

КОНКУРЕНТЫ

AS332/EC225. Опасение появления конкурента в лице EC175, очевидно, и заставило компанию Agusta Westland выкупить у Bell долю в программе AB139 для повышения его маркетинговой эффективности. Кроме того, в ноябре 2005 года Agusta Westland расширила свой сборочный завод в Филадельфии, чтобы выпускать там и AB139, что также позволит этой машине сохранить за собой шеститонную нишу даже после появления в ней EC175.

В России в этой нише в 2003 году появился проект вертолета «Ансат-3», разