов российских вертолетов, который стал прямым каналом связи для операторов вертолетной техники по всем вопросам послепродажного обслуживания и логистической поддержки. Call-центр — один из механизмов новой интегрированной системы послепродажной поддержки ВСК и холдинга «Вертолеты России», основным принципом которой является клиентоориентированность. Единый call-центр поможет эксплуатанту оперативно связаться с персональным менеджером в клиентской службе ВСК, разместить заказ на запасные части и отследить его выполнение, а также получить доступ ко всей эксплуатационной и технической документации.

«Перед ВСК в этом году поставлена задача консолидировать послепродажное обслуживание в рамках холдинга и перейти через единый call-центр на круглосуточную работу с заказчиками, оперативно обеспечивая их всем необходимым на самом современном уровне операторами наших вертолетов», — сказал генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Петров.

В рамках этой системы ВСК уже создала склад запчастей в Москве и разработала специальный web-портал. Он дает возможность клиентам компании размещать заказы, а также предоставлять информацию о своем парке и налетах, на основе которой ВСК будет прогнозировать потребности в запчастях и планировать их выпуск на предприятиях холдинга. Это позволит сократить сроки реагирования на запросы клиентов до мировых стандартов, а также обеспечит стабильные и прозрачные цены на вертолетные запчасти.

«Наша задача — перейти к управлению жизненным циклом парка вертолетов российского производства и его стоимостью, — заявил управляющий

## Integrated Support System for Russian Helicopters

Helicopter Service Company (HSC), a subsidiary of Russian Helicopters, is moving ahead with the creation of an integrated system of aftersales servicing of Russian-made helicopters. On June 1, 2012, HSC will open a centralized call center for operators of Russian helicopters, providing a direct line of communication to quickly address issues concerning aftersales servicing and logistic support.

The call center is an important component of the new client-focused system of aftersales support of HSC and Russian Helicopters, the main principle behind which is client orientation. The centralized call center will allow helicopter operators to quickly contact their personal managers at HSC's client services, place orders for the needed parts and track order execution, and also access all operational and technical documentation of interest.

"HSC was given the task of consolidating aftersales servicing within the holding company and transitioning to a centralized call center that provides a 24 hour client service, ensuring that all



директор ВСК Артур Штанков. — Следующим этапом станет формирование продуктового портфеля и единого прейскуранта на вертолетные запчасти, а также поиск региональных партнеров по оказанию услуг по сервисному обслуживанию».

Первым партнером ВСК в этой области стал вертолетный оператор — Научно-производственная компания «ПАНХ». В рамках партнерского соглашения, подписанного в мае этого года, стороны договорились расширять сотрудничество по послепродажному, сервисному и логистическому обслуживанию вертолетов российского производства.

В рамках информационного обмена между партнерами компания «ПАНХ», которая имеет собственную базу технического обслуживания вертолетов Ми-2, Ми-8, Ми-26 и Ка-32 на Юге России, а также линейные станции ТО вертолетов в Мурманске, в Афганистане и Казахстане, предоставит ВСК данные по состоянию и эксплуатации своего парка вертолетов и парков ее клиентов по техническому обслуживанию. Это в свою очередь даст ВСК возможность планировать потребности вертолетных компаний в запчастях и организовывать их своевременную поставку. Как партнер ВСК компания «ПАНХ» будет пользоваться правом первоочередности поставок запчастей по фиксированным ценам, что обеспечит бесперебойную эксплуатацию не только собственных вертолетов, но и вертолетной техники клиентов.

«Подписанное партнерское соглашение является первым документом подобного рода, но мы планируем расширять количество партнеров в различных регионах России и мира», — объяснил Штанков. ☉

their needs are addressed with world class support,” said Russian Helicopters CEO Dmitry Petrov.

As a part of this integrated system, HSC has already created a parts warehouse in Moscow and developed a corresponding web portal. This warehouse allows clients not only to place orders but also to provide information about their helicopter fleets and operations, which in turn makes it possible for HSC to forecast the need for parts and scheduled their production at the various enterprises of the holding. In turn, this allows for more rapid client request response time in line with global best practices and also enhances price stability and transparency.

“Our aim is to transition to life-cycle management of Russian-made helicopters, which includes operating cost management,” stated Arthur Shtankov, HSC’s COO. “The next phase entails the formation of a product portfolio and price list for helicopter parts as well as the engagement of regional partners for the provision of maintenance services.”

HSC’s first partner in this sphere will be Russian helicopter operator PANH. Under the agreement signed in May 2012, the companies will expand collaboration on after-sales service and logistical support for Russian-made helicopters.

As part of the deal, PANH, which has its own technical support service for Mi-2, Mi-8, Mi-26 and Ka-32 helicopters in southern Russia as well as external maintenance line stations in Murmansk, Afghanistan and Kazakhstan, will share information with HSC on the condition and utilisation of its fleet of helicopters and those of its technical support clients. This will enable HSC to assess the needs of helicopter companies for spare parts and ensure they are available when needed. As a partner of HSC, PANH will have the right to priority supplies of spare parts at a fixed price, and so will be able to ensure uninterrupted operation not only of its own helicopters but also those of its clients.

“This is the first such partnership agreement that we have signed, but we plan to expand our network of partners in various regions of Russia and abroad,” explained Shtankov. ☉

**ВСК ПЛАНИРУЕТ СФОРМИРОВАТЬ ЕДИНЫЙ ПРОДУКТОВЫЙ ПОРТФЕЛЬ И ПРЕЙСКУРАНТ ЦЕН НА ВЕРТОЛЕТНЫЕ ЗАПЧАСТИ**  
**HSC PLANS TO FORM OF A JOINT PRODUCT PORTFOLIO AND PRICE LIST FOR HELICOPTER PARTS**



ЛЕСНИД ОУЛЕРБЕРГ / LEONID OULERBERG / HELICOPTERSPHOTO.COM

## На помощь Европе

Этим летом российские вертолеты приняли участие в тушении лесных пожаров на Кипре и в Греции. Частота возникновения лесных пожаров в этих странах очень велика, а засушливая погода — явление труднопрогнозируемое, поэтому ежегодно возникает необходимость в особом мониторинге состояния лесных массивов.

В июне два вертолета: Ка-32С с бортовым номером RA-31577 и Ка-32АО

(RA-31598) российского оператора — Научно-производственной компании «ПАНХ» приступили к дежурству на греческих островах Ираклион и Родос, еще две машины Ка-32АО (RA-31571 и RA-31064) были задействованы в районе города Пафос Республики Кипр. Использование российских вертолетов НПК «ПАНХ» каждый год доказывает эффективность противопожарного мониторинга. Успешному выполнению таких миссий также способствует высокая квалификация авиационного персонала «ПАНХ» и тот факт, что вертолетная техника российского оператора оснащена рядом универсальных технических средств для пожаротушения. ©



## Aiding Europe

This summer Russian helicopters took part in fighting forest fires in Cyprus and Greece. Forest fires in these two countries are frequent, whilst rainless weather is hard to predict, which is why special monitoring of these forest areas is essential at this time of year.

In June two helicopters: Ka-32S with the registration number RA-31577 and Ka-32AO (RA-31598), belonging to the Russian operator PANH

Helicopters, began watch duty on the Greek Islands of Heraklion and Rhodes, whilst two other Ka-32AO aircraft, RA-31571 и RA-31064, were operating around the city of Paphos in Cyprus.

The employment of these Russian PANH helicopters every year proves the efficiency of anti-fire monitoring. The successful completion of such missions is also down to the highly skilled and qualified personnel employed, and to the fact that PANH Helicopters aircrafts are equipped with unique devices used for firefighting operations. ©



## Мировой дебют Ka-62

Главной новинкой экспозиции «Вертолетов России» на Международном авиакосмическом салоне в Фарнборо в 2012 году стал новый средний многоцелевой вертолет Ka-62, который был впервые представлен зарубежной публике в виде полноразмерного макета.

Ka-62 создается с применением новейших технологий и современных материалов. В отличие от других моделей фирмы «Камов» он построен по одновинтовой схеме с многолопастным рулевым винтом в кольцевом канале вертикального хвостового оперения. Планируется, что лопасти винтов и планера более чем на 50% будут выполнены из полимерных композиционных материалов.

К другим особенностям Ka-62 можно отнести пятилопастной несущий винт, наличие второго контура гидросистемы, колесное шасси повышенной энергоемкости, усиленную конструкцию фюзеляжа и узлов крепления основных агрегатов и амортизационные кресла для экипажа и пассажиров. Вертолет также получит «стеклянную кабину» разработки Санкт-Петербургской компании «Транзас».

Программа Ka-62 является очередным примером успешного сотрудничества «Вертолетов России» с лидерами мирового авиационного рынка. Новый вертолет будет оснащаться двумя турбовальными двигателями Ardiden 3G французской компании Turbomeca мощностью 1680 л. с. Благодаря модульному дизайну и двухканальной электронно-цифровой системе управления двигателем (FADEC) эти двигатели высоконадежны, просты в использовании и обладают исключительно низким расходом топлива.

Ka-62 рассчитан на перевозку 12–15 человек и предназначен для транспортировки грузов, для экстренной медицинской помощи, воздушных работ и наблюдения. Он может использоваться в нефтегазовой отрасли, для спасательных работ и корпоративных нужд. Первый полет вертолета Ka-62 запланирован на август 2013 года, получение сертификата типа в АР МАК и начало поставок ожидаются в 2015 году. ☉



Леоид Файберг / LEONID FAIBERG / TRANSPORTPHOTO.COM

## The World Debut of the Ka-62

The main attraction of the Russian Helicopters stand at the Farnborough International Airshow in 2012 was their new multi-role medium-weight helicopter – the Ka-62. This was the first time a full scale mock-up of the developmental helicopter was showcased for a foreign audience.

The Ka-62 is built using new technologies and materials. Unlike other Kamov models it is built with a single-rotor with tail rotor in the vertical tail. It is planned that the propeller blades and airframe will consist of over 50% polymeric composite materials.

Other features include a five-blade rotor, secondary hydraulics circuit, energy-efficient wheeled landing gear, strengthened fuselage and fuselage attachment points and shock-absorbing seats for the crew and passengers. The helicopter will also include a glass cockpit developed by St Petersburg-based company Transas.

The Ka-62 programme is yet another example of the successful cooperation that exists between Russian Helicopters and other leaders of the aviation building industry. The helicopter will be fitted with two Ardiden 3G engines, made by the French company Turbomeca, providing 1,680 hp. Thanks to its modular design and dual channel full authority digital engine control (FADEC) these engines are highly reliable and easy to use, with the benefit of exceptionally low fuel consumption.

The Ka-62 is designed for the transportation of 12-15 and is designed for cargo transportation, medevac and search-and rescue operations, and can also be used in the oil and gas sector and for corporate purposes. The helicopter's first flight is planned for August 2013, with certification by the Interstate Aviation Committee and first deliveries set for 2015. ☉



# Русский, который не боится трудностей

Клаудио Луккези, ASAS

Привычные к насыщенному вертолетному трафику над головой, многие жители Сан-Паулу, где городской вертолетный парк один из самых многочисленных в мире, в первую неделю августа были в некотором замешательстве, пытаясь распознать появившиеся над городом новые летательные аппараты. В бразильском небе впервые оказался российский вертолет Ка-32.

Несмотря на то что Россия является производителем весьма впечатляющих и уникальных вертолетов (к примеру, крупнейшего в мире Ми-26), а традиции вертолетостроения в этой стране насчитывают более 60 лет, до начала минувшего десятилетия в Бразилии не было российских вертолетов. Возможно, это было обусловлено сочета-

нием таких факторов, как незнание российской техники и «идеологические» предрассудки. СССР прекратил свое существование еще в 1991 году, однако некоторые новости порой доходят до Бразилии с опозданием. Лишь в 2010 году, когда бразильским военным пришлось в голову побороть с этими предрассудками, Военно-воздушные силы страны впервые получили российский вертолет — высокотехнологичный «летающий танк» Ми-35М. В 2011 году состоялся бразильский дебют гражданских вертолетов из России — в Бразилии появился средний многоцелевой вертолет Ми-171, а сейчас в страну прибыл Ка-32.

Гениальный российский авиаконструктор Николай Ильич Камов в 1947 году совершил революцию в вертоле-



# A Russian **Who Likes to Fight**

CLAUDIO LUCCHESI, ASAS MAGAZINE

cal" prejudice (the USSR ended in 1991, but certain news are sometimes costing to arrive in Brazil ...). And it fell to our military the merit of starting to break this paradigm - in 2010, the Brazilian Air Force (FAB) became the first operator of a Russian-made helicopter in Brazil, the sophisticated "flying tank" Mil Mi-35M, which was followed in 2011 by the Russian premiere in Brazilian civil market, with robust medium-heavy Mi-171, and now, the Ka-32.

The brilliant Russian designer, Nikolai Ilyich Kamov, revolutionized the history of rotorcraft in 1947, with the Ka-8, a machine for a single occupant, with a unique counter-rotating twin rotors system, and no tail rotor. The standard version, Ka-10, was adopted by the Soviet Coast Guard, and thereafter the Kamov (today integrated into the Russian Helicopters holding company) devoted itself to become the standard supplier of helicopters for the Soviet Navy. And so, in this position, when the Navy needed a new naval shipborne helicopter, it appeared the Ka-27, placed in service in 1982. Although much more sophisticated, larger and heavier than its predecessor, the Ka-25, its design allowed the use of these hangars on warships - undoubtedly a remarkable achievement in itself, of the Kamov designers!

In service, besides undeniable qualities, it soon became obvious the multifunctional potential of the project, so there came a whole family of military versions - the Ka-29TB (armed, used by Soviet Marines) to the Ka-31 (for AEW, airborne early warning). And it came to demand a civilian version, the first prototype of this (Ka-32S) making its debut flight on October 8, 1980. Since then, the Ka-32 has been constantly improved, and the current production version is the Ka-32A11BC, the most improved and with larger capacities of all versions, and compatible with Western regulations. Certified in their homeland, received then the Canadian certification in May 11, 1998, subsequently obtaining also the certification in countries like South Korea, Japan, Chile, Spain and Taiwan. More recently, in 2009, it obtained the approval from the the European Community aviation safety organization, EASA.

Since the first sight, the Ka-32A11BC does not deny his military background, as soon you find himself dealing with a very robust aircraft, capable of operating in the most varied and worst possible conditions. Originated from a shipborne helicopter, to operate at sea, in the most arduous tasks (such as anti-submarine, ASW), the Ka-32 "exudes" power (it can con-

Accustomed to the heavy helicopter traffic over their heads, one of the largest urban fleets of these aircraft in the world, many São Paulo's citizens were confused when looking at the sky in the first week of August, trying in vain to identify a new presence over their heads.

So, it was making its arrival in Brazil, the Russian-made Kamov Ka-32 helicopter.

But, despite the fact that Russia is the maker of some of the most impressive helicopters on the planet, including unique types, as the world's largest one, the Mil Mi-26, with a tradition in this field from over 60 years, until this past decade, none of its rotorcraft had already been operated in our country, perhaps because of a mixture of ignorance and "ideologi-

тостроении, разработав модель Ка-8 — одноместный летательный аппарат с уникальной системой из двух винтов противоположного вращения и без хвостового винта. Серийная модель Ка-10 была принята на вооружение советской Береговой охраной, а впоследствии объединенное конструкторское бюро «Камов» (сейчас оно вошло в состав российского холдинга «Вертолеты России») бросило все силы на то, чтобы стать основным поставщиком вертолетов для советского ВМФ. Когда Военно-морским силам потребовался новый вертолет корабельного базирования, на свет появился Ка-27, принятый на вооружение в 1982 году. Эта машина была гораздо сложнее, больше и тяжелее своего предшественника — вертолета Ка-25, однако она могла размещаться в трюмах на борту боевых кораблей, что само по себе стало безусловным достижением конструкторов ОКБ «Камов».

В процессе эксплуатации этого аппарата стало ясно, что наряду с другими бесспорными достоинствами, Ка-27 обладает многофункциональным потенциалом, поэтому появилось целое семейство вертолетов военного назначения — от Ка-29ТБ (вооруженная версия, использовавшаяся в советской морской пехоте) до Ка-31 (вертолет раннего радиолокационного обнаружения). Возник спрос и на гражданскую версию, первый прототип которой (Ка-32С) впервые поднялся в воздух 8 октября 1980 года. С тех пор Ка-32 постоянно совершенствуется. Сейчас выпускается модель Ка-32А11ВС — наиболее совершенная, которая по своим возможностям превосходит предыдущие версии и соответствует западным нормативам. После сертификации у себя на родине эта машина была сертифицирована в Канаде (11 мая 1998 года), а затем в таких странах, как Южная Корея, Япония, Чили, Испания и Тайвань. Совсем недавно, в 2009 году, было получено разрешение на эксплуатацию этого вертолета от Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA).

Военные корни Ка-32А11ВС проявляются как только пилот начинает управлять этой мощной машиной, способной действовать в самых разных условиях, вплоть до наименее благоприятных. «Потомок» военного вертолета корабельного базирования, способного летать над морем, выполняя самые сложные задачи (в частности, участвуя в противолодочных операциях), этот летательный аппарат «излучает мощь» (он способен продолжать полет на одной-единственной турбине даже с максимальной нагрузкой). Ка-32А11ВС может эксплуатироваться в самых неблагоприятных погодных условиях, днем и ночью (соответствуя при этом стандартным требованиям полета с визуальной ориентировкой и по приборам), над сушей и над морем, в том числе над открытым океаном, — как в районах с температурой воздуха ниже нуля (что является очень ценным качеством для российских ледоколов в Арктике), так и в высоких широтах с высокими температурами (он поднимается на высоту до 5000 м над земной поверхностью при операционном потолке 5750 м). В технической части Ка-32А11ВС имеет дублированную гидравлическую систему управления и двойной рулевой «хвост» (что улучшает контроль в режиме авторотации). В корпусе вертолета широко применены титан и композитные материалы,

continue flying with only one turbine, even at maximum takeoff weight), and is able to operate under the most adverse weather, at day or night (meeting the standards of visual and instrument flight, VFR and IFR), over land or sea, facing ocean environments, from freezing (the type is precious for Russian ice-breaker ships in the Arctic!) and in regions of high altitudes and hot temper-

КА-32 МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РАЗЛИЧНЫЕ ВОДОСЛИВНЫЕ СИСТЕМЫ ДЛЯ БОРЬБЫ С ПОЖАРАМИ  
КА-32 CAN CARRY WATER TANKS AND BAMBIBUCKETS FOR THE FIREFIGHTING MISSION



HELI-CARGO

обладающие антикоррозийными свойствами. Винты трехшарнирные, из сплава титана и стали (по 50%), три лопасти каждого винта — из композитных материалов.

