



|                                                                                                                                                  |                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15   По состоянию на 2015 год продукция холдинга «Вертолеты России» — это 32% мирового парка боевых и 43% средних военно-транспортных вертолетов | 16   В прошлом году, по данным гонконгской консалтинговой компании AGS, в Китае было продано всего 62 газотурбинных гражданских вертолета |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Очередной экономический кризис разразился в тот момент, когда вертолетный рынок в России только начал набирать обороты. Девальвация рубля ударила по спросу на новые вертолеты, так как цены взлетели практически вдвое. Но вопреки логике, интерес к вертолетному транспорту только растет: летать стали не меньше, а больше.

# К подъему готовы

— рынок —

## Вторые руки

В России развито производство боевых и тяжелых гражданских вертолетов. А вот легких машин для авиации общего назначения практически не выпускается. «95% частного вертолетного парка в России — это „иномарки“, в России собирается только модель Bell 407,— рассказывает Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer. — Он производится на заводе в Екатеринбурге полностью из импортных запчастей. Глубина сборки, конечно, увеличивается, но все равно она пока „отверточная“».

«Большинство частных вертолетов иностранного производства, соответственно, их стоимость привязана к курсу доллара или евро»,— говорит Екатерина Грановская, руководитель отдела продаж компании Heliprot Moscow. «Конечно, текущая ситуация сказывается на продажах не в лучшую сторону. Однако мы наблюдаем тенденцию к росту спроса на ресурсные, подержанные вертолеты среди частных лиц, которые используют вертолет в личных целях»,— рассказывает госпожа Грановская.

Минимальная стоимость ресурсной машины на рынке сейчас составляет \$300 тыс. и зависит от налетанных часов. Цена новых вертолетов в России начинается от \$620 тыс.

В целом спрос на новую технику упал почти на 30%, однако поставки такой техники сократились еще больше — на 40%. Такие цифры, в частности, приводит Александр Евдокимов. «Интерес к покупке вертолетов не пропал, но клиенты теперь ищут лучшие условия приобретения: скидки, акции, выгодные условия финансирования, „отказные“ машины — когда кто-то заказал, но не смог



выкупить. Сейчас до 40% Bell Helicopter в России мы продаем в лизинг, ставки сильно зависят от срока и стоимости машины — в среднем это 7–8% в валюте, 12–15% в рублях»,— говорит господин Евдокимов.

По словам Екатерины Грановской, большую часть покупателей новой техники составляют компании, которые используют ее для работы. Это строительные, горнодобывающие компании, сельскохозяйственные комплексы, охотхозяйства и т. д.

## От дома до трапа

В частном владении, по оценкам экспертов, находятся машины трех основных типов. Первый — это небольшие поршневые вертолеты Robinson R22, R44 и R66, рассчитанные на пилота и трех пассажиров: они составляют 70–80% всего парка. Крейсерская скорость таких вертолетов — около 200 км/час. Машины этого класса в основном частные вертолеты, не имеющие разрешения на коммерческое использование. Второй

тип — газотурбинные вертолеты компании Airbus Helicopters и Eurocopter AS120, AS135, AS350. Стоимость таких вертолетов — \$3–8 млн: они составляют около 10% всего вертолетного парка, используются в том числе в коммерческих перевозках. Еще 5–10% — это премиальный сегмент: вертолеты Augusta Westland AW109, AW139. Стоимость этих машин может доходить до \$18 млн. Они рассчитаны на шесть мест и 8 тонн взлетного веса.

## прямая речь

### Вам вертолет в городе нужен?

**Михаил Вышегородцев, уполномоченный по защите прав предпринимателей Москвы:**

— Я противник полетов вертолетов над Москвой. Не секрет, что вертолеты иногда падают. Главное здесь безопасность, которая должна превалировать над комфортом. А если все задуманное в подземном пространстве совместно с перехватывающими парковками и выделенными полосами будет реализовано, да еще, не дай бог, платный въезд в город, то этого будет достаточно. Полеты над городом на вертолете — неоправданное баловство. Это можно разрешить только для первых лиц государства: чем перекрывать для их проезда дороги, лучше пусть летают. Если человек умеет планировать время, то он и опаздывать не будет. А если неудобно в Москве иметь офис — снимите его за городом и пусть все туда к вам приезжают.

**Петр Шкуматов, координатор движения «Общество синих ведерок»:**

— Использовать вертолет как транспортное средство можно, но только не в Москве. Например, в тундре. Вертолет — это средство передвижения для богатых и здоровых: час полета на нем стоит очень больших денег. И общественным транспортом он вряд ли станет: богатые не захотят иметь общественный транспорт для богатых. Им нужен индивидуальный транспорт. Не стоит забывать о том, что у вертолета достаточно высокая потенциальная степень аварийности и в результате можно получить вертолет, падающий в тол-

пу людей. Постоянные полеты вертолетов над Москвой — это утопия. Лучше развивать малую санитарную или маловместимую авиацию, которая, как маршрутка, будет перевозить людей из Москвы, например, во Владимир. Для этого есть и инфраструктура: у нас много неиспользуемых небольших аэродромов. Но только не на вертолете: на нем нельзя недорого перевозить пассажиров.

**Ирина Гехт, зампред комитета Совета федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию:**

— В городе, наверное, нет. А вот в обширных по территории регионах, где 350–400 км из одного конца в другой, это уместно. Ритм жизни сейчас очень интенсивный, время дорого. Но в Москве все дела можно сделать в машине: есть компьютер, есть интернет. Так что даже время в пробках можно провести с пользой.

**Алексей Голубович, управляющий директор компании Arbat Capital:**

— Не люблю вертолет. Пользовался им на охоте в Сибири и в Африке, но там самолетов нет и без вертолета никак нельзя. Как такси пользовался вертолетом при перелете из аэропорта Ниццы в Монако. Там глухая пробка на дороге была. Выгадал минут 20 времени. Чтобы вертолетом воспользоваться, нужно все равно долго ожидать, пока он прилетит, так что это больше понты, а не экономия времени. Плюс я не знаю, кто и как его готовил и обслуживал. А в Москве есть метро, машина или простое такси. Над городом лучше не летать: он же упасть может. Летать можно только там, где есть жесткий порядок, например над Лондоном. Но с нашей неорганизованностью во всем и отсутствием порядка — точно нет, да и дело это станет бессмысленно дорогим.

WELCOME TO OUR WORLD  
ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В НАШ МИР

В сердце самых экстремальных миссий находятся исключительные мужчины, готовые доверить свою безопасность только самым высококлассным инструментам. В сердце самых экстремальных миссий находятся часы Breitling Avenger. Объединяя мощь, точность и функциональность, модели Avenger отличаются своей сверхпрочной конструкцией и водонепроницаемостью на глубине от 100 до 3000 метров. Это настоящие инструменты для профессионалов, которые оснащены механизмами с автоподзаводом, сертифицированными Швейцарским институтом хронометрии (COSC), что является высшим эталоном надежности и точности, основанным на международных стандартах. Добро пожаловать в мир ежедневных рекордов. Добро пожаловать в мир Breitling.

AVENGER BLACKBIRD

BREITLING  
1884

INSTRUMENTS FOR PROFESSIONALS™