

Третий вертолётный салон в Москве

Сергей Комиссаров

С 20 по 22 мая 2010 года в Москве в выставочном комплексе «Крокус Экспо» состоялась Третья Международная выставка вертолётной индустрии HeliRussia 2010. В ней приняли участие свыше 150 компаний и организаций из 14 стран, в том числе более сотни – из России.

Год, прошедший со времени предыдущей выставки, ознаменовался проведением ряда мер со стороны государства по поддержке предприятий, занимающихся разработкой и производством вертолётной техники. Благодаря субсидиям и иной государственной помощи отрасль с минимальными потерями преодолела мировой финансово-экономический кризис. Показатели российского вертолётостроения впечатляют. Объём поставок за прошедшие 3-4 года вырос в 2,5 раза. По отношению к 2009 году рост поставок планируется в размере около 30 процентов. Как отмечал гендиректор ОАО «Вертолёты России» Андрей Шибитов, в 2009 году с учётом переходящих заделов было поставлено 189 машин, а на 2010 год в плане 214 машин. К 2015 году запланирован выход на уровень производства порядка 240-260 машин.

Как и прежде, на первом плане в экспозиции HeliRussia 2010 была гражданская вертолётная техника. Холдинг «Вертолёты России» представил на своём стенде модельный ряд вертолётов, предлагаемых российским компаниям-эксплуатантам. Это вертолёты Ми-34С1, «Ансат», Ка-226Т, Ка-32А11ВС, Ка-62, Ми-38, популярные вертолёты типа Ми-8/17 и тяжёлые Ми-26Т. Натурными образцами были представлены Ми-34С1 (полноразмерный макет) и «Ансат», а также доработанный Ми-2 с VIP-салонем. Упор был сделан на первоочередную реализацию проектов, способных в самое ближайшее время принести ощутимую практическую отдачу.

Речь идёт о программах создания Ми-171М, Ми-38, Ка-62, завершении работ над Ка-226Т, Ми-26Т2. Были названы предполагаемые сроки. Так, первый опытный образец Ми-26Т2 – модернизированного Ми-26 с сокращённым составом экипажа из 2 человек – будет построен до конца текущего года. Продвигается вперед программа Ми-38. Второй опытный экземпляр с канадским двигателем PW127T/S уже собран и должен выйти на наземные испытания в конце июня, за ними последуют и лётные испытания. До конца года совершит вылет первый прототип, оснащённый российскими двигателями ТВ7-117В разработки ОАО «Климов». В производстве находится ещё одна машина, тоже оснащаемая российскими двигателями. Гражданская модификация машины с российским двигателем получит обозначение Ми-38-2. Серийное производство вертолёта планируется на 2015 год, причём будут востребованы машины как с российскими, так и с канадскими двигателями.

В рамках одобренной холдингом программы глубокой модернизации вертолёта Ми-8 МВЗ им. М.Л.Миля создаёт на базе Ми-171 вариант с рабочим названием Ми-171М,



Ми-28НЭ у входа на выставку



Ка-226Т со спецоборудованием (модель)



Модель Ка-62 в новом виде



Макет Ми-34С1



Макет вертолётa EC 175



Вертолёт AW 139



Вертолёт MD520N



Вертолёт A600 Talon

который после сертификации будет называться Ми-171А2.

Состоялась презентация программы восстановления серийного выпуска вертолётa Ми-34 в модернизированных вариантах, а именно: Ми-34С1 с новым поршневым двигателем М9ВФ и Ми-34С2 «Сапсан» с газотурбинным двигателем Argus-2F. Реализацией этого проекта занимаются ОАО «МВЗ им. М.Л. Миля» и ОАО «Арсеньевская авиационная компания «Прогресс» им. Н.И.Сазыкина. Директор этого проекта Дмитрий Родин выразил уверенность в том, что модернизированный Ми-34С1 при активной маркетинговой работе имеет шансы потеснить на мировом рынке безусловного лидера среди лёгких вертолётov – машину R44 фирмы Robinson. Конёк Ми-34С1 – высокая манёвренность. Это единственный в мире вертолёт лёгкого класса, способный выполнять все фигуры высшего пилотажа. Благодаря четырёхлопастному винту Ми-34С1 имеет преимущество в устойчивости в сравнении с R44 с его двухлопастным винтом, что важно при использовании вертолётa в качестве учебного. Холдингом «Вертолётy России», сказал Родин, поставлена задача – занять 15% ниши лёгких вертолётov. Ми-34С1 ориентирован в первую очередь на российский рынок и страны СНГ. В последующем ставится задача продвижения этого вертолётa в Африку, Латинскую Америку и некоторые страны азиатского региона. Западная Европа и Северная Америка – на самой последней очереди.