Подобно Ка-27, первоочередной функцией которого никогда не была транспортировка личного состава (хотя он обладает такими возможностями), Ка-32 отнюдь не предназначен для перевозки людей, хотя и может нести на борту до 13 человек (например, в случае крайней необходимости). Эта машина предназначена для перевозки гражданских грузов (особенно подвесных грузов) и выполне-

atures (it hovers up to 5,000m "out of ground" and has operational ceiling of 5.750m). Technically, it has duplicated hydraulic flight controls; double tail (for better control in autorotation) and structure with extensive use of titanium and composite materials, especially resistant to corrosion. Their rotors have fully articulated heads, with titanium and steel (50% each), and the three





ния работ в качестве «летающего крана», а также для особых задач: борьбы с огнем, проведения спасательных операций и эвакуации больных (в том числе в труднодоступной местности). Причем с такими задачами Ка-32 справляется великолепно.

При перевозке грузов и выполнении крановых операций продолжительность полета может составлять полтора часа, а дальность — около 200 км с подвесным грузом до 5 т, что превосходит соответствующие показатели более крупных аппаратов. «Он способен нести три пустых вертолета Agusta A109!» — подчеркивает технический директор бразильской компании Helipark Элсон Стерк. На борту эта машина может перевозить до 3,7 т груза на расстояние около 200 км. Более того, винты, вращающиеся в противоположных направлениях, и бортовые системы обеспечивают Ка-32А11ВС невероятную точность, позволяя ему аккуратно приземлять подвесные грузы, включая огромные телекоммуникационные антенны (которые используются телекомпаниями) и электронные передающие установки. Автоматическая система зависания, как отмечает Элсон Стерк, обеспечивает вертолету «исключительные возможности».

Такая точность и грузоподъемность имеют большое значение при тушении пожаров. Ка-32 совместим с тремя водосливными системами — Simplex 328 и Simplex 348

**БРАЗИЛЬСКИЕ ПИЛОТЫ И ТЕХНИКИ ОСВАИВАЛИ КА-32А11ВС В РОССИИ**  
 BRAZILIAN TECHNICIANS AND PILOTS WENT TO RUSSIA TO LEARN KA-32A11BC

**«ПРАКТИКА ПОКАЗАЛА, ЧТО МЫ МОЖЕМ РАССЧИТЫВАТЬ НА ОЧЕНЬ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ПОДДЕРЖКИ СО СТОРОНЫ НАШИХ ПАРТНЕРОВ В РОССИИ»**

**НИЛЬСОН БЕЛЬМАСЕДА РОЧА, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР GUINDASTEC**

**“PRACTICE HAS SHOWN THAT WE HAVE A VERY GOOD SUPPORT FROM OUR PARTNERS IN RUSSIA»**

**NILSON BELMACEDA M. ROCHA, GUINDASTEC GENERAL MANAGER**

blades of each rotor is made of composite materials.

Like the Ka-27, which never had the primary mission of transporting troops (although it can make it), the design of the Ka-32 does not favor the transport of persons, although it can carry up to 13 people (in an emergency, for example). It is a machine for civil cargo transport (especially external and as an "flying crane") and special missions, such as firefighting, search and rescue (SAR) and aeromedical rescue (especially in the wilds). And on these, he excels.

In freight and flying crane operations, it has an 1.5 hours flying endurance, or a range of about 200km, carrying up to 5.000kg externally, surpassing much larger machines. "It can carries on flight three empty Agusta A109 helicopters!", says Helipark technical director, Elson Sterque. Internally, it can carries up to 3,700kg, to about 200 km. Moreover, with rotors counter-rotating and its on-board systems, the Ka-32A11BC has an incredible accuracy of flight, allowing accurate positioning of external loads - including large communication antennas (like the TV networks ones) and electric transmission turrets. Having an automatic system for hovering, Sterque comments that "it remains hovering in an exceptional way."

This precision of flight and large capacity also make the difference in the firefighting mission, with the Ka-32 using three systems - the Simplex 328 and 348 (3,000 and 5,000 liters, respectively) and "bambi bucket" HL-5000 (5,000 liters; as reference, the similar system used by the Esquilo helicopter has a 700 liters capacity).

With the HL-5000, the entire load of water or fire retardant can be released in just 50 seconds. Moreover, unlike other bambi-buckets, the Ka-32 one has a suction pump, with refueling in 50 seconds in any reservoir, down to only 0.5 m deep. The Simplex type is conforal, settling under the belly of the aircraft, and allow the Ka-32 to operate a unique "weapon" - a high precision water cannon, capable of launching 40 liters per second, with an average range of up to 50 m. This equipment is valuable in fighting fires, for example, in urban areas (as in high buildings), or in industrial plants. And among hundreds of episodes, recently it demon-

(3000 и 5000 л соответственно), а также с HL-5000 (5000 л). Для сравнения: емкость аналогичных систем, применяемых на вертолете Esquilo, составляет 700 л.

Система HL-5000 позволяет сбросить весь объем воды или огнезащитного состава всего за 50 с. Более того, в отличие от других систем пожаротушения, на водосливных системах Ka-32 используется насос, позволяющий пополнить запас воды в любом водоеме глубиной всего полметра. Системы Simplex подвесные, они монтируются под днищем вертолета и позволяют оснастить Ka-32 уникальным «вооружением» — высокоточной водяной пушкой, способной выбрасывать 40 л/с воды на расстояние до 50 м. Эти возможности очень востребованы при тушении пожаров в городской среде (допустим, в высотных зданиях) или индустриальных зонах. Среди сотен подобных эпизодов выделим один: недавно два вертолета Ka-32A11BC МЧС России всего за четыре часа справились с огнем на 67-м этаже строившегося в то время восточного корпуса башни «Федерация» в Москве, причем возгорание произошло на высоте 260 м, а тушение велось в условиях сильного ветра и в непосредственной близости от других зданий.

Что касается спасательных операций и медицинской помощи, то Ka-32 способен нести на борту большой набор необходимого оборудования: подъемные крюки, внешние громкоговорители, носилки (есть место для двух), прожекторы, подъемное кресло, систему для высадки в экстремальных условиях. Предусмотрена специальная конфигурация кабины для спасательных операций и перевозки людей. Кроме того, на борту можно установить системы обеспечения жизнедеятельности и реанимационное оборудование.

Таким образом, Ka-32 заслужил на мировом рынке репутацию весьма успешной гражданской модели российского вертолетостроения. Эта репутация была завоевана не только на постсоветском пространстве и в бывших странах советского блока — она получает все более широкое признание в Западной Европе и в странах, где традиционно преобладают западные модели, — в Южной Корее, Испании, Португалии, Канаде, Швейцарии, Чили, Японии и даже в США!

### **Но Бразилии в этом списке не было...**

И тогда, в 2008 году, когда Нильсон Бельмаседа Роха, генеральный директор бразильской грузотранспортной компании Guindastec, наблюдал за сооружением нового ангара в комплексе компании Helipark, он во время неформальной беседы с Элсоном Стерком поинтересовался, «будет ли в Бразилии востребован грузовой вертолет типа летающего крана». На это он услышал положительный ответ: «В Бразилии есть такая ниша». Разговор получил продолжение. Президент Helipark Жуан Веллозу (ничуть не менее смелый предприниматель, чем Роха) с энтузиазмом подхватил эту идею. Была учреждена новая компания — HeliCargo — с участием Guindastec и Helipark, во главе с Роха и Веллозу. Они потратили не менее двух лет в поисках подходящего вертолета. Ключевое значение имел визит в Бразилию директора канадской VEH Company, ко-

strated its effectiveness on the night of April 2nd, when two Ka-32A11BC of EMERCOM of Russia needed just four hours to tackle a fire in the 67th floor of the East Building (then in construction) of the Federation Towers, in Moscow, despite the fire occurred at 260 m in height, in a scenario of high winds and proximity to other buildings.

As for SAR operations and aeromedical rescue, the Ka-32 can receive a complete and wide range of equipment, including hoisting hook, external speakers, stretchers (two), searchlight, rescue chair, landing system for emergencies and cabin configuration for rescue and transport. Also, all life support and ICU airborne systems.

Not without reason, therefore, the Ka-32 has become a true "case" of a successful Russian civilian helicopter in the international market, not only in the former Soviet republics and former allies of the USSR, but gaining more and more customers in West Europe and in countries with a tradition of Western models, such as South Korea, Spain, Portugal, Canada, Switzerland, Chile, Japan and even the U.S.! But Brazil was missing ...

Then, in 2008, when Nilson Belmaceda M. Rocha, Guindastec general manager, was overseeing a service of his company in the assembly of a new hangar at Helipark, "during an informal conversation with Sterque, I questioned if there would be a place in Brazil for a cargo helicopter (a flying crane type), and he replied that yes, there was a niche in Brazil. And we started talking." As daring and as entrepreneur like Rocha, the Helipark president, João Velloso, bought the idea with enthusiasm, so being created a new company, HeliCargo, in a partnership between Guindastec and Helipark, headed by Rocha and Velloso. They spent no less than two years searching for the right helicopter, and it was crucial for the final selection, the visit to Brazil of the Canadian VEH Company director, who told the Brazilians that his three Ka-32, operating since 1995, had already surpassed 46,000 flying-hours, without any incident. Moreover, according Sterque, "this helicopter (Ka-



торый рассказал бразильцам о трех Ka-32, находящихся в эксплуатации в его компании с 1995 года, которые налетали более 46000 ч без единого происшествия. Более того, как отмечает Стерк, «этот вертолет [Ka-32] производится очень тщательно, очень качественно», — он с самого начала был впечатлен мощностью машины.

В конце 2010 года соответствующая сделка была завершена. Официально о ней было объявлено 4 марта 2011 года — компания приобрела один Ka-32A11BC и опцион на покупку еще двух машин. Вертолет был передан заказчику в России 27 марта. Параллельно «Вертолеты России» получили сертификацию этой машины в Бразилии (с 1 декабря 2011 года), а бразильские пилоты и техники направились в Россию для освоения нового летательного аппарата. Так или иначе, приобретенный HeliCargo Ka-32A11BC (регистрационный код PR-HCG) прибыл в Helipark в первую неделю июня, а 19 июня эта машина уже совершила свой дебютный полет в Бразилии.

«Это многофункциональный вертолет», — отметил Стерк. Он пояснил, что Ka-32, помимо прочего, способен перемещать крупное промышленное оборудование к месту монтажа в мегаполисе, таком как Сан-Паулу, не создавая транспортных проблем, участвовать в монтаже передающих станций для электросетей, а также транспортировать тяжелые конструкции и детали к нефтяным платформам в открытом море. На состоявшейся в Сан-Паулу 8 августа презентации для Бразильской программы борьбы с лесными пожарами (под эгидой Бразильского института окружающей среды и возобновляемой энергии, IBAMA) был продемонстрирован водосброс с Ka-32, покрывший участок шириной 50 м и протяженностью 800 м. В отличие от применяемых сейчас в Бразилии легких самолетов, Ka-32 способен вести водосброс вдоль границы возгорания, которая пролегает отнюдь не по прямой линии и может быть весьма извилистой. «Именно по этой причине в Южной Корее сейчас используются 62 таких вертолета, и именно эта модель применяется сегодня по всей Европе для тушения пожаров», — пояснил Стерк. Он добавил, что это «единственный вертолет среди винтокрылых машин среднего класса, который сочетает скорость и большую грузоподъемность».

Веллозу поясняет, что сейчас в Бразилии Ka-32 является единственным вертолетом, который в случае стихийного бедствия способен целиком перевезти контейнер с полевым госпиталем (такие используются в бразильской армии) и доставить его непосредственно в ту точку, где он необходим. Эта способность имеет огромное значение в случае катастрофы, подобной той, которая была вызвана дождями в горных районах штата Рио-де-Жанейро в январе 2011 года. Роха отмечает, что в этом случае «Ka-32 может перебросить к месту назначения не только госпитали, но и бульдозеры и иную тяжелую технику, которая потребуется в пострадавших районах».

Комментируя уникальные партнерские отношения с русскими, Роха говорит: «Практика показала, что мы можем рассчитывать на очень высокий уровень поддержки со стороны наших партнеров в России». Он не ску-

32) is made with great care, great quality," and that, from the beginning, impressed by extreme robustness.

In late 2010, the purchase deal was closed, made official on March 4th, 2011, a Ka-32A11BC, with the option of two more, with delivery being made on March 27th, in Russia. In parallel, the Russian Helicopters received the helicopter's Brazilian certification on December 1st, 2011, and Brazilian technicians and pilots went to Russia to learn and master the new machine. Anyway, the HeliCargo's Ka-32A11BC, registered PR-HCG, arrived at Helipark on the first week of June, making its debut flight in Brazil on the 19th of the same month.

"It is a multipurpose helicopter," said Sterque, noting that the Ka-32 can both carry a large industrial machine for its workplace in a metropolis like São Paulo,





**КА-32А11ВС БЫЛ СЕРТИФИЦИРОВАН В ЕВРОПЕЙ, КАНАДЕ, ЮЖНОЙ КОРее, ЯПОНИИ, ЧИЛИ, ИСПАНИИ И НА ТАЙВАНЕ**

**KA-32A11BC OBTAINED THE CERTIFICATION IN EUROPE, CANADA, SOUTH KOREA, JAPAN, CHILE, SPAIN AND TAIWAN**

пится на высокие оценки: «Во время нашего визита на завод они проявили беспрецедентную теплоту. Они показали все. А в московском офисе «Вертолетов России» все наши вопросы были проработаны заранее, до нашей встречи. Наши запросы полностью совпали с их целями. Они верят в Бразилию и делают на нас большие ставки, обеспечивая нам всю необходимую поддержку».

На сегодняшний день HeliCargo ведет переговоры с IBAMA и рядом других госструктур, а также обсуждает возможность новых контрактов с несколькими частными компаниями. Так, потенциальный клиент есть в Чили. Роха отмечает, что они «открывают новый рынок, продвигают такую машину, каких в Бразилии никогда не было». ☺

avoiding traffic difficulties; assemble transmission towers for electrical networks or transport heavy parts and components to an oil platform at sea, among other tasks. And at an presentation in São Paulo, on August 8th, for the Brazilian Forest Firefighting Technical Program (by IBAMA, Brazilian Institute of Environment and Renewable Natural Resources), in a single water launch, the Ka-32 covered an area 800m long by 50m wide. Also, unlike the light planes used in Brazil today, it can make its dropping following the "line of fire", which is irregular, not a straight line. "There is no other reason why South Korea currently has 62 of these machines, and all over Europe today, the model is used in fire-fighting," notes Sterque, completing - "it is the only helicopter that combines speed and large capacity in a medium-size class helicopter."

In the event of a natural disaster today in Brazil, Velloso explains, the Ka-32 is the only helicopter that can carry in flight, whole, a containerized field hospital (as used by the Brazilian Army), placing it in the exact spot where there is a need - the ability of the utmost importance, for example in disaster as the one caused by rains in the mountainous region of Rio de Janeiro, in January 2011. In this episode, incidentally, Rocha notes that "not only field hospitals, but also bulldozers and other heavy machinery needed in the affected areas may be taken by Ka-32".

Speaking about the unique partnership with the Russians, Rocha says, "practice has shown that we have a very good support from our partners in Russia." And he not mince words - "on our visit to the factory, they were of an unbeatable warmth. They showed everything. And at the Russian Helicopters, in Moscow, all we ask, was already they concern at our meeting. What we asked was what they wanted. They are betting, believing in Brazil. And giving us all the necessary support."

Today, HeliCargo are in negotiations with IBAMA and various other government agencies, as well as dealing potential negotiating contracts with several private companies, including a possible customer in Chile. And Rocha notes, that: "we are opening a new market, a machine with a category that Brazil never had before." ☺



**Свой дебютный полет в Бразилии КА-32А11ВС совершил 19 июня 2012 г. KA-32A11BC MADE ITS FIRST FLIGHT IN BRAZIL ON JUNE 19, 2012**

С.Аудио\_Лически/AS\_Magazine

## Управляющий директор ОАО «Вертолетная сервисная компания» Артур Штанков:

# «НАША ПЕРВОСТЕПЕННАЯ ЦЕЛЬ — ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ»



Вертолеты российского производства эксплуатируются во многих странах мира, и их дальнейшее успешное продвижение на рынке невозможно без создания эффективной системы послепродажной поддержки. Для этих целей в рамках холдинга «Вертолеты России» была создана Вертолетная сервисная компания (ВСК), объединившая ряд ремонтных заводов и сервисных организаций. О первых шагах по реформированию системы сервисного обслуживания отечественной вертолетной техники корпоративному изданию рассказал глава компании Артур Штанков.