По словам Родина, первый лётный образец Ми-34С1 будет представлен на московском авиасалоне МАКС в 2011 году, начало серийного производства планируется на 2012 год. Поршневой двигатель М9ВФ для нового вертолётa будет выпускаться Воронежским механическим заводом, в комплектации авионики будут участвовать компания «Транзас» и ульяновское приборостроительное предприятие.

В ходе выставки руководство холдинга подчёркивало, что российское вертолётостроение призвано сыграть важную роль в решении проблемы транспортной доступности российских регионов с учётом произошедшего в последние два десятилетия резкого сокращения сети местных аэродромов. Возникающие в этой связи практические вопросы были обсуждены в ходе проведённой на выставке конференции «Российские вертолётy для региональной авиации».

Не забыта и объявленная ранее программа создания перспективного скоростного вертолётa. Глава холдинга «Вертолётy России» Андрей Шибитов сообщил журналистам, что два КБ – Миля и Камова – продолжают работу над анонсированными проектами Ми-Х1 и Ка-92. Предварительно решено, что в начале 2011 года холдинг остановится на одном из этих проектов для дальнейшей разработками силами обоих КБ.

Визитной карточкой военного сектора выставки стал боевой вертолёт Ми-28НЭ, выставленный перед входом в павильон. Как известно, Ми-28Н уже поставляется в войска; сейчас ведутся работы над его модернизированным вариантом Ми-28НМ и учебно-боевым Ми-28УБ. «Рособоронэкспорт» представил на своём стенде информацию о продвигаемых на внешний рынок образцах российской военной вертолётной техники. Наряду с Ми-28НЭ, к их числу относятся многоцелевые Ми-17 и Ка-226Т, противолодочные Ка-28, спасательный Ка-27ПС, транспортно-боевой Ми-35П, военно-транспортный Ми-171Ш, тяжёлый транспортный Ми-

26Т и другие. Сегодня ФГУП «Рособоронэкспорт» участвует в ряде тендеров с высокими шансами на победу в них. Наиболее крупные из них проводятся в интересах Вооружённых сил Индии. С Ми-28НЭ Россия участвует в тендере на поставку 22 боевых вертолётов; с Ми-26Т2 – в тендере на поставку 15 тяжёлых транспортных вертолётов, с лёгким многоцелевым Ка-226Т (производства КумАПП) – в тендере на поставку 197 лёгких вертолётов наблюдения и разведки. Россия с Ка-226 осталась в шорт-листе (короткий список участников) вместе с «Еврокоптером». Победитель индийского тендера получит заказ на поставку в эту страну 97 машин и организацию лицензионного производства ещё 100 машин на территории самой Индии. Вне зависимости от результатов тендера маркетологи холдинга «Вертолёты России», в который входит КумАПП, рассчитывают продать на внешнем и внутреннем рынке не менее 800 Ка-226Т в ближайшие 15 лет. «Рособоронэкспорт» также продолжает борьбу за победу в тендерах на модернизацию 108 средних многоцелевых вертолётов типа Ми-17 и 11 противолодочных вертолётов Ка-28.

Сохраняется большой спрос на вертолёты семейства Ми-17. В 2009 году эти вертолёты были поставлены в 23 страны. Партия из 32 вертолётов Ми-171Е, контракт на которую был заключён с КНР в 2009 году, будет поставлена Улан-удэнским авиазаводом до конца 2011 года. В настоящее время успешно выполняется контракт на поставку вертолётов Ми-35М в Бразилию. Глава делегации «Рособоронэкспорта» на выставке HeliRussia 2010 Владислав Корнев сообщил, что в 2010 году Россия увеличит на треть экспортные поставки вертолётов и реализует контракты на 500-600 млн. долларов (в 2009 году выручка по вертолётам составила 380 млн. долларов).

Успехи на внешнем рынке дополняются радикальным улучшением ситуации с внутренними заказами на военные вертолёты. В текущем году был получен обширный заказ от Минобороны России на вертолёты для армейской авиации. Как отмечал Андрей Шибитов, «с этого года мы вышли на объём поставок для Минобороны, сопоставимый со всеми экспортными поставками боевых и ударных вертолётов».

Как стало известно в ходе выставки, российские ВВС решили закупить крупную партию боевых Ми-35М (глубокая модернизация Ми-24), ранее поставлявшихся только на экспорт. Сделан военный заказ и на Ка-226Т.