**Артур Леонидович, основной задачей ВСК является оказание послепродажной поддержки эксплуатируемому парку вертолетов российского производства. О каком парке вертолетов идет речь?**

В структуре российского вертолетостроительного холдинга ВСК является центром компетенции по послепродажному обслуживанию (ППО) вертолетов

российского производства. Компания занимается созданием глобальной системы сервиса российских вертолетов по всему миру. Перед нами стоит уникальная задача: не каждый современный российский бизнес вынужден выстраивать эффективно работающую систему по поддержке своих продуктов непосредственно на рынке заказчика — в Азии, Африке, Центральной и Южной Америке, в других регионах.

Российские вертолеты летают в небе 100 с лишним стран мира, на всех континентах. Общая численность парка составляет около 8 тыс. единиц, причем это не только новая техника, которую сегодня поставляют «Вертолеты России», но и машины еще советского производства. Мы обязаны эффективно поддерживать вертолеты через авторизованные сервисные центры или создавая совместные предприятия с региональными партнерами. Сегодня рынок услуг ППО, включая поставки запасных частей, техническое обслуживание и ремонт (ТОиР), капитальный ремонт, модернизацию вертолетной техники, обучение авиационного персонала, можно консервативно оценить в 2,5–3,0 млрд долл., причем этот показатель, по нашим прогнозам, в ближайшие годы может вырасти. Доля предприятий холдинга на этом рынке составляет порядка 5,5–6,0%. Сейчас ВСК развивает ряд программ, нацеленных на увеличение доли сервиса в общей структуре прибыли вертолетостроительного холдинга. В планах компании к 2015 году нарастить этот показатель до 15–20%. Мы определили пути расширения своего присутствия и уверены в реализации этих программ.

**Чем вызвана необходимость изменения системы послепродажного**

**обслуживания вертолетов отечественного производства? В чем прежняя система проигрывала программам послепродажной поддержки зарубежных вертолетостроителей?**

Как я уже говорил выше, мы стремимся увеличить долю прибыли холдинга, получаемую от продажи сервисных услуг. Но важно подчеркнуть, что мы адекватно оцениваем текущие потребности компаний-операторов и не стремимся сделать послепродажное обслуживание сверхдоходным бизнесом. Наш приоритет в повышении конкурентоспособности российской вертолетной техники — и в первую очередь за счет создания современной системы послепродажного обслуживания.

Мы уже объявляли ранее, что холдинг «Вертолеты России» переходит от продаж вертолетов как единиц техники к продаже так называемого жизненного цикла: мы поддерживаем вертолеты от передачи заказчику до утилизации. На современном вертолетном рынке одним из важных экономических критериев оценки конкурентоспособности продукта является стоимость его жизненного цикла. Не секрет, что существовавшие ранее традиции продаж российских вертолетов страдали отсутствием комплексного подхода — вертолет и его ППО продавались отдельно. Сегодня мы идем навстречу нашим заказчикам, предлагая абонентскую форму обслуживания с оплатой за летный час или за уровень готовности парка вертолетов. Всю заботу о поддержании летной годности вертолетной техники берет на себя ее поставщик.

**На каком этапе находится создание интегрированной системы после-**

**продажного обслуживания вертолетов, которым занимается ВСК?**

Сегодня специалисты «Вертолетной сервисной компании» развивают сразу несколько направлений: материально-техническое обеспечение (МТО), техническое обслуживание и ремонт (ТОиР), современные средства технического обслуживания, обучение авиационного персонала, информационная инфраструктура. Работа ведется по ряду направлений: организационному (регламентация взаимоотношений между партнерами, оптимизация бизнес-процессов), финансово-экономическому (формирование портфеля услуг, инвест-проектирование), нормативно-правовому (разработка корпоративных стандартов, методическое обеспечение).

Состояние дел по каждому из направлений работы оценивается нами по-разному. Из положительных примеров можно выделить сертификацию ВСК как организации по ТОиР, создание на базе ОАО «Новосибирский авиаремонтный завод» центра компетенции по разработке современных средств технического обслуживания, централизацию поставок авиационно-технического имущества производства предприятий холдинга через ВСК, внедрение в промышленную эксплуатацию комплексной информационной системы ВСК, предназначенной для информационной поддержки вертолетных операторов. Большое значение мы придаем развитию интегрированной логистической поддержки в рамках актуальных вертолетных программ «Вертолетов России», координация которых возложена на ВСК. Важно, что мы системно подошли к анализу проблем и направлений развития. Вся система пока не выглядит идеально, и нам есть над чем работать, однако мы понимаем, как решать возникающие проблемы.

**Что новая система даст эксплуатантам вертолетной техники российского производства?**

Развитие глобальной системы ППО российских вертолетов даст компаниям-операторам надежного официального партнера в лице ВСК и гарантии безопасности эксплуатации. Не-

**Artur Shtankov, Managing Director of Helicopter Service Company**

“OUR MAIN AIM IS TO INCREASE THE COMPETITIVE ABILITY OF RUSSIAN HELICOPTERS”

Russian-made helicopters are operated in many countries around the world, and their continued success in those markets is dependent upon the creation of an effective after-sales service system. With this in mind, Russian Helicopters holding company created a subsidiary, the Helicopter Service Company (HSC), under which a series of repair facilities and service organisations were united. Artur Shtankov tells Russian Helicopters' Corporate Magazine more about the first steps being taken to reform the service systems of Russian-manufactured helicopter technology.

**Mr. Shtankov, the main task placed before HSC is the provision of after-sales service to Russian-manufactured helicopter fleets. How big a helicopter fleet are we talking about, and what is the estimate cost of parts for the service and repair of that fleet over the course of a year?**

Within the structure of Helicopter Servicing Company (HSC) there already exists a centre of excellence for the after-sales service of Russian-made helicopters. The company is involved in the creation of a global system for servicing Russian heli-

copters worldwide. The task in front of us is unique – there are few businesses in Russia today who have to build an efficient system for the servicing of their products across such a wide number of markets – in Asia, Africa, Central and South America, and other regions.

Russian helicopters are in operation across 100 countries and on every continent. The total helicopter fleet amounts to around 8,000 units, which includes not just the new machines, which are today represented by Russian Helicopters, but also those machines, which were built in the Soviet Union. It is our duty to efficiently support these helicopters with the help of authorised service centres or by creating joint ventures with regional partners.

Today the after-sales service market, which includes the supply of spare parts, technical maintenance and repair, overhaul, the upgrading of helicopter technology and the training of aviation personnel, can be valued at \$2.5-3 billion, and according to our analysis, this figure could rise in the near future. HSC currently make up 5.5-6% of that market. Today HSC is developing a series of programs, which aim to increase the



РОССИЙСКИЕ ВЕРТОЛЕТЫ ЭКСПЛУАТИРУЮТСЯ В БОЛЕЕ ЧЕМ 100 СТРАНАХ МИРА НА ВСЕХ КОНТИНЕНТАХ  
RUSSIAN HELICOPTER ARE OPERATED IN MORE THAN 100 COUNTRIES ON ALL CONTINENTS

лишним будет напомнить, что наследием СССР стал «серый» рынок сервисных услуг, где используются запасные части с сомнительным прошлым. От этого напрямую зависят безопасность эксплуатации и репутация вертолетов российского производства. Мы неоднократно декларировали, что холдинг «Вертолеты России» и ВСК будут менять эту ситуацию. Мы ведем работу с участниками этого рынка, проверяя их деятельность и авторизуя сервисные предприятия.

В таком контексте активная монополизация сервиса со стороны ОАО «ВСК» могла бы быть хорошим способом достижения поставленных задач, но, как я говорил выше, наша первоочередная цель — повышение конкурентоспособности российских вертолетов, в том числе за счет снижения стоимости жизненного цикла.

Во-вторых, в рамках продаж жизненного цикла мы предлагаем нашим заказчикам современные формы абонентского обслуживания, а в этом случае расходы на ППО — это наши издержки, и наша задача их сокращать. В-третьих, создавая глобальную сеть услуг ППО, мы делаем ставку на развитие партнерских отношений с существующими игроками рынка. Мы готовы поддерживать их бизнес при условии прохождения через процедуру авторизации.

Что касается прозрачности нашей ценовой политики, то новая система даст эксплуатантам четкое и однозначное понимание того, где, у кого и за сколько они могут получить помощь в поддержании летной годности своего вертолетного парка. Передавая нашей компании на аутсорсинг работы по поддержанию летной годности парка и устанавливая долгосрочные отношения, компании-операторы получают уверенность в своевременной поставке запасных частей, качественном выполнении работ по ТОиР, высокопрофессиональной технической поддержке. Индивидуальный подход к нашим заказчикам, в том числе через формирование портфелей услуг по ППО, стал для нас одним из главных приоритетов.

**В мае ВСК подписала партнерское соглашение о сотрудничестве по**



РАЗВИТИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ППО ДАСТ ОПЕРАТОРАМ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ ГАРАНТИИ БЕЗОПАСНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ  
DEVELOPMENT OF A GLOBAL AFTER-SALE SUPPORT CHAIN WILL GUARANTEE THE SAFE OPERATION OF RUSSIAN-MADE HELICOPTERS

Леоид ФАБЕРБЕРГ / LEONID FABERBERG / TRANSPORTPHOTO.COM

share represented by service in the general revenue stream of the helicopter building company. It is the company's plan to grow that share to represent 15-20% of general revenue by 2015. We have determined the paths we want to take in expanding our presence and are certain that these programs will be successfully implemented.

**Why is the after-sales service system of Russian-made helicopters in need of reform? In what ways was the old system inferior to the service provided by foreign helicopter builders?**

As I have already mentioned, we are attempting to increase that revenue stream of the company which comes from selling after-sales services. But it is important to underline that we have accurately assessed the operator's needs for this kind of service, and are not attempting to make after-sales service an excessively lucrative business. Our priority is to increase the competitive ability of Russian helicopter technology, and the main way in which we aim to do this is through the creation of a modern after-sales service system.

We have already announced that Russian Helicopters is transitioning from single unit helicopter sales to focusing on selling a life cycle management service – we intend to support helicopters from the moment they are delivered to the client through to their utilization. In today's helicopter market, one of the main economic criteria in terms of assessing the competitiveness of a product is the cost of its life cycle. It is no secret that in the past Russian-made helicopters have often suffered from lacking this kind of comprehensive approach: the helicopter and its after-sales service were sold separately. Today we are trying to meet the needs of

our clients by offering them a subscription service based on hours of flight or the level of readiness of the helicopter fleet. We are taking the entire technical support of the helicopter into our care.

**So at what stage is the integrated system of aftersales servicing planned by HSC currently at?**

Today the specialists at Helicopter Servicing Company are making developments in several directions at once: logistical support, maintenance, repair, and overhaul (MRO), modern technical service, training of aviation personnel, providing an information infrastructure, and so on. We are working on the problem on multiple levels: organisational (regulating co-operation with our partners, optimising business processes), financial (putting together a service portfolio, investment planning) and on the normative legal level (the development of corporate standards, methods, etc.).

We estimate that the state of progress in each of these developments is currently at different stages. Positive examples include the certification of HSC as an MRO facility, to be implemented at our Novosibirsk Aircraft Repair Plant, which is a centre of excellence for the development of modern technical services. Other examples include the centralization of the supply of technical aviation equipment manufactured by the holding company's enterprises through HSC and the introduction of HSC's complex information system, which is designed to provide information support for helicopter operators. We attach great importance to the development of integrated logistical support for relevant helicopter programmes run by Russian Helicopters, the co-ordination of which is HSC's responsibility. It

**послепродажному, сервисному и логистическому обслуживанию вертолетов российского производства с компанией «ПАНХ». Какие критерии Вы предъявляете к потенциальным партнерам по послепродажной поддержке? Как будет разграничена зона ответственности по послепродажной поддержке между ВСК и ее партнерами?**

По условиям партнерского договора наши партнеры приобретают статус авторизованного регионального сервисного центра, и критерии здесь достаточно просты. Мы исходим из того, что компания-претендент должна обладать обязательным набором разрешительных документов (сертификатов, лицензий) от местной авиационной администрации в области поддержания летной годности. Дополнительно мы настаиваем на том, что на современном рынке авиационных сервисных услуг наш партнер должен взять на себя обязательство по качественному оказанию согласованного перечня услуг ППО на одобренной территории, информационному обмену по вопросам летной годности обслуживаемого парка вертолетов российского производства, поддержке в продвижении продукции. ВСК в свою очередь обязуется поставлять партнерам авиационно-техническое имущество на условиях индивидуальных ценовых скидок, оказывать информационную поддержку по вопросам поддержания летной годности.

Целями заключения партнерского договора как раз и являются формирование разветвленной сети услуг ППО, четкое разграничение зон ответственности ВСК и партнерских организаций по территориям и видам услуг.

**Когда планируется подписание новых партнерских соглашений?**

Безусловно, партнерский договор с российской компанией «ПАНХ» — наш совместный пилотный проект. Но мы ведем постоянную работу с потенциальными партнерами по всему миру, прежде всего на традиционных для российского вертолетостроения рынках Азии, Африки, Латинской Америки. Мы также рассчитываем на подписание партнерских договоров с российскими компаниями. ☉

is important that we arrive at a systemized analysis of existing problems as well as areas of development. The system as a whole is not perfect yet, and there are things that need to be worked on, but we have a clear understanding of how to solve these problems.

**What will the new system offer operators of Russian-made helicopters? Are there any concerns that, in creating an integrated system of after-sales service, HSC will monopolise this market, which may lead to a rise in the cost of repair and spare parts for Russian helicopters?**

The development of a global system of after-sales service for Russian helicopters, will make HSC a trusted partner for operating companies that guarantees them safe operation. It is worth recalling, that the legacy of the Soviet Union was a "grey market" of services, which used parts that often had a dubious past. Operational safety as well as the reputation of Russian-made helicopters suffered as a direct result of this. We have repeatedly declared that Russian Helicopters and HSC are going to work on changing that situation. In order to do this, we are working closely with people in this market, monitoring their work and authorizing service companies.

With this in mind, the active monopolisation of the service industry by HSC could be a good way in which to achieve these goals, but as I have said already, our primary goal is to improve the competitiveness of Russian helicopters, which includes reducing the cost of their life cycle. Secondly, as part of our life cycle sales we are offering clients a modern form of customer service, in this case the cost of after-sales service, which adds to our own expenditures and so our goal is, of course, to reduce them. Thirdly, by creating a global network of after-sales services, we are focusing on the development of partnerships with existing market players. We are ready to support their businesses subject to them having passed the authorization procedure.

As far as the transparency of our pricing policy goes, the new system will give operators a clear and unambiguous understanding of where, from whom, and for how much they can get help in maintaining the airworthiness of its helicopter

fleet. By outsourcing the maintenance of their fleet to us, and by establishing a long-term relationship, operating companies will be given peace of mind about the timely delivery of spare parts, the quality of MRO work and professionalism of the technical support they receive. Individual attention to our customers, which will include the formation of an after-sales service portfolio, has become one of our top priorities.

**In May, HSC signed a partnership agreement to co-operate with PANH on after-sales and logistical servicing of Russian-made helicopters. What criteria are you looking for in potential partners for post-sales support? How will the areas of responsibility in post-sales support be divided between HSC and its partners?**

Under the terms of the partnership agreement our partners acquire the status of authorized regional service center, and the criteria for this is quite simple. We proceed from the fact that the company applying must have a set of mandatory licensing documents (certificates, licenses, etc.) from the local aviation authority in the field of supporting airworthiness. Additionally, we insist on the fact that in today's market of aviation services our partner must commit to an agreed set of quality services in after-sales care, as well as the exchange of information on the airworthiness of the Russian-made helicopter fleet and support in the promotion of products. HSC, in turn, committed to providing partners with technical aviation equipment based on individual price discounts, and to provide informational support on airworthiness maintenance.

The objective of signing a partnership agreement is precisely to form an extensive network of after-sales services, with a clear delineation of responsibilities between HSC and its partners into areas and types of services.

**When do you plan to sign new partnership agreements?**

Without a doubt, the partnership with PANH is a pilot project for both sides. But we are constantly working with potential partners around the world, especially with the traditional Russian helicopter markets in Asia, Africa and Latin America. We also intend to sign partnership agreements with Russian companies. ☉

## Акционеры «Вертолетов России» утвердили новый состав совета директоров

Годовое собрание акционеров «Вертолетов России», прошедшее 29 июня, избрало новый совет директоров холдинга. В него вошли:

- Алексей Алешин, заместитель генерального директора ГК «Ростехнологии»;
- Жан-Поль Беша, почетный председатель Французской ассоциации



МАРИНА ПИСЦЕВА / МАРИНА ЛИСИЦЕВА

- авиакосмической промышленности GIFAS, независимый директор и председатель Комитета по аудиту компаний ALSTOM и Atos Origin (независимый директор);
- Шив Викрам Кхемка, вице-председатель SUN Group (независимый директор);
- Дмитрий Леликов, первый заместитель генерального директора ОАО «ОПК «Оборонпром»;
- Александр Михеев, заместитель генерального директора ОАО «Рособоронэкспорт»;
- Павел Осин, заместитель генерального директора по правовым и корпоративным вопросам ОАО «ОПК «Оборонпром»;
- Дмитрий Петров, генеральный директор ОАО «Вертолеты России»;
- Жан-Лу Пикар, независимый советник в области авиационной и оборонной промышленности (независимый директор);
- Андрей Реус, генеральный директор ОАО «ОПК «Оборонпром».

По сравнению с предыдущим советом в новом составе появился первый заместитель генерального директора ГК «Ростехнологии» Алексей Алешин. Из совета вышел Дмитрий Колодяжный, управляющий директор ОАО «Управляющая компания «Объединенная двигателестроительная корпорация».

«Мы намерены и дальше развиваться в соответствии с мировыми практиками: совет директоров холдинга состоит из девяти членов, три из которых независимые, при совете директоров успешно работает ряд комитетов», — объяснил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Петров.

На первом заседании нового совета директоров ОАО «Вертолеты России», которое состоялось 27 июля, его председателем был переизбран генеральный директор ОПК «Оборонпром» Андрей Реус. Он является членом совета директоров холдинга с 2010 года и занимает пост его председателя с 2011 года. ©

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОПК «ОБОРОНПРОМ» АНДРЕЙ РЕУС БЫЛ ПЕРЕИЗБРАН ПРЕДСЕДЕТЕЛЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ  
ANDREI REUS, GENERAL DIRECTOR OF OBOORONPROM, WAS RE-ELECTED AS CHAIRMAN OF THE DIRECTORS' BOARD

## Russian Helicopters' Shareholders Confirm New Board of Directors' Members

The Annual General Meeting of Russian Helicopters Shareholders held on 29 June 2012 elects a new Board of Directors.

The Board of Directors was elected as follows:

- Aleksei Alyoshin, First Deputy Director General of the Russian Technologies State Corporation;
- Jean-Paul Béchat, Honorary Chairman of French Aerospace Industries Association GIFAS, Independent Director and Chairman of the Audit Committee of ALSTOM and Independent Director and Chairman of the Audit Committee of Atos Origin;
- Shiv Vikram Khemka, Vice Chairman and Independent Director of

SUN Group;

- Dmitry Lelikov, First Deputy General Director of Oboronprom;
- Alexander Mikheev, Deputy General Director of Rosoboronexport;
- Pavel Osin, Deputy General Director of Oboronprom for Legal and Corporate Matters;
- Dmitry Petrov, CEO of Russian Helicopters;
- Jean-Loup Picard, Independent Aerospace and Defence advisor (Independent Director)
- Andrei Reus, General Director of Oboronprom

The new composition of the Board of Directors includes Aleksei Alyoshin, First Deputy Director General of the Russian Technologies State Corporation, who

replaces Dmitry Kolodyazhny, Managing Director of the United Engine Building Corporation.

Dmitry Petrov, Chief Executive Officer of Russian Helicopters, said: "We intend to follow global best practice in our future development – three of the nine members of the Board of Directors are independent directors, and the Board is advised by a number of committees."

At the first meeting of the new Board of Directors of Russian Helicopters, which took place on July 27th, Andrei Reus, General Director of Oboronprom, was re-elected as Chairman. He has been on the company's Board of Directors since 2010 and its Chairman since 2011. ©

## Итоги конкурса «Вертолеты XXI века»

В конце мая холдинг «Вертолеты России» подвел итоги ежегодного конкурса проектных и конструкторских разработок «Вертолеты XXI века». Целью этого конкурса является не только привлечение внимания молодежи к отечественному вертолетостроению, но и формирование научно-технического задела вертолетостроительной отрасли.

В конкурсе 2011–2012 годов приняли участие свыше 60 человек из более 15 профильных вузов и все предприятия отечественной вертолетостроительной отрасли. Победителями конкурса 2011–2012 годов стали:

### Решение кейсов

*I место: Гуринов Андрей Сергеевич, Зубрицкий Алексей Сергеевич, Копкин Андрей Сергеевич — проект решения кейса «Комплекс БПЛА вертолетного типа».*

### Номинация «Конструкторская разработка»

*I место: Тарасов Александр Сергеевич, Жданов Дмитрий Олегович — «Вертолет с гидротрансмиссией».*

*II место: Хованский Алексей Олегович, Пихтелев Станислав Николаевич, Репях Михаил Игоревич — «Разработка распределительных устройств системы электроснабжения с минимальными массогабаритными характеристиками».*

*III место: Амплитов Павел Андреевич, Лозовский Иван Владимирович — «Многоцелевой беспилотный летательный аппарат».*

**Номинация «Проект повышения эффективности работ по вертолетной программе»**

*I место: Буланов Алексей Геннадьевич, Зубрицкая Наталья Ивановна — «Автоматизированное рабочее место технолога».*

*II место: Панферова Екатерина Александровна — «Оптимизация и автоматизация системы моделирования процесса формообразования профильных деталей путем гибки с растяжением в конечно-элементных программах (КЭП) в горячем состоянии».*

### Номинация «Разработка новых авиационных технологий и материалов»

*I место: Евдокимов Илья Евгеньевич — «Управление инфракрасной сигнатурой ЛА вертолетного типа».*

### Номинация «Расчетная работа»

*I место: Макеев Павел Вячеславович, Шомов Александр Иванович, Константинов Сергей Геннадьевич — «Численное моделирование аэродинамики несущего и рулевого винтов вертолета на режимах «вихревого кольца».*

*II место: Анищенко Глеб Андреевич, Воропаев Кирилл Алексеевич, Молин Константин Евгеньевич — «Метод контроля целостности конструкции фюзеляжа в реальном времени».*

*III место: Клыков Антон Владимирович, Дутов Максим Александрович — «Моделирование электромагнитных помех в бортовых кабельных сетях, помехоэмиссии и восприимчивости к внешним помехам».*

Победители конкурса получили денежные премии и призы. Следующий конкурс проектных и конструкторских разработок стартует осенью 2012 года. ©



## “21st Century Helicopters” Competition Results

At the end of May, Helicopters of Russia announced the results of their annual “21st Century Helicopters” design and engineering competition. The aim of the competition is not only to attract young people to helicopter building, but to lay technological groundwork for the helicopter industry.

The 2011-2012 competition attracted more than 60 entrants from over 15 different specialized universities and enterprises of the Russian helicopter industry. Winners of the 2011-2012 competition are:

### Case Solving:

*1st Place: Andrei Gurinov, Aleksei Zubricky, Andrei Kopkin – case solving project “Rotorcraft UAV”.*

### Nomination for “Construction Design”:

*1st Place: Alexander Tarasov, Dmitry Zhdanov – “Helicopters with Hydraulics Transmissions”*

*2nd Place: Alexei Khovansky, Stanislav Pikhitev, Mikhail Repyakh – “Development of Switchgear Power System with Minimal Weight and Size Characteristics”*

*3rd Place: Pavel Amplitov, Ivan Lozovsky: “Multi-Purpose Unmanned Aerial Vehicle”*

### Nomination for “Raising the Efficiency of Helicopter Programme Work”:

*1st Place: Aleksei Bulanov, Natalia Zubrinskaya – “The Tech-*

*nician’s Automated Work Place”*

*2nd Place: Ekaterina Panferova – “The Optimization and Automation of the Modeling Process of Shaping Profile Parts by Bending with Stretching in the Finite-Element Program in the Hot State.”*

### Nomination for “The Development of New Aviation Technology and Materials”

*1st Place: Ilya Evdokimov – “Controlling the Infrared Signature in Helicopters”*

### Nomination “Calculations”:

*1st Place: Pavel Makeev, Alexander Shomov, Sergei Konstantinov – “Numerical Modelling of the Aerodynamics of the Main and Tail Helicopter Rotors in the Vortex Ring State Regime”*

*2nd Place: Gleb Anishchenko, Kirill Voropaev, Konstantin Molin – “Method for Monitoring the Structural Integrity of the Fuselage in Real Time”*

*3rd Place: Anton Klykov, Maxim Dutov – “Modelling Electromagnetic Interference in the Onboard Cable Networks, Interference Emission and Susceptibility to External Interference.”*

The winners of the competition received money prizes and trophies. The next competition for project and construction development will begin in autumn 2012. ©

## День ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ

В мае этого года холдинг «Вертолеты России» и Московский авиационный институт (МАИ) провели на территории Национального центра вертолетостроения в подмосковном Томилино день открытых дверей для учащихся старших классов школ Москвы и Люберецкого района Московской области, а также студентов Московского областного техникума отраслевых технологий.

Гостям показали фильм о холдинге, включающий демонстрацию современных гражданских и военных моделей вертолетов. В рамках дня открытых дверей была также

организована экскурсия по территории Национального центра вертолетостроения; гости смогли увидеть показательные полеты вертолетов Ми-28Н «Ночной охотник», Ка-52 «Аллигатор» и Ка-226Т, а также посетить статическую стоянку вертолетов.

Перед выпускниками школ и студентами выступили начальник управления кадровой политики «Вертолетов России» Любава Шепелева и заведующий кафедрой «Проектирование вертолетов» МАИ Юрий Игнаткин, которые рассказали о перспективах работы на предприятиях холдинга и о возможностях поступления в МАИ.

День открытых дверей для студентов и выпускников школ организован в рамках программы по привлечению молодежи на предприятия холдинга. Это мероприятие позволяет продемонстрировать школьникам и студентам возможности работы в сфере вертолетостроения и помочь им принять решение относительно направления учебы и выбора будущей профессии. Холдинг «Вертолеты России» со своей стороны готов предоставить перспективным молодым людям, желающим работать в вертолетостроении, возможность целевой подготовки в МАИ на бюджетном отделении с прохождением стажировок и практик на предприятиях холдинга. ☺



## Open House Day

In May 2012, Russian Helicopters and the Moscow Aviation Institute (MAI) held an open house day at National Helicopter Building Centre in Tomilino. The day was designed for older schoolchildren from Moscow and Lubertsy as well as technical university students from Moscow.

Visitors were shown a film about the company, including a demonstration of new civilian and military helicopter models. As part of the open day, there was also an organised tour of the National Helicopter Building Centre, where visitors were able to see demonstration flights of Mi-28N Night Hunter, Ka-52 Alligator and Ka-226T helicopters, as well as visit the static display of helicopters.

The schoolchildren and students were addressed by Lubava Shepeleva, Head of HR Policy at Russian Helicopters, and Yuri Ignatkin, Head of the Helicopter Design Department at MAI, who spoke to the student about work opportunities at the holding company as well as

opportunities for admission to study in the MAI.

The open house day for schoolchildren and students was organised as part of the program for attracting young people to jobs in the holding's various companies. This event demonstrates the variety of jobs that exist in helicopter building and helps them to make the right decisions in terms of their education and future professions. Russian Helicopters in turn is prepared to offer promising young people who want to work in the helicopter building industry a scholarship to study at the MAI, as well as to offer them work placements at the holding's enterprises. ☺



## Первые рейтинги кредитоспособности от Fitch и Moody's

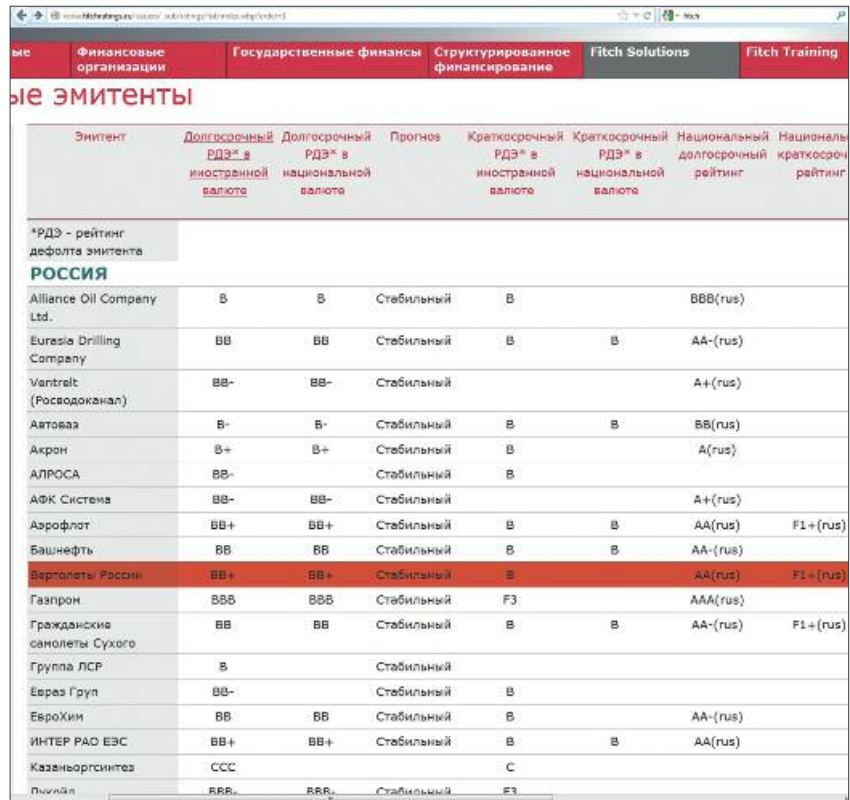
В сентябре этого года холдинг «Вертолеты России» объявил о впервые присвоенных кредитных рейтингах от двух ведущих международных рейтинговых агентств: Fitch и Moody's.

Fitch Ratings присвоил российскому холдингу долгосрочный кредитный рейтинг BB+, а Moody's Investors Service оценил его кредитоспособность на уровне Ba2. Прогноз по обоим рейтингам стабильный.

«Присвоение кредитных рейтингов является свидетельством признания нашей компании в качестве лидера вертолетостроительного сектора. Получение рейтингов — важный шаг в развитии холдинга, так как компания стремится к максимальной прозрачности и соответствию лучшим практикам в области корпоративного управления», — отметил генеральный директор «Вертолетов России» Дмитрий Петров.

По словам заместителя генерального директора по финансам и развитию «Вертолетов России» Сергея Яркового, присвоение рейтингов свидетельствует о прочном финансовом положении холдинга. «Полученные рейтинги позволят нам продолжать курс разумной финансовой политики, которая расширяет наши возможности по привлечению финансирования и повышает привлекательность компании в глазах потенциальных инвесторов», — подчеркнул он.

При присвоении рейтингов зарубежные агентства учитывали такие факторы, как высокая обеспеченность холдинга заказами, широкий продуктовый ряд, сильные позиции на основных рынках, а также государственная поддержка, оказываемая «Вертолетам России» как стратегически важному предприятию. ☺



Эмитент	Долгосрочный РДЭ* в иностранной валюте	Долгосрочный РДЭ* в национальной валюте	Прогноз	Краткосрочный РДЭ* в иностранной валюте	Краткосрочный РДЭ* в национальной валюте	Национальный долгосрочный рейтинг	Национальный краткосрочный рейтинг
<b>РОССИЯ</b>							
Alliance Oil Company Ltd.	B	B	Стабильный	B		BBB(rus)	
Eurasia Drilling Company	BB	BB	Стабильный	B	B	AA-(rus)	
Ventrelt (Росводоканал)	BB-	BB-	Стабильный			A+(rus)	
Автоваз	B-	B-	Стабильный	B	B	BB(rus)	
Акрон	B+	B+	Стабильный	B		A(rus)	
АЛРОСА	BB-		Стабильный	B			
АФК Система	BB-	BB-	Стабильный			A+(rus)	
Аэрофлот	BB+	BB+	Стабильный	B	B	AA(rus)	F1+(rus)
Башнефть	BB	BB	Стабильный	B	B	AA-(rus)	
Вертолеты России	BB+	BB+	Стабильный	B		AA(rus)	F1+(rus)
Газпром	BBB	BBB	Стабильный	F3		AAA(rus)	
Гражданские самолеты Сухого	BB	BB	Стабильный	B	B	AA-(rus)	F1+(rus)
Группа ЛСР	B		Стабильный				
Евраз Групп	BB-		Стабильный	B			
ЕвроХим	BB	BB	Стабильный	B		AA-(rus)	
ИНТЕР РАО ЕЭС	BB+	BB+	Стабильный	B	B	AA(rus)	
Казаньоргсинтез	CCC			C			
Лыцкял	BBB-	BBB-	Стабильный	F3			

## Initial Credit Ratings from Fitch and Moody's

In September 2012, Russian Helicopters announced that it has received initial credit ratings from two global credit-rating agencies, Fitch and Moody's. Fitch has assigned Russian Helicopters a long-term rating of BB+, and Moody's has assigned a Ba2 rating. The outlooks on both ratings are stable.

Russian Helicopters CEO Dmitry Petrov said: "The award of these ratings is an acknowledgement of our status as one of the world's leading companies in the helicopter manufacturing sector. Credit ratings are an important step in the development of Russian Helicopters, as the company seeks to emu-

late global best practice standards of corporate governance and financial transparency.

According to Sergey Yarkovoy, CFO of Russian Helicopters: "The ratings awards are recognition of the strong financial position of Russian Helicopters. With credit ratings in place, we will be able to continue pursuing prudent financial policies as we seek to diversify our funding and increase our attractiveness to potential investors."

Among the factors Moody's and Fitch cited to support their ratings are Russian Helicopters' solid forward order book, wide product range and strong position in key markets, as well as the support that Russian Helicopters can expect to receive from the state as a company of national strategic importance. ☺



## Kumertau Celebrates Anniversary

In September, Kumertau Aviation Production Enterprise (KumAPE) celebrated its 50th anniversary. The company, which is part of the Russian Russian Helicopters, is the only manufacturer of serial civil and military helicopters with coaxial rotors in the world.

The company was founded in 1962 in Kumertau, in the Republic of Bashkortostan, on the site of a repair and technical facility. In 1968 they produced their first helicopter – the Ka-26. Over the last 50 years, KumAPE has grown into being one of the leading helicopter building companies in Russia, making high quality in-demand products, such as civilian helicopters capable of operating special missions in the mountains, at sea, as well as in the difficult conditions of crowded urban landscapes.

Today KumAPE - one of the largest industrial enterprises in the Southern Urals and the main center for the production of modern civil and military helicopters. These helicopters are developed by the Kamov design bureau, which is also part of the Russian Helicopters holding company. The plant has a unique intellectual and technological potential and experience of series production of complex aircraft, complying with the highest world standards.

Production of civilian helicopters at KumAPE is represented by the series models Ka-32 and Ka-226, and on the military side, the series Ka-27, Ka-28, Ka-29 and Ka-31. Their main products are

## В Кумертау отметили юбилей

В сентябре ОАО «Кумертауское авиационное производственное предприятие» (ОАО «КумАПП»), входящее в российский вертолетостроительный холдинг «Вертолеты России», — единственный в мире производитель серийных гражданских и военных вертолетов соосной схемы несущих винтов — отметило свой 50-летний юбилей.