Широко были представлены на выставке вертолётные двигатели. Свои экспозиции развернули Объединённая двигателестроительная корпорация (Россия) и Корпорация Ивченко совместно с ОАО «Мотор Сич» (Украина). Одним из главных экспонатов на стенде «Мотор Сич» был двигатель ТВЗ-117ВМА-СБМ1В, предназначенный для вертолётов семейства Ми-8/17, боевых вертолётов Ми-24/25/35, Ми-28Н и Ка-52. Изюминка двигателя в том, что он сохраняет максимальную мощность в условиях, в которых все существующие двигатели её теряют. Примечательно, что как раз накануне открытия выставки HeliRussia 2010, 19 мая в Конотопе на ГП «Авиакон» состоялись лётные испытания вертолёта Ми-8МТВ с двигателем ТВЗ-117ВМА-СБМ1В. В ходе испытаний вертолёт установил мировой рекорд, поднявшись на высоту 8,1 км за 13 минут, при этом максимальная мощность в 2000 л.с. поддерживалась в течение 30 минут. Сейчас «Мотор Сич» работает над созданием модификации ТВЗ-117ВМА-СБМ1В серии 1 с системой FADEC, использо-



Вертолёт Hummingbird 260L



Двигатель VK-2500 («Климов»)



Двигатель MS-14BK («Мотор Сич»)



На стенде ОАО «Мотор Сич»



Генеральный конструктор ГП «Ивченко Прогресс» И.Ф. Кравченко (справа) на стенде журнала «Крылья Родины»



Автожир МАИ-208



Автожир ГиРос-2

вание которой приведёт к дальнейшему улучшению характеристик и двигателя, и вертолёта.

Выставка HeliRussia 2010 характеризовалась представительным международным участием. Одним из спонсоров выставки выступила компания Eurocopter, которая активно продвигает свою продукцию на российский рынок. Её главным экспонатом стал полноразмерный макет многоцелевого вертолёта нового поколения EC175, опытный образец которого сейчас проходит испытания. Эта двухдвигательная машина среднего класса, вмещающая до 16 пассажиров,

выполнена из композиционных материалов. Вертолёт будет выпускаться в различных вариантах, в том числе в варианте для перевозки вахтовых смен на нефтегазовые платформы.

Ещё одним ведущим партнёром российского авиапрома и авиатранспортной отрасли является итальянская компания AgustaWestland. Она представила натуральный образец 12-местного многоцелевого вертолёта AW139, лицензионную сборку которого планируется развернуть в России. Для этой цели создано смешанное предприятие HeliVert. В первый день выставки ОПК «Оборонпром» и компания AgustaWestland подписали техническое задание на строительство сборочного центра вертолётов AW139 в подмосковных Панках. Первые AW139 российской сборки должны появиться в 2011 году.

Компания «Авиасервис» заключила с AgustaWestland первый в России контракт на поставку AW139 и рассчитывает получить его до конца года.

Компания Bell Helicopters обозначила своё присутствие демонстрацией вертолёта VIP-класса Bell 407 RA-01894. В ходе выставки стало известно, что линейные центры обслуживания вертолётов этой фирмы откроются в июле в Москве и Санкт-Петербурге. В настоящее время ремонтом и поддержкой эксплуатации вертолётов марки «Белл», эксплуатируемых в Казани, Москве и Санкт-Петербурге, занимается сервисный центр на базе ОАО «Казанское авиационное предприятие».

Популярные вертолёты R44 американской фирмы Robinson фигурировали в четырёх экземплярах, принадлежащих российским операторам. Robinson продвигает на российский рынок и свой новый вертолёт R66 с газотурбинным двигателем.

Компания MD Helicopters была представлена вертолётом MD520N российского эксплуатанта – компании «Челавиа».

Впервые на выставке был показан лёгкий вертолёт A600 Talon американской фирмы RotorWay International. Это развитие известной модели Exec 162F, которая импортировалась в Россию. Машина продаётся как в виде кит-набора, так и в полностью собранном виде.

Новинкой выставки стал также лёгкий четырёхместный вертолёт Hummingbird 260L американской фирмы Vertical Aviation Technologies, собранный в России из кит-набора фирмой-дистрибьютором «Авианяня».

Впервые на HeliRussia 2010 была устроена специальная экспозиция автожиров. Она включала два аппарата фирмы «ГиРос» («ГиРос-1» и «ГиРос-2»), автожир МАИ-208 Московского авиационного института и аппарат с названием «Инспектор» фирмы «Автожир». У автожиров есть свои горячие сторонники, которые считают, что этот вид авиационной техники имеет свои преимущества как перед самолётами, так и перед вертолётами в определённых областях применения – например, на авиационных работах. Дискуссии по вопросу об оправданности использования автожиров в народном хозяйстве стала темой одного из круглых столов, проведённых в рамках выставки.

Подводя итог, можно отметить, что выставка HeliRussia 2010 подтвердила своё реноме крупнейшей в России и СНГ экспозиционной площадки компаний вертолётостроения и продемонстрировала обладающие перспективой развития российской вертолётной индустрии.