Это предприятие было основано в 1962 году в Кумертау, Башкортостан, на базе ремонтно-механического завода. В 1968 году была выпущена первая продукция — вертолет Ka-26. За прошедшие полвека «КумАПП» выросло до уровня одного из ведущих вертолетостроительных предприятий России, выпускающих качественную и востребованную продукцию — гражданские вертолеты, предназначенные для выполнения специальных работ в горах, на море, в сложных условиях плотной городской застройки.

Сегодня «КумАПП» — одно из крупнейших промышленных предприятий Южного Урала и основной центр производства современных гражданских и военных вертолетов, разработанных конструкторским бюро ОАО «Камов», которое также входит в холдинг «Вертолеты России». Завод имеет уникальный интеллектуальный и технологический потенциал и опыт серийного изготовления сложнейшей авиационной техники, соответствующей по своим параметрам высочайшим мировым стандартам.

Производство гражданских вертолетов на «КумАПП» представлено моделями серий Ka-32 и Ka-226, а военных — сериями Ka-27, Ka-28, Ka-29 и Ka-31. Основная продукция предприятия — средние многоцелевые вертолеты типа Ka-32 и легкие вертолеты типа Ka-226.

Вертолеты Ka-32 различных модификаций успешно эксплуатируются в Канаде, Южной Корее, Швейцарии, Чили, Мексике, Испании, Португалии, на Тайване, в Японии, Китае, Папуа — Новой Гвинее и в других странах. Одна из



наиболее востребованных модификаций этого семейства — Ka-32A11BC применяется по всему миру. Благодаря уникальной конструкции, Ka-32A11BC отлично подходит для тушения пожаров, выполнения спасательных операций и точных монтажных работ. Этот вертолет сертифицирован в Северной и Южной Америке, Европе и Азии.

Отличительной особенностью многоцелевого легкого вертолета Ka-226 являются модульность конструкции фюзеляжа, позволяющая устанавливать модули различного назначения на один вертолет. Новейшая модификация этой машины — Ka-226T, оснащаемая мощными и экономичными двигателями Arrius 2G1 компании Turbomeca и новым российским редуктором ВР-226Н. Современные силовые установки в сочетании со специальной аварийной системой топливной системой и энергопоглощающими креслами делают этот вертолет одним из самых экологичных и безопасных в своем классе.

Военные многоцелевые вертолеты Ka-27, выпускаемые в Кумертау, стали основой для большого количества модификаций. Две самые распространенные из них — это Ka-27ПЛ (основной корабельный противолодочный вертолет ВМС России) и Ka-27ПС (корабельный поисково-спасательный вертолет). Также на базе Ka-27 созданы экспортная модификация Ka-28 и корабельный транспортно-боевой вертолет Ka-29.

Вертолет корабельного базирования Ka-31 является модификацией Ka-29 и предназначен для ведения разведки и защиты от ударов с воздуха корабельных соединений, действующих вне зоны действия береговых радиолокационных станций и самолетов дальнего радиолокационного обнаружения.

В рамках празднования 50-летнего юбилея «КумАПП» на стадионе «Шахтер» в Кумертау состоялся праздничный концерт, на который были приглашены работники предприятия, жители Кумертау, а также гости из других регионов. Управляющий директор предприятия Сергей Микрюков поздравил сотрудников и приглашенных гостей с праздником. В концерте приняли участие приглашенные исполнители и местный танцевальный ансамбль. Торжественным завершением празднования юбилея «КумАПП» стал зрелищный салют. ☺



the intermediate multipurpose helicopters Ka-32 and light helicopters like the Ka-226.

Ka-32 helicopters of various modifications are successfully operated in Canada, South Korea, Switzerland, Chile, Mexico, Spain, Portugal, Taiwan, Japan, China, Papua New Guinea and other countries. One of the most popular versions of Ka-32 helicopter is the Ka-32A11BC, which is used around the world. Thanks to its unique design, the Ka-32A11BC is great for fighting fires, performing search and rescue and accurate installation work. The helicopter is certified in North and South America, Europe and Asia.

The Ka-226's coaxial rotor system and original fuselage layout give it important benefits of modularity thanks to its advanced flight characteristics, simplicity and ease of flying.

Distinctive features of the multi-purpose lightweight Ka-226 include its modular fuselage structure, which can be used for various purposes in one helicopter. The latest version – the Ka-226T – is equipped with powerful and economic Arrius 2G1 engines made by Turbomeca and the latest Russian VR-226N gearing system. The combination of advanced engines, an accident-proof fuel system and energy absorbing seats make this one of the greenest and safest helicopters in its class.

The multirole military Ka-27 produced at KumAPE has been developed in numerous different versions. The two most widely used are the Ka-27PL (the main shipborne anti-submarine helicopter used in the Russian Navy) and the Ka-27PS (a shipborne search-and-rescue helicopter). The Ka-27 was also used as the basis for the military transport Ka-29.

The Ka-31 is another shipborne helicopter which is a modification of the Ka-29. It is equipped for surveillance and to protect naval units from air attacks, designed to defend against aerial attacks ships operating outside the range of coastal radar stations and airborne early-warning aircraft.

As part of the 50th anniversary celebrations a concert was held at the "Shakhter" stadium in Kumertau to which KumAPE workers, Kumeratu residents and guests from other regions were invited. Sergei Mikryukov, Managing Director of KumAPE, congratulated the employees and other guests on the occasion. Guest musicians were specially invited to the concert, as well as a local dance ensemble. A beautiful fireworks display marked the end of KumAPE's anniversary celebrations. ☺



УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ООО «ЦЗЛ» ДМИТРИЙ МИШУТИН УБЕЖДЕН, ЧТО НАПРАВЛЕНИЯ РЕФОРМЫ ЗАКУПочНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ХОЛДИНГА ВЫБРАНЫ ПРАВИЛЬНО  
 DMITRY MISHUTIN, MANAGING DIRECTOR OF CPL, BELIEVES THAT THE REFORM OF THE HOLDING'S PURCHASE SYSTEM IS MOVING SMOOTHLY

## Централизация закупок набирает обороты

В сентябре 2011 года в холдинге «Вертолеты России» была создана уполномоченная закупочная организация — ООО «Центр закупок и логистики» (ЦЗЛ) — основной функцией которой является централизованная закупка для нужд серийных заводов холдинга наиболее стратегически важных и дефицитных ПКИ по консолидированной потребности. Другим направлением реформы закупочной деятельности стало внедрение механизмов конкурентных закупок, в том числе электронных торгов в части непроизводственных закупок (вспомогательного оборудования, инструментов, материалов).

И уже сегодня стало ясно, что направления реформы закупочной деятельности холдинга выбраны правильно, а создание уполномоченной закупочной организации себя оправдало.

По словам управляющего директора ООО «ЦЗЛ» Дмитрия Мишутина,

большинство поставщиков стратегических комплектующих, ключевых узлов и агрегатов для вертолетов являются уникальными, в ряде случаев монополистами, и проведение конкурентных торгов в части таких комплектующих является нецелесообразным. В соответствии с Положением о закупках ОАО «Вертолеты России» в холдинге разработан перечень предприятий-монополистов, в который включены все традиционные уникальные поставщики ПКИ (около 400 организаций). В отношении наиболее значимых (примерно 50 организаций) принято решение о централизованной закупке через ООО «ЦЗЛ», которое выступает агентом серийных заводов и от своего имени и в интересах предприятий осуществляет консолидированную поставку.

Остальные монопольные поставщики осуществляют поставки вертолетостроительным предприятиям на-

## The Centralisation of Purchases is Gathering Speed

In September 2011, Russian Helicopters created a new subsidiary within the holding company structure — Center of Purchases and Logistics (CPL), the main function of which is centralization of key unit and component purchases both for mass-produced models and those strategically necessary non-standard components as the need occurs. The other aspect of the reforms has been the introduction of mechanisms to aid competitive purchasing, such as an electronic trading system for the acquisition of services (equipment, materials, parts, and units for production needs).

Today it is already clear that the direction in which the company has decided to move in its reforms is the right one, and the creation of an authorized purchasing center has justified itself.

According to Dmitry Mishutin, Managing Director of CPL, the majority of suppliers providing strategic compo-

nents, key parts and assembly materials for helicopters are unique, and in some cases they are monopolies, which makes competitive bidding for these kinds of parts impractical. In accordance with the Acquisition Regulation of Russian Helicopters, the holding company has compiled a list of all monopoly enterprises, which includes all suppliers of traditional non-standard components (around 400 companies). With regards to the most significant of these (around 50 companies), a decision has been made to centralise purchases through CPL, which will act as an agent of production plants, representing itself as well as the interests of companies wishing to consolidate deliveries.

The remaining monopoly suppliers will supply the helicopter building enterprises directly. Despite the fact that, under the Acquisition Regulation, it is not necessary to engage in a bidding

process for products produced by monopoly enterprises, when contracts will be made with these suppliers they will be done with the aim of obtaining the most favourable conditions for that industry (price, price equations, delivery dates, warranty, etc).

The creation of an authorized purchasing organisation has allowed Russian Helicopters to achieve several things at once: to create a mechanism for dispatching scarce non-standard parts, to unify the delivery terms, to establish uniform prices for the industry, and to set up long-term contracts with fixed prices in accordance with state set deflators.

Currently, CPL is playing the role of a kind of centralised dispatcher. Together with the Department for the Organisation of Purchases they are establishing the demand for non-standard parts and leading the price negotiations, setting up contracts for the supply of these

прямую. Несмотря на то что в соответствии с Положением о закупке при поставке изделий монопольных поставщиков проведение торгов не требуется, при заключении контрактов с указанными комплектаторами проводятся все необходимые процедуры, направленные на получение максимально выгодных для отрасли условий поставки (цена, формула цены, сроки поставки, гарантийные обязательства).

Создание уполномоченной закупочной организации позволило выстроить механизм диспетчеризации потребностей дефицитных ПКИ, унифицировать условия поставки, установить единые для отрасли цены, заключить долгосрочные контракты с фиксированной формулой цены и установленными в государстве дефляторами.

В настоящее время ЦЗЛ играет роль своеобразного центрального диспетчера: совместно с департаментом организации закупок формирует потребность в ПКИ, ведет ценовые переговоры с поставщиками, заключает договоры по поставкам ПКИ и

контролирует выполнение указанных договоров.

Если в 2011 году ЦЗЛ заключил контракты с 37 поставщиками, то к концу этого года их будет уже 50. Оборот ЦЗЛ в этом году составил порядка 25 млрд руб., в следующем году планируется его увеличить до 35 млрд руб.

В результате централизации закупок удалось достичь снижения цены примерно на 4%, что составляет около 700 млн руб. Экономический эффект от централизации закупок будет только увеличиваться — почти все договоры являются долгосрочными и содержат фиксированные формулы цены, не превышающие официальные дефляторы Минэкономразвития, а в ряде случаев устанавливающие более низкие индексы роста цены. Включение в договоры фиксированных дефляторов исключает риски резкого повышения цен, которое, к сожалению, имело место и по отдельным поставщикам составляло 20–30% в год.

Что же касается электронных торгов по закупке немонопольных позиций, то с сентября 2011 года все предприятия холдинга проводят торги на официальной электронной торговой площадке — b2b VR. В августе 2011 года по результатам открытого конкурса был определен оператор ЭТП B2B-Center, который с учетом специфики отрасли создал специализированную торговую площадку вертолетостроительной индустрии и активно участвует в формировании пула поставщиков.

К настоящему времени на этой площадке уже проведено более 6 тыс. электронных торгов, и их доля постоянно увеличивается.

Впервые утверждена годовая программа закупок холдинга на 2013 год, учитывающая производственные программы, циклы производства вертолетной техники, циклы опережения и реальные сроки фактической поставки ПКИ на заводы. ©

non-standard parts and monitoring the implementations of these agreements.

If in 2011 CPL had signed contracts with 37 suppliers, then by the end of this year they will have signed contracts with over 50. The turnover for CPL this year is about 25 billion roubles, which is planned to increase next year to 35 billion roubles.

As a result of the centralization of purchases, it has been possible to reduce prices by about 4%, a saving of around 700 million roubles. The economic effects of the centralization of purchases will only grow – almost all the contracts negotiated are long-term and include a fixed price equation, not exceeding the official deflators set by the Ministry of Finance, while in some cases setting lower indices of price growth. The inclusion into the contracts of fixed deflators eliminates the risk of sharp price increases, which, unfortunately, has happened in the past, and which for individual providers amounted 20-30% per year.

As for the use of e-trading for purchasing non-monopoly positions, from September 2011 all of the holding company's enterprises will move to trading



**В РЕЗУЛЬТАТЕ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ ЗАКУПОК ХОЛДИНГУ УЖЕ УДАЛОСЬ ЭКОНОМИТЬ ОКОЛО 700 МЛН. РУБ.  
THROUGH THE CENTRALIZATION OF PURCHASES, THE HOLDING HAS ALREADY SAVED AROUND 700 MILLION ROUBLES**

on the official electronic trading platform - B2B-VR. In August 2011, the B2B-Center was chosen by means of a competition. It has created a dedicated trading platform specific to the helicopter industry and is actively involved in the formation of a pool of suppliers.

To date, there have been more than 6,000 e-trades made on this platform,

and that number is constantly growing. For the first time an annual purchasing program has been approved by the holding company for 2013, which has been able to take into account production programs, the production cycles of helicopters, lead times and realistic deadlines for actual delivery of non-standard components to the plants. ©

## Вертолетный парк будет обновляться

Объем коммерческого использования вертолетной техники в России растет с каждым годом. Однако вертолетный парк устаревает и не сбалансирован по структуре, что формирует спрос на новую технику.

Согласно анализу специалистов ГосНИИ ГА, в I квартале 2012 года российский гражданский парк насчитывал 2266 вертолетов, из которых коммерческими авиакомпаниями эксплуатируется менее половины — 1063 вертолета. Количество типов вертолетов за последние годы существенно увеличилось, но основу парка пока составляют Ми-8 (899 в реестре, 582 в действующем коммерческом парке) и Ми-2 (485 и 98 соответственно). Из 295 вертолетов Ми-8МТ эксплуатируется 206 машин, для Ми-26Т эти показатели составляют 67 и 36, для Ка-26 — 61 и 15, для Ка-32 — 48 и 27. Другие типы вертолетов российского производства насчитываются в штучном количестве.

Из иностранных вертолетов самым массовым оказался легкий поршневого вертолет Robinson R44 — из 232 машин 105 числятся в авиации общего назначения (АОН) и 54 в коммерческой эксплуатации. Кроме того, в России эксплуатируются вертолеты Eurocopter AS350 (23 в реестре, из них 9 в коммерческой эксплуатации и 3 в АОН), EC135 (14, 10 и 3 соответственно), AS355 (12, 3 и 7) и EC120 (13, 1 и 7). Вертолет Bell 407 представлен 18 бортами, из них 13 в АОН, 5 простаивают. Помимо перечисленных, в России эксплуатируются или хотя бы числятся вертолеты еще 27 типов, но количество бортов каждого типа составляет не более десятка, а то и вовсе несколько единиц.

Качественный состав действующего коммерческого парка выглядит довольно своеобразно. Сформировался он, главным образом, в прошлом веке, поэтому его основу составляют устаревшие типы отечественных вертолетов (Ми-8Т, Ми-2,

Основу российского вертолетного парка пока составляют модели Ми-8 и Ми-2  
So far the Russian rotorcraft fleet is largely made up of the Mil Mi-8 and Mi-2 helicopters



Ка-26, Ми-10К), а средний возраст активного парка составляет 23 года. Вертолеты возрастом более 25 лет занимают 50% всего парка, 15–25 лет — 31%, 5–15 лет — 8%, до 5 лет — 11%. Доля наиболее современных российских вертолетов составляет 26%, иностранных — 9%, остальные 65% — устаревшие российские типы.

Структура парка гипертрофирована в сторону средних вертолетов грузоподъемностью 3–6 т (класс пассажироместности 20–40 мест); их доля составляет 77%, в то время как за рубежом доля таких вертолетов в парках не превышает 5%. Вертолеты класса 10–14 и 15–19 мест представлены в парке единичными экземплярами. Доля вертолетов вместимостью 7–9 пассажиров составляет 12%, 5–6



ИЛЕНА ДАВЕРБЕРГ / LENOVA FARBBERG / TRANSPORTPHOTO.COM

## Helicopter Fleet to Be Updated

The volume of commercially operated helicopters in Russia grows with every year. However, the helicopter fleet is becoming outdated and not balanced in accordance with the growing demand for new technology. In the first quarter of 2012, the Russian fleet of helicopters comprised 2266, less than half of which (around 1063 helicopters) were operated by commercial airlines, according to a research report prepared by the specialists at the Russian aviation institute GosNII GA.

The number of types of helicopters in the park has increased significantly

over the last few years, but so far the fleet is largely made up of the Mi-8 (899 in the register, 582 in the commercial park) and Mi-2 (485 and 98 respectively). Of 295 MI-8MT helicopters only 206 fly, for the Mi-26T, the same figures are 67 and 36, for the Ka-26 the figures are 61 and 15 and for the Ka-32 - 48 and 27.

Other types of Russian helicopters in the fleet can be counted in single units. Of the foreign helicopters in the fleet, the most popular one is the Robinson R44 light helicopter: 105 of the 232 machines are registered in general aviation (GA), and 54 in com-

mercial operation. In addition, Russia operates the Eurocopter AS350 helicopter (23 are registered, of which 9 are in commercial operation and 3 in GA), the EC135 (14, 10 and 3, respectively), the AS355 (12, 3 and 7) and the EC120 (13, 1 and 7). The Bell-407 helicopter is represented by 18 boards, 13 of them in GA, 5 are idle. In addition to the above, at least 27 other types of helicopters are operated in Russia, but the number of each type is not more than a dozen, if not actually only a couple of units.

The qualitative composition of the existing commercial fleet looks rather peculiar. It was formed mainly in the last century and so is based on older types of Russian helicopters (Mi-8T, Mi-2, Ka-26 and Mi-10K), and the average age of the active fleet is 23 years. Helicopters older than 25 years make up 50% of the fleet, 15-25 years comprise 31%, 5-15 years comprise 8% and up to 5 years of age make up around 11% of the fleet. Of the most modern helicopters, Russian models make up 26% of the share, foreign models make up 9%. The remaining 65% are old Russian types.

The structure of the fleet has hypertrophied towards medium helicopters with a carrying capacity of 6.3 tonnes (20-40 seats), which account for 77%, while the proportion of such helicopters in foreign fleets does not exceed 5%. Whilst helicopters with 10-14 and 15-19 seats are only to be found in single units. Helicopters with a capacity of 7-9 passengers make up 12%, 5-6 passengers – 2%, helicopters with up to 4 seats make up 6%, whilst heavy helicopters make up 3%.

In comparison, the commercial fleet operated in the general aviation (GA) is developing more actively. In the first quarter of 2012, the total GA fleet numbered 251 helicopters, including 64 Russian and 187 foreign-made helicopters, so that the share of foreign-manufactured aircrafts has already reached around 75%. The most modern Russian helicopters make up only 3% of the share, whilst old Russian-made helicopters comprise around 22%.

The GA fleet, compared with the commercial helicopter fleet is approxi-

пассажиров — 2%, до 4 мест — 6%; доля тяжелых вертолетов — 3%.

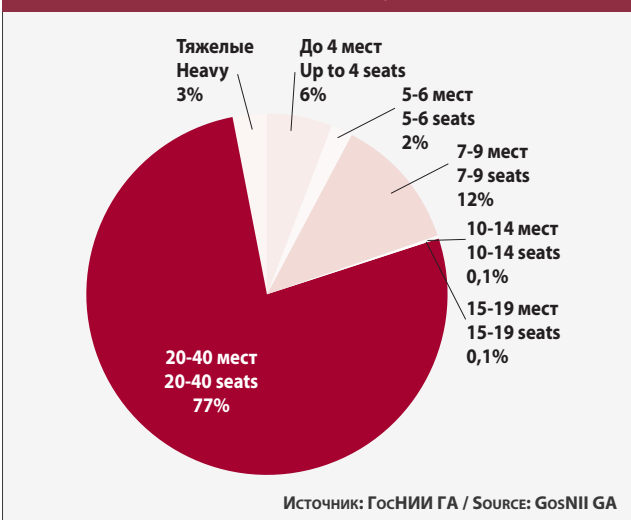
По сравнению с коммерческим парком сегмент авиации общего назначения развивается более активно. По состоянию на I квартал 2012 года всего в парке АОН числился 251 вертолет, в том числе 64 российского и 187 иностранного производства, так что доля вертолетов иностранного производства составляет уже около 75%. Доля наиболее современных российских вертолетов составляет всего 3%, доля устаревших российских вертолетов — 22%.

Парк АОН по сравнению с коммерческим вертолетным парком примерно в два раза более молодой, его средний возраст 12 лет. Основу парка составляют вертолеты с возрастом 5–15 лет, их 45%. Вертолеты с возрастом 15–25 лет составляют 7%, а с возрастом свыше 25 лет — 18%. Необходимо подчеркнуть, что весьма существенную долю парка составляют новые вертолеты с возрастом до 5 лет — их 30%. Собственно, именно этот показатель говорит об активном развитии парка АОН.

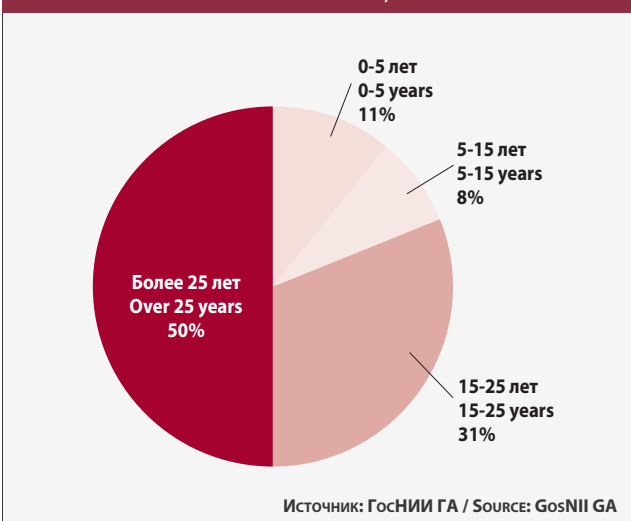
В полном соответствии с мировыми тенденциями в структуре парка российской АОН преобладают легкие вертолеты, большинство из которых характеризуется пассажироместимостью 4 и менее мест — их доля в России составляет 56%. Вертолеты на 5–6 мест составляют 12%, 7–9 мест — 22%, 10–14 мест — 1,2%, 15–19 мест — 0,4%, 20–40 мест — 9%.

Специалисты ГосНИИ ГА обращают внимание на рост спроса на коммерческое использование вертолетов в России. До 1990 года фактический налет вертолетов в стране составлял около 1,8 млн ч/год, абсолютный максимум на уровне 1,85 млн ч был достигнут в 1988 году. После этого началось снижение, которое перешло в резкое падение. В 1994 году фактический налет составил всего около 400 тыс. ч. Затем падение замедлилось, но продолжалось до 1997 года, когда был достигнут абсолютный минимум примерно в 300 тыс. ч. С этого момента начался постепенный, почти монотонный рост налета, заметное снижение было отмечено только в 2009 году из-за финансового кризиса.

**СТРУКТУРА ДЕЙСТВУЮЩЕГО КОММЕРЧЕСКОГО ВЕРТОЛЕТНОГО ПАРКА РОССИИ ПО КЛАССАМ ВС**  
RUSSIA'S COMMERCIAL ROTORCRAFT FLEET, BY CLASS



**СТРУКТУРА ДЕЙСТВУЮЩЕГО КОММЕРЧЕСКОГО ВЕРТОЛЕТНОГО ПАРКА РОССИИ ПО ВОЗРАСТУ**  
RUSSIA'S COMMERCIAL ROTORCRAFT FLEET, BY AGE



mately two times younger, the average age of the helicopters being 12 years. The main bulk of the fleet is comprised of helicopters aged between 5-15 years, which makes up around 45% of the total fleet. Helicopters aged 15-25 years make up 7%, whilst those aged over 25 years make up 18%. It must be emphasized that a very significant portion of the park is made up of new helicopters aged up to 5 years, there are around 30% of them. It is this last figure which demonstrates the active development of the GA fleet.

The GosNII GA analysts point out that the type structure of the Russian GA corresponds with the global trends and is dominated by the light models, up to 4 seats that take 56% of the local fleet. The 5-6 seat helicopters have 12% of the fleet, 7-9 seat models – 22%, 20-40 seats – 9%. As with the commer-



В 2011 году фактический налет вертолетов в России составил около 420 тыс. ч.

Основная доля в общем налете приходится на средние вертолеты — она возросла с 70% в 1985 году до 83% в 2011 году. Доля работ легких вертолетов почти неуклонно снижалась — с 22% в 1985 году до примерно 12% в 2011 году. По мнению специалистов ГосНИИ ГА, этот результат говорит не столько об уровне востребованности работ для средних вертолетов, сколько о несбалансированной структуре российского парка коммерческих вертолетов, три четверти которого составляют машины грузоподъемностью 3–6 т. В результате получается, что средние вертолеты заняты на несвойственных для них работах, что негативно сказывается на экономике этих работ. ©

cial rotorcraft, the segment of 10 to 19 seat capacity helicopters is also almost empty in Russia's general aviation.

Experts at GosNII GA have drawn attention to the rise in demand for commercial helicopters in Russia. According to their research, up until 1990 the actual flying time amassed in Russia amounted to around 1.8 million hours per year, the absolute maximum of 1.85 million hours was achieved in 1988. After which a decrease began which turned into a sharp decline. In 1994, the actual flying time only reached about 400,000 hours, after which the decline slowed, but still continued. The absolute minimum was reached in 1997, about 300,000 hours. Since then a gradual, almost monotonous increase of flying time has occurred, with only one significant decrease which was observed in 2009, following the financial crisis. In 2011, the actual flying time of helicopters amounted to around 420,000 hours.

The largest portion of the total flying time is accounted for by medium helicopters. It rose from 70% in 1985 to 83% in 2011. The utilization of light helicopters saw an almost steady decline, from 22% in 1985 to about 12% in 2011. This result speaks not so much about the level of demand for medium helicopter operations, but about the unbalanced structuring of the Russian fleet of commercial helicopters, three quarters of which is made up of helicopters with a carrying capacity of 6.3 tonnes. As a result, medium helicopters are exploited in operations not suited to their capabilities, which in turn negatively affects the economic efficiency of those operations. ©

В 2011 г. ФАКТИЧЕСКИЙ НАЛЕТ ВЕРТОЛЕТОВ  
в России составил около 420 тыс. ч.  
IN 2011, THE ACTUAL FLYING TIME OF HELICOPTERS  
AMOUNTED TO AROUND 420,000 HOURS





## Вертолеты спасают пострадавших от наводнения

Этим летом вертолеты Ми-8 показали свою эффективность в аварийно-спасательных операциях по ликвидации последствий природных бедствий. В ночь на 7 июля паводок затопил около пяти тысяч жилых домов в городах Геленджик, Крымск, Новороссийск и ряде поселков Краснодарского края. Это чрезвычайное положение было вызвано грозowymi ливнями, которые спровоцировали выход рек из берегов и сход селей.

Региональные власти сообщили о более чем 20 тысячах пострадавших от наводнения. В зоне подтопления были нарушены системы энерго-, газо- и

водоснабжения, автомобильное и железнодорожное движение.

С самого утра 7 июля вертолет Ми-8Т авиакомпании «ПАНХ» со спасателями МЧС на борту занимался поиском и спасением пострадавших, а также перевозкой грузов, необходимых для нужд МЧС. В первые часы задачей вертолетной поддержки было обнаружение пострадавших и дальнейшая передача информации наземному подразделению МЧС.

В тех местах, куда спасатели не могли добраться ни на машинах, ни на лодках, пострадавших эвакуировали вертолетом. Уже к 15:00 первого дня работы вертолетом с крыш домов были эвакуированы несколько человек. Вылеты Ми-8Т для оказания помощи пострадавшим от наводнения были продолжены и на следующий день, 8 июля. ☺

## Helicopters Save Victims of Flooding

This summer Mi-8 helicopters demonstrated their effectiveness in emergency search and rescue operations engaged in clearing up the aftermath of natural disasters. On the night of July 7th, a flash flood occurred in the three cities of Gelendzhik, Krymsk and Novorossiysk and a number of other small villages in the Krasnodar region. The emergency situation occurred because of heavy thunderstorm precipitation which caused mudslides and rivers to overflow.

Local authorities reported that more than 20,000 people were affected in this area. There is no running water, electricity, road or railway service in the flooded area.

From the early morning of July 7th, a PANH Helicopters Mi-8T aircraft with Russian Federation Ministry of Civil Defence and Emergency Response rescuers onboard was sent for search-and-rescue mission and cargo transportation for emergency services needs. During the first hours of the emergency the main aim of the mission was to search for people in distress and report back to the Ministry of Civil Defence and Emergency Response unit on the ground.

Helicopters were sent as part of an evacuation operation to flooded, hard-to-get and remote locations, which could not be reached by boat or by car. By 3 p.m. on Saturday, PANH Helicopters and the Ministry of Civil Defense and Emergency Response rescuers managed to evacuate several people from rooftops. A search-and-rescue mission was also organized on the next day, Sunday July 8th. ☺

## Триумф России на четырнадцатом чемпионате мира по вертолетному спорту



### Russia Triumphs at 14th World Helicopter Championship

Russian helicopter sportsmen and women took first place at the 14th World Helicopter Championship. Russian Helicopters acted as general partner of the Championship. This prestigious competition took place on 22-26 August at the Drakino airbase in the Moscow Region. Teams from 11 countries – Austria, Belarus, Belgium, Great Britain, Germany, China, Poland, Ukraine, France, Switzerland and Russia — took part, and more than 7,000 spectators attended.

Helicopter sport crews comprise a pilot and a navigator. The crews have to work confidently together as team to complete a series of events that test their speed and skill and demand experience and professionalism.

Russian crews took first place in all events – Navigation, Precision, Slalom and Fender Rigging, in which Russians took all three medal places. Russia's Lyudmila Kosenkov and Elena Prokofyeva won the women's competition, while the title of overall champion went to Alexander Zhuperin and Nikolai Burov.

Second and third place were taken by teams from Great Britain and Germany, who proved themselves to be skillful helicopter pilots and worthy sportsmen.

The Russian team's victory was confirmation of the exceptional skill of the country's helicopter pilots, whilst the Championship itself has brought deserved recognition throughout the aviation world and will hopefully aid the development of the helicopter industry in our country. ☺

Российские спортсмены-вертолетчики заняли первое место в общекомандном зачете на 14-м чемпионате мира по вертолетному спорту.

Эти престижные соревнования, генеральным партнером которых выступил холдинг «Вертолеты России», прошли под эгидой Международной авиационной федерации (FAI) 22–26 августа на аэродроме Дракино в Московской области. В соревнованиях

приняли участие спортсмены из Австрии, Белоруссии, Бельгии, Великобритании, Германии, Китая, Польши, Украины, Франции, Швейцарии и России. Гостями и зрителями чемпионата стали около 7 тыс. человек.

В соревнованиях по вертолетному спорту участвует экипаж, традиционно состоящий из пилота и штурмана, которые должны слаженно и

уверенно действовать, чтобы пройти все испытания на скорость и точность пилотирования, требующие большого опыта и профессионализма.

Российские экипажи получили первые места во всех упражнениях, а именно: «Навигация», «Полет на точность» и «Слалом», а также «Развозка грузов», в котором россияне завоевали все призовые места. Кроме того, Россия завоевала чемпионский титул среди женских экипажей, где победу одержали Людмила Косенкова и Елена Прокофьева. Абсолютным чемпионом стал российский экипаж в составе Александра Жуперина и Николая Бузова.

Второе и третье места в общекомандном зачете заняли команды Великобритании и Германии, проявившие себя как умелые вертолетчики и достойные спортсмены.

Победа российской сборной еще раз подтвердила высочайшее мастерство отечественных вертолетчиков, а сам чемпионат внес большой вклад в популяризацию вертолетного спорта и развитие гражданского вертолетного сектора в нашей стране. ☺

## «Вертолеты России» и AgustaWestland СОЗДАДУТ НОВЫЙ ВЕРТОЛЕТ

В июле на авиасалоне в Фарнборо холдинг «Вертолеты России» подписал предварительное рамочное соглашение с итальянским вертолетостроителем AgustaWestland о совместной разработке, производстве и продаже нового однодвигательного вертолета массой 2,5 т.

Выступая на церемонии подписания, генеральный директор «Вертолетов России» Дмитрий Петров сказал: «Мы рады расширению нашего партнерства с AgustaWestland и возможности совместно разрабатывать новый легкий вертолет. Сотрудничество «Вертолетов России» с другими производителями, также являющимися лидерами мирового рынка, — это важная часть нашей стратегии по разработке новой продукции с целью удовле-

творения постоянно растущих запросов наших клиентов по всему миру».

По словам генерального директора AgustaWestland Бруно Спаньолини, первый полет новой машины состоится, как только это станет возможным.

Обе стороны будут участвовать в совместной программе на паритетных началах; предполагается, что новый вертолет будет продаваться на мировом рынке и широко эксплуатироваться в различных областях. О распределении обязанностей по этой программе между российской и итальянской стороной партнеры обещали объявить позднее.

Производство новой модели будет развернуто в России. «У нас есть совместное предприятие с «Вертолетами России», — отметил Спаньолини, — и на нем достаточно места для сборки этого вертолета».

СП HeliVert было создано AgustaWestland и «Вертолетами России» в 2010 году для сборки вертолетов AW139 на новом заводе в подмосковном Томилино. Как ожидается, первые AW139 российской сборки будут поставлены заказчикам уже в 2012 году. ☺



НОВЫЙ ВЕРТОЛЕТ БУДЕТ СОБИРАТЬСЯ НА СП  
HELIVERT В ПОДМОСКОВНОМ ТОМИЛИНО  
THE NEW HELICOPTER IS TO BE ASSEMBLED AT HELIVERT  
JV IN TOMILINO, NEAR MOSCOW

## Russian Helicopters and AgustaWestland to Create New Helicopter

Russian Helicopters and AgustaWestland signed a preliminary agreement at the Farnborough International Airshow in July, to jointly develop an all-new 2.5 tonne class single-engine helicopter.

Speaking at the ceremony, Dmitry Petrov, CEO of Russian Helicopters, said: "We are pleased to be expanding our partnership with AgustaWestland to include the development of this new light helicopter. Co-operation with other global leaders represents an important component of our strategy as

we continue developing new products to meet the constantly evolving demands of our customers around the world."

According to Bruno Spagnolini, chief executive of AgustaWestland, the first flight of the new machine will take place as soon as possible.

The joint programme will be shared by the parties on a 50:50 basis; it is expected that the new helicopter will be designed for a global market and for a variety of applications. The parties said they would announce later how the re-

sponsibilities would be divided between the Russian and the Italian sides.

The new model will be produced in Russia. "We already have a joint venture with Russian Helicopters," Spagnolini said, "So there will be plenty of room to assemble this helicopter there."

AgustaWestland and Russian Helicopters set up the company HeliVert joint venture in 2010 to assemble AW139 helicopters at a new plant in Tomilino, near Moscow. It is expected that the first AW139 helicopters assembled here will be delivered by the end of 2012. ☺

ВЕРТОЛЕТ КА-226Т с ДВИГАТЕЛЯМИ TURBOMECA  
TURBOMECA-POWERED KA-226T



## Двигатели Turbomeca будут обслуживаться в России

В июне «Вертолеты России» и французская компания Turbomeca (группа Safran) подписали генеральное соглашение о сотрудничестве в сфере организации технического обслуживания и текущего и капитального ремонта вертолетных двигателей производства компании Turbomeca в России.

В соответствии с соглашением Вертолетная сервисная компания (ВСК), входящая в состав российского холдинга, будет выполнять работы по техническому обслуживанию в России двигателей Turbomeca, установленных на новом легком вертолете Ка-226Т и среднем вертолете Ка-62, для российских военных и государственных эксплуатантов.

Текущим и капитальным ремонтом французских двигателей будет заниматься дочерняя компания ВСК — Уральский завод гражданской авиации.

«Мы рады, что холдинг «Вертолеты России» стал одной из компаний, обеспечивающих эксплуатацию двигателей Turbomeca, — отметил генеральный директор «Вертолетов России» Дмитрий Петров. — Подписанное сегодня соглашение свидетельствует о высоком качестве технического обслуживания Вертолетной сервисной компанией и показывает глубину доверия между нашими компаниями. Мы также сможем обеспечить клиентам высокий уровень сервисного обслуживания по всему миру».

Оливье Андриес, президент — генеральный директор Turbomeca сказал: «Мы очень рады расширить наше сотрудничество с «Вертолетами России» и включить в него сервисные услуги. Это генеральное соглашение закладывает основу для совместного послепродажного обслуживания вертолетов российского производства, оснащенных двигателями Turbomeca. Исполнение соглашения позволит обеспечить лучший уровень сервиса для используемых в России современных двигателей Turbomeca». ☺

## Turbomeca Engines to be Serviced in Russia

In June, Russian Helicopters and the French company Turbomeca (part of the Safran Group), signed a general agreement of cooperation in providing technical maintenance and engine support services in Russia for engines manufactured by Turbomeca.

Such an agreement plans for Helicopter Service Company (HSC), part of Russian Helicopters group, to provide engine support services in Russia for the engines manufactured by Turbomeca and used in Russian Helicopters' new light-class Ka-226T and medium twin Ka-62 models operated by Russian military and governmental customers.

Ural Works of Civil Aviation, a subsidiary of HSC, will repair Turbomeca engines in Russia for military and governmental customers under the specific licence agreement.

“We are pleased to be one of the members of the club of companies maintaining Turbomeca engines,” Russian Helicopters CEO Dmitry Petrov said. “The signing of this agreement today reflects the high quality of the technical support provided by Helicopter Service Company, and illustrates the depth of trust between our two companies. It also means that we can offer even better service to our customers across the world through enhanced after-sales care.”

Olivier Andriès, Chairman and CEO of Turbomeca, said: “We are very pleased to extend our partnership with Russian Helicopters to support services. This general agreement on support cooperation lays the groundwork for joint aftersales service of Russian rotorcraft fitted with Turbomeca engines. Once this agreement being operational, it will allow to ensure the best service for state of the art Turbomeca engines used in Russia”. ☺

## В Томилино начат выпуск тефлоновых шлангов Eaton

В июне холдинг «Вертолеты России» и американская корпорация Eaton начали совместное производство в России тефлоновых шлангов. Тефлоновые шланги по технологии Eaton выпускаются на территории Национального центра вертолетостроения в подмосковном Томилино.

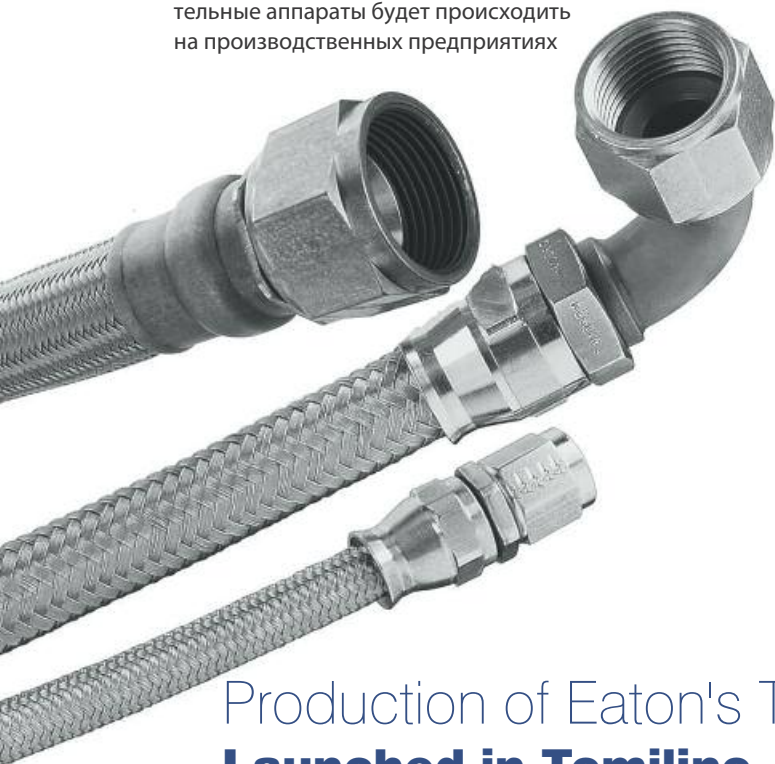
Установка новых шлангов на летательные аппараты будет происходить на производственных предприятиях

холдинга, которые расположены по всей России, в том числе в Ростове-на-Дону, Казани, Улан-Удэ и других городах. Первая партия выпущенных в России тефлоновых шлангов уже готова к установке на гражданские вертолеты типа Ми-8/17. Новые гибкие шланги, которые применяются в многочисленных системах вертолетов, имеют повышенную долговечность, что обеспечивает их практически бессрочную эксплуатацию на вертолете.

Стороны также договорились о совместном расширении линейки выпускаемых шлангов для установки на другие типы российских вертолетов. «Соответствующая линейка шлангов для различных типов российских вертолетов может быть создана уже через несколько лет», — отметил Юрий Лебедев, руководитель проектов аэрокосмического направления компании Eaton в России.

Новая производственная линия сертифицирована на соответствие системе менеджмента качества и требованиям качества производства Eaton. Для обеспечения стабильного уровня качества специалистами американской корпорации на ежегодной основе осуществляется комплексный аудит на соответствие нормам и стандартам корпорации.

«Использование инновационных технологий компании Eaton и другие совместные проекты с лидерами в своих нишах помогут усовершенствовать наши летательные аппараты, а также провести глобальную модернизацию парка уже эксплуатируемых вертолетов», — заявил заместитель генерального директора по научно-технической политике и производству «Вертолетов России» Андрей Шибитов. ☺



## Production of Eaton's Teflon Hose Launched in Tomilino

In June, Russian Helicopters and the American firm Eaton began joint production of Teflon hoses in Russia. Eaton's Teflon hose is being produced at the National Helicopter R&D Centre in Tomilino, near Moscow. The hose will be installed on machines produced at the holding's facilities across Russia, including in Rostov-on-Don, Kazan and Ulan Ude and other cities. The first consignment of Russian-made Teflon hose is already ready for installation on civilian model Mi-8/17 helicopters. The new flexible hoses are suitable for use in a large number of helicopter systems and their extended longevity means that they last for the whole working life of the helicopter.

Russian Helicopters have also agreed to create a joint expansion of hose lines with Eaton to be used on other helicopter models. "Different types of piping for other models of Russian-made helicopters could be created in the next few years," noted Yury Lebedev, head of aerospace projects for Eaton in Russia.

The new production line is certified to comply with Eaton's quality management system and quality requirements. In order to ensure that all products meet the company's rigorous standards, Eaton runs a yearly complex audit to monitor that they satisfy their norm specifications and quality standards. By using Eaton's innovative technology and other joint projects with leading companies in their niche sectors, we can improve our flying machines and bring up to date our helicopters already in use around the world," announced, Andrei Shibitov, Deputy Director for Production of Russian Helicopters. ☺

## Russian Helicopters Expand Cooperation With Kazakhstan

At the International Exhibition of Arms and Military Equipment Kadex-2012 held in May, Russian Helicopters and Kazakhstan Engineering signed a memorandum of understanding on cooperation between the parties to expand the service and repair of Russian helicopters produced in the Republic of Kazakhstan.

Russian-made helicopters have traditionally been popular in the Kazakhstan market, where they are used by government agencies. Today, Russian-made rotorcraft are also becoming of great interest to local commercial operators.

"We believe it is important to build an effective, modern support system for owners of Russian helicopters in Kazakhstan that meets the requirements of state and commercial operators of Russian helicopters," said Deputy CEO of Russian Helicopters Igor Pshenichny. "We expect that the development of cooperation with Kazakhstan Engineering will help us to strengthen the position of Russian rotorcraft in Kazakhstan and the Central Asian market as a whole."

Kazakhstan Engineering is managed by the Ministry of Defence of the Republic of Kazakhstan. In total, the Company includes 24 enterprises which specialize in products and services for customers from the oil and gas, rail, agriculture, and heat power sectors, as well as the manufacture and repair of weapons and military equipment. ©



## «Вертолеты России» расширяют сотрудничество с Казахстаном

На прошедшей в мае в Астане Международной выставке вооружений и военно-технического имущества Kadex-2012 холдинг «Вертолеты России» подписал меморандум о взаимопонимании с компания «Казakhstan Инжиниринг», предусматривающий сотрудничество по расширению сервисного обслуживания и ремонта вертолетов российского производства в Казахстане.

Вертолеты российского производства традиционно популярны на рынке Казахстана, где они применяются в интересах государственных структур. Сегодня к российской вер-

толетной технике также проявляют большой интерес местные коммерческие операторы.

«Мы считаем важным для себя построить эффективную систему поддержки эксплуатации российских вертолетов на территории Казахстана, которая должна удовлетворять всем требованиям государственных и коммерческих эксплуатантов и быть организована на современном уровне, — заявил заместитель генерального директора российского холдинга Игорь Пшеничный. — Мы рассчитываем, что развитие сотрудничества с «Казakhstan Инжиниринг»

поможет нам укрепить позиции российской вертолетной техники в Казахстане и на рынке Средней Азии в целом».

Компания «Казakhstan Инжиниринг» находится под управлением Министерства обороны Казахстана. В состав компании входят 24 предприятия, которые специализируются на выпуске продукции и услуг для заказчиков, представляющих нефтегазовый, железнодорожный, агропромышленный, теплоэнергетический комплексы, а также на производстве и ремонте вооружения и военной техники. ©

## Ramenskoye Design Company to Supply Avionics Equipment for Kamov Helicopters

In September, Russian Helicopters signed a long-term agreement with Ramenskoye Design Company (RDC) for deliveries of on-board radio-electronic instrumentation for the companies rotorcrafts.

In the first phase of the agreement, from 2013 to 2020, RDC will supply avionics packages for Russian Helicopters' Ka-52 Alligator attack helicopter and its advanced ship-based version – the Ka-52K helicopter.

The companies have also signed a framework agreement on modernising the piloting and navigation systems for the ship-based Ka-27, Ka-27PS and Ka-29. New digital navigation and piloting systems will be specially designed for these helicopters using a glass cockpit, which replaces analogue equipment with multi-functional LCD screens that make piloting substantially easier and clearly convey a broad array of information to pilots.

The new systems will deploy an open architecture that will give clients the flexibility to easily add to and expand the functions of the helicopter's radio-electronic instrumentation to carry out any task. The systems for the Ka-27, Ka-27PS, Ka-29, Ka-28M and Ka-31M will be based on an updated version of the standardized cockpit instrumentation currently installed in the Ka-52 Alligator and the Ka-31 combat helicopters.

Russian Helicopters has enjoyed a productive partnership with RDC for many years through annual contracts. The new seven-year agreement takes the partnership to a new, more effective level and will help Russian Helicopters to modernize the avionics systems on its series model helicopters more rapidly and to introduce next-generation digital technologies to the latest Kamov helicopters. ☉



Ka-52

ФЕДОР БОРИСОВ / TRANSPORT-PHOTO.COM

### РПКБ поставит авионику для вертолетов марки «Ка»

В сентябре холдинг «Вертолеты России» подписали долгосрочный договор с Раменским приборостроительным конструкторским бюро (РПКБ) на поставку бортового радиоэлектронного оборудования для производимой холдингом вертолетной техники.

Предполагается, что на начальном этапе, с 2013 по 2020 год, РПКБ будет поставлять комплексы бортового оборудования для ударного вертолета Ka-52 «Аллигатор» и его перспективной корабельной модификации — вертолета Ka-52K.

Помимо этого между компаниями подписано рамочное соглашение о модернизации пилотажно-навигационных комплексов (ПНК) для вертолетов корабельного базирования Ka-27, Ka-27ПС и Ka-29. В частности, для этих вертолетов планируется разработать новейшие цифровые пилотажно-навигационные комплексы, в которых будет реализован принцип «стеклянной кабины», позволяющий пилотам вертолета вместо аналоговых приборов использовать много-

функциональные жидкокристаллические дисплеи.

В концепцию создания новых ПНК также заложен принцип открытой архитектуры, благодаря которому бортовое радиоэлектронное оборудование вертолета по желанию заказчика может быть легко дополнено для решения любых задач. В основу нового ПНК для Ka-27, Ka-27ПС, Ka-29, Ka-28M и Ka-31M ляжет модернизированная версия уже существующего новейшего комплекса ПНК 37, которая сегодня устанавливается на боевые вертолеты Ka-52 «Аллигатор» и Ka-31.

«Вертолеты России» давно и плодотворно сотрудничает с РПКБ в рамках годовых контрактов. Заключение долгосрочного семилетнего контракта выводит взаимодействие партнеров на новый уровень эффективности и поможет вертолетостроительному холдингу более быстрыми темпами осуществить модернизацию бортового оборудования на серийных моделях вертолетов, а также внедрить цифровые комплексы последнего поколения на новейших вертолетах марки «Ка». ☉



## Холдинг

# поддерживает гонщиков «Формулы 1»



## Russian Helicopters Supports F1 Drivers

In May, Russian Helicopters became the official partner of the Caterham F1 Team, participant of FIA Formula One World Championship, which is home to the Russian driver Vitaly Petrov.

As part of this cooperation, the holding company will be represented at a Global racing series held all over the world and the Russian Helicopters logos will be placed on Caterham F1 cars, drivers' overalls and inside corporate boxes.

"Russian Helicopters is a global high-tech company. Vitaly Petrov, the Russian driver of Caterham F1 Team, is part of high-tech sport with a huge popularity all over the world. I am sure that by supporting this sport, which is popular around the world and represents the quintessence of progressive technologies, we will be able to strengthen the international image of Russian helicopters as well as contribute to the growth of investments into Russian economy," explained Dmitry Petrov, CEO of Russian Helicopters.

As part of this sponsorship deal, Vitaly Petrov began a tour of Russian cities in his racing car in mid July. Whilst on this tour, the Russian driver visited Ulan-Ude in August, where he was given the opportunity to try his hand at one of the operations involved in helicopter assembly at one of the holding company's construction facilities – the Ulan-Ude Aviation Plant.

The Caterham F1 team driver also took the wheel of one of the Plant's electric buggies for an impromptu drive-around, before going to meet with Buryatia's top racing drivers and the Republic's young go-karters. ©

В мае «Вертолеты России» стали официальным партнером участника чемпионата мира ФИА «Формула 1» — гоночной команды Caterham F1 Team, в которой выступает российский гонщик Виталий Петров. Благодаря сотрудничеству с Caterham F1 Team, российский холдинг теперь будет представлен в глобальной автогоночной серии, этапы которой проходят по всему миру, — логотипы «Вертолетов России» размещены на гоночных автомобилях команды, комбинезонах гонщиков и элементах оформления боксов.

«Вертолеты России» — глобальная высокотехнологичная компания. Российский пилот команды Caterham F1 Team Виталий Петров представляет высокотехнологичный и очень популярный во всем мире спорт. Уверен, что поддержка такого спортивного проекта, который пользуется мировой славой, поможет укрепить международный имидж российских вертолетов и будет способствовать привлечению инвестиций в экономику России», — объяснил такой шаг холдинга его глава Дмитрий Петров.

В рамках спонсорской программы с середины июля стартовало турне болида Виталия Петрова по городам России. В ходе этого тура российский гонщик в августе побывал в Улан-Удэ, где посетил сборочное предприятие холдинга — Улан-Удэнский авиационный завод, где получил возможность произвести одну из операций по сборке вертолета. Пилот Caterham F1 Team также принял участие в импровизированном заезде за рулем заводского электрокара, а затем провел встречу с лучшими гонщиками Бурятии и молодыми картингистами республики. ©



**Июнь**

МЧС России получило последний из пяти заказанных вертолетов Ка-32А11ВС. Поставка этих ВС осуществлена на 6 месяцев раньше срока, предусмотренного в контракте с МЧС России, заключенном в 2009 году. Министерство планирует использовать новые вертолеты для патрулирования автомобильной трассы Москва—Санкт-Петербург.



**June**

The Russian Emergencies Ministry received the fifth and final Ka-32A11BC helicopter, completing their order. The delivery of this BC was completed six months earlier than the due date fixed in the contract which was signed in 2009. The Ministry plans to use these new helicopters to patrol the Moscow-Saint Petersburg highway.

**Июль**

Улан-Удэнский авиационный завод передал авиакомпании «ЮТэйр» первые 3 вертолета Ми-171 в рамках контракта на 40 ВС этого типа, подписанного в августе 2011 года. Поставленные вертолеты будут базироваться в дочернем подразделении UTair-HeliSur в Перу, где уже успешно эксплуатируются 6 Ми-171.



**July**

Ulan-Ude Aviation Plant delivered the first three Mi-171 helicopters to UTair Aviation under contract for delivery of 40 BC-type helicopters, signed in August 2011. The helicopters delivered in will be based at the subsidiary UTair-HeliSur in Peru, where there are already six Mi-171 helicopters in operation.

**Август**

Рособоронэкспорт и китайская компания Poly Technologies подписали контракт на поставку в Китай 52 транспортных вертолетов Ми-171Е производства Улан-Удэнского авиационного завода. Первые 8 Ми-171Е планируется передать китайской стороне в 2012 году, остальные вертолеты предполагается поставить в 2013 и 2014 году.



**August**

Rosoboronexport and Chinese company Poly Technologies signed a contract for delivery of 52 Mi-171E transport helicopters made at the Ulan-Ude Aviation Plant to China. The first eight Mi-171E are scheduled for delivery in 2012, while the rest of the helicopters are due to be delivered in 2013 and 2014.

**Сентябрь**

«Вертолеты России» заключили контракт на поставку в 2013–2014 годах 18 легких вертолетов Ка-226ТГ для Федерального научно-производственного центра «НефтеГазАэроКосмос», который передаст их авиакомпании «Газпромавиа». Эти вертолеты разработаны специально для эксплуатации в районах Крайнего Севера и шельфа арктических морей.



**September**

Russian Helicopters have signed a contract with the Nefte-GazAeroCosmos research and production centre to deliver 18 light Ka-226TG helicopters in 2013-14. These helicopters are specially designed to meet the needs for operations in the Far North and on the Arctic shelf and will be used to monitor natural gas pipelines and other infrastructure.

## 50-летний юбилей первого подъема Ми-8

**50** лет назад, 2 августа 1962 года, летчик-испытатель Н. В. Лешин впервые оторвал от земли первый опытный образец двухдвигательного вертолета В-8А, который позднее получил обозначение Ми-8. Свой первый свободный полет эта машина совершила 17 сентября того же года, а в ноябре 1964 года комиссия по совместным испытаниям приняла решение рекомендовать этот вертолет к запуску в серийное производство, а его десантно-транспортный вариант — к принятию на вооружение. За прошедшие полвека Ми-8 стал самым массовым и востребованным вертолетом в мире.

За всю историю серийного производства и конструкторских работ по усовершенствованию этой модели советскими и российскими конструкторами создано более 13000 машин данного типа, разработано свыше 130 ее модификаций. Это вертолеты Ми-171, Ми-172, Ми-8МТВ-1, Ми-8МТВ-2, Ми-8МТВ-5 и другие модификации гражданского и военного назначения. Сегодня вертолеты этого семейства эксплуатируются более чем в 100 странах, а их суммарный налет превысил 50 млн летных часов.

В 2012 году вертолет Ми-8, созданный конструкторами ОАО «Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля», — не просто юбиляр, это первоклассный многофункциональный вертолет, один из самых успешных коммерческих продуктов российского вертолетостроения, востребованный в большинстве регионов мира. Заводы холдинга «Вертолеты России», производители вертолетов типа Ми-8/17, — ОАО «Улан-Удэнский авиационный завод» и ОАО «Казанский вертолетный завод» — стабильно обеспечены заказами на производство этих машин на 2 года вперед.

Вертолеты семейства Ми-8 видели многие локальные конфликты, спасали тысячи человеческих жизней, переносили резкие перепады температур, суровые морозы и катастрофическую жару, тропические дожди и пыль пустынь. «Восьмерки» поднима-



## 50th Anniversary of Mi-8's First Flight

**F**ifty years ago, on August 2nd 1962, the test pilot N. V. Leshin took off into the air in the first prototype twin-engine model helicopter, the B-8a, which was later given the name Mi-8. The machine performed its first free flight on September 17th of the same year, and in November 1964 committee for combined test trials decided to recommend this helicopter for series production, whilst its troop transportation version was adapted into military use. Over the past 50 years, the Mi-8 has become the most popular and sought-after helicopter in the world.

Over the whole course of serial production and design work on the improvement of this model by Soviet and Russian designers, more than 13,000 rotorcraft of this type were created and more than 130 modifications were developed. The Mi-171, Mi-172, Mi-8 MTV-1, Mi-8 MTV 2, Mi-8 MTV-5, and other modifications for civil and military purposes. Today, the Mi-8 family of aircrafts is used in more than 100 countries, and their total flying time amounts to more than 50 million flying hours.

Today, the Mi-8 helicopter, created by the designers at the Mil Moscow Hel-



лись высоко в горы и летали на предельно малых высотах, приземлялись в труднодоступных местах, базировались вне аэродромов при минимальном техническом обслуживании. Базовый вертолет стал стартовой площадкой для уникальной в дальнейшем разработки «вертолета-амфибии» Ми-14.

Сегодня «Вертолеты России» продолжают работы по модернизации Ми-8. МВЗ им. М. Л. Миля осуществляет сборку первого опытного образца модернизированной версии вертолета Ми-171А2. Технический облик этой машины уже определен. Ми-171А2 разрабатывается на базе вертолета Ми-171 и должен стать достойным продолжением семейства вертолетов Ми-8.

Планируется, что вертолеты этого типа будут оснащены новой авионикой; в конструкции машины предполагается использование композитных материалов, что делает вертолет гораздо легче; модернизированы все основные системы и агрегаты, повышены летные и технические характеристики вертолета. Всего предусмотрено более 80 нововведений. Экипаж будет сокращен до двух человек, что существенно скажется на экономической эффективности.

Созданный в середине прошлого века, вертолет Ми-8 и сегодня является одним из наиболее успешных и эффективных вертолетов в своем классе. Еще многие годы он будет востребован и конкурентоспособен на мировом рынке. ☺

icopter Plant – is not just an anniversary celebrant, but a first-class multi-mission helicopter, one of the most successful commercial products of the Russian helicopter building industry, highly demanded in most regions of the world. Russian Helicopters, producers of the Mi-8/17 helicopter types, the Ulan-Ude Aviation Plant and the Kazan Helicopter Plant all have a stable supply of orders to manufacture these machines two years in advance.

The Mi-8 family of helicopters have seen many local conflicts, saving thousands of lives, endured extreme temperatures, severe frosts and unbearable heat, tropical rain and the dust of the desert. The “Eights” have climbed high into the mountains and flown at extremely low altitudes, landing in remote places, outside of airfields where they received minimal technical maintenance. The basic model of this helicopter became a launching pad for a unique future development, the “amphibious helicopter” Mi-14.

Today, Russian Helicopters continue the work to modernize the Mi-8. The Mil Moscow Helicopter Plant is assembling the first prototype of the upgraded version of the Mi-171A2. The technical configuration of the upgraded helicopter has already been defined. The Mi-171A2 is being developed on the basis of the Mi-171 and should be a worthy continuation of the family of the Mi-8.

It is planned that this type of helicopter will be equipped with new avionics, and it is proposed that this machine will be made with composite materials, which make the helicopter much lighter. All the major systems and components will be upgraded, and the flight and technical characteristics of the helicopter will be improved. In total more than 80 new features are planned. The crew will be reduced to two people which will greatly improve economic efficiency.

Created in the middle of the last century, the Mi-8 helicopter today remains one of the more successful and effective helicopters in its class. It will remain not only highly competitive but highly in demand across the world for many years to come. ☺



## «Вертолеты России» отпраздновали 100-летие ВВС России

**Х**олдинг «Вертолеты России» принял участие в праздновании 100-летия Военно-воздушных сил России. Официальные праздничные мероприятия начались 10 августа в районе Гатчины в Санкт-Петербурге, где исторически размещался первый в истории российских ВВС военный аэродром. Затем празднование перенеслось в подмосковный город Жуковский, где это мероприятие посетили более 200 тыс. человек. В показательных выступлениях на празднике выступили летчики ВВС РФ и ДОСААФ, а также пилотажные группы из Великобритании, Италии, Турции, Франции, Польши, Финляндии и Лат-

вии. Вертолетная техника российского производства была представлена на авиашоу пилотажными программами на вертолетах Ка-52 «Аллигатор», Ми-28Н «Ночной охотник» (группа «Беркуты»), Ми-26, Ми-8, «Ансат-У» и Ми-35.

Министерство обороны России является одним из основных и важнейших заказчиков холдинга, который оснащает Военно-воздушные силы страны новейшими вертолетами, ежегодно наращивая поставки. В ближайшее десятилетие в строй ВВС России встанет свыше 1000 современных вертолетов: новые ударные машины Ка-52 «Аллигатор» и Ми-28Н «Ночной

охотник», новые модификации военно-транспортных вертолетов Ми-8, Ми-35, тяжелые транспортные Ми-26 и легкие учебные «Ансат-У».

Благодаря стабильному государственному заказу холдинг увеличивает инвестиции в научные разработки, разрабатывает вертолеты нового поколения. В ближайшем будущем на вооружении страны появятся боевые машины, превосходящие тенденции мирового вертолетостроения.

Холдинг «Вертолеты России» поздравляет ВВС России с праздником, желает им процветания, профессиональных достижений и мирных побед! ©



**ВЕРТОЛЕТЫ ВВС РОССИИ НА СТАТИКЕ**  
HELICOPTERS OF THE RUSSIAN AIR FORCE AT STATIC DISPLAY

## Russian Helicopters Celebrates 100 Years of the Russian Air Force

**R**ussian Helicopters took part in the celebrations of centenary of the Russian Air Force. The official celebrations began on August 10th in the St Petersburg suburb of Gatchina, the site of the Air Force's first-ever military airfield. The action then moved to Zhukovsky, outside Moscow, where the event attracted more than 200,000 visitors. The demonstrations by the Air Force and DOSAAF (the armed forces voluntary association), who were joined by pilots from the UK, Italy, Turkey, France, Poland, Finland and Latvia.

The Russian produced rotorcrafts that were displayed in the airshow in-

cluded the Ka-52 Alligator and Mi-28N Night Hunter models (Russian Golden Eagles Group), and there were also demonstration flights of the Mi-26, Mi-8, Ansat-U and Mi-35.

The Russian Defence Ministry remains one of the largest and most important clients of Russian Helicopters, who supply the Air Force with the latest helicopters. More than 1,000 new helicopters are scheduled for delivery to the Air Force in the next decade: the Ka-52 Alligator attack helicopter and Mi-28N Night Hunter models, new versions of the Mi-8 and Mi-35 military transport helicopters,

the Mi-26 heavy transport helicopter and the Ansat-U light training helicopter.

Thanks to stable government orders, Russian Helicopters is able to increase investment in research and development, developing a new generation of helicopters. In the near future, we will see fighting machines defending the country, which exceed current trends in helicopter building worldwide.

Russian Helicopters congratulates the Russian Air Force with this anniversary and wishes them prosperity, professional achievements and peaceful victories! ©

## «Беркуты» отметили 20-летний юбилей



К юбилею пилоты «Беркутов» пересели с Ми-24 на новые вертолеты Ми-28Н  
THE GOLDEN EAGLES PILOTS MARKED THE ANNIVERSARY SHIFTING FROM MI-24 TO THE NEW MI-28N HELICOPTERS

## Russian Golden Eagles Celebrate 20th Anniversary

On 27th April 2012, the Russian pilots group Berkuty, or Golden Eagles as they are called, who are based at the Russian Army's Flight Training Centre in Torzhok, celebrated their 20th Anniversary. For two decades they have been the symbolic calling card of the Russian helicopter industry

The Golden Eagles are one of the few helicopter pilots groups anywhere in the world to perform flight acrobatics in both the horizontal and vertical positions at low altitude. It is their stunts in the renowned Mi-24 attack helicopters that spectators saw at the Zhukovsky air shows near Moscow; and these helicopters took part in ceremonial parades of military hardware on Red Square.

The pilots marked this anniversary in new helicopters – the Mi-28N Night Hunter, which was adopted as the Russian Armed Forces main attack helicopter by presidential decree in 2009, and the all-weather day-night Ka-52 Alligator, which Russian Helicopters supplies under the state defence procurement programme. To mark the occasion, Russian Helicopters' new light, multi-role Ansat-U were demonstrated in Torzhok, alongside the Mi-26, the heaviest-lift helicopter in the world, and the stalwart Mi-8 – the fleet of training, multi-role and military transport helicopters is constantly being upgraded.

During the celebrations in Torzhok, the foundation stone of a memorial to hero pilots, who died in the line of duty, was also laid.

Russian Helicopters congratulate the Golden Eagle pilots with 20 years of successful flights! ☺

27 апреля 2012 года российская вертолетная пилотажная группа «Беркуты» торжокского Центра боевого применения и переучивания летного состава армейской авиации отметила свой 20-летний юбилей. Уже два десятилетия она является символической визитной карточкой российского вертолетостроения.

«Беркуты» — одна из немногих вертолетных групп в мире, которая демонстрирует фигуры высшей и средней степени сложности как в вертикальной, так и в горизонтальной плоскости на предельно малой высоте. Именно их трюки на знаменитых ударных вертолетах Ми-24 видели зрители на авиационных салонах и выставках в подмосковном Жуковском; эти вертолеты участвовали в торжественных парадах военной техники на Красной площади.

Нынешний юбилей прославленные пилоты встречают уже на новых машинах Ми-28Н «Ночной охотник», которые распоряжением президента России в 2009 году официально приняты на вооружение в качестве основного ударного вертолета, и на всепогодных круглосуточных боевых вертолетах нового поколения Ка-52 «Аллигатор». Эти боевые машины поставляются в Вооруженные силы России предприятиями холдинга «Вертолеты России» в рамках государственного оборонного заказа.

По случаю торжеств в Торжке пилотаж показали также новые легкие многоцелевые вертолеты производства холдинга «Вертолеты России» «Ансат-У» и Ка-226, самые грузоподъемные в мире вертолеты Ми-26 и знаменитые Ми-8 — парк учебных, многоцелевых и военно-транспортных машин тоже постепенно обновляется.

В ходе торжественных мероприятий в Торжке был заложен памятный знак будущего монумента героям-вертолетчикам, погибшим при выполнении воинского долга.

«Вертолеты России» поздравляет пилотов «Беркутов» с 20-летием успешных полетов! ☺

### ГЛАВНОЕ



#### Российский двигатель для самолета MS-21 приступил к стендовым испытаниям

Летные испытания двигателя ПД-14 на летающей лаборатории Ил-76 запланированы на 2014 г.

#### Российский двигатель для самолета MS-21 приступил к стендовым испытаниям

Летные испытания двигателя ПД-14 на летающей лаборатории Ил-76 запланированы на 2014 г.

### МНЕНИЯ

#### Мнения: Сергей Володар, директор по ОТ и качеству АК "ЮТэйр"

"Половина от безопасности работы зависит от надежности работы оборудования".

#### Мнения: АЗБТ АЗБТ

"Считаем целесообразным отменить обязательное утверждение системы ГИИВ до получения сертификата на эксплуатацию".

### Новости

октябрь 2012 г.  
Пассажиропоток группы "ЮТэйр" возрос на 44,9%  
Российский двигатель для самолета MS-21 приступил к стендовым испытаниям  
Минтранс подготовил поправки к Воздушному кодексу  
VistaJet взял в партнеры Dexter  
SriLankan Airlines избрана кандидатом на вступление в oneworld  
NeZets размещает рекордный заказ в истории бизнес-авиации  
"ЮТэйр" откроет рейс Санкт-Петербург — Новосибирск  
AirBaltic открыла новую регистрацию Авиакомпания «Вертикаль-Т» оспаривает решение Росавиации  
Россия и Скандинавия готовят новое межправсоглашение

VistaJet взял в партнеры Dexter  
SriLankan Airlines избрана кандидатом на вступление в oneworld  
NeZets размещает рекордный заказ в истории бизнес-авиации  
"ЮТэйр" откроет рейс Санкт-Петербург — Новосибирск  
AirBaltic открыла новую регистрацию Авиакомпания «Вертикаль-Т» оспаривает решение Росавиации  
Россия и Скандинавия готовят новое межправсоглашение

Системный кризис в гражданской авиации России: отсутствие решения  
Дальше в программе: Bombardier Learjet 75 и 75 (+видео)  
Консолидация авиакомпаний порождает проблемы  
Поделим и уникотим: операторы долевого владения учатся считать  
Делевая смекалка: Kazuo Inanori реформирует Japan Airlines  
Ищите нас на Facebook

### Аналитика

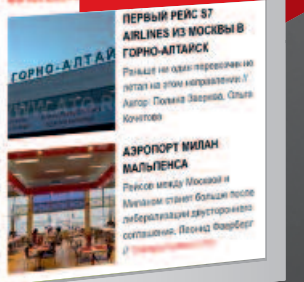
Дальше в программе: Bombardier Learjet 75 и 75 (+видео)  
Консолидация авиакомпаний порождает проблемы  
Поделим и уникотим: операторы долевого владения учатся считать  
Делевая смекалка: Kazuo Inanori реформирует Japan Airlines

Мнения: АЗБТ Сергей Володар, директор по ОТ и качеству АК "ЮТэйр"  
Мнения: АЗБТ АЗБТ  
Мнения: АЗБТ АЗБТ  
Мнения: АЗБТ АЗБТ  
Мнения: АЗБТ АЗБТ

### Блоги

Что важно реконструкции региональных аэропортов?  
Долгосрочный и краткосрочный  
Системный кризис в гражданской авиации России: отсутствие решения

### ФОТОГАЛЕРЕИ



### АКТО



1912  
2012

**Поздравляем  
ВВС России  
с юбилеем!**



**ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ**

ОПЫТ И ИННОВАЦИИ

Россия, 121357, Москва  
ул. Верейская, д. 29 стр. 141

Тел.: +7 (495) 627-5545 • Факс: +7 (495) 981-6395

[www.russianhelicopters.aero](http://www.russianhelicopters.aero) • E-mail: [info@russianhelicopters.aero](mailto:info@russianhelicopters.aero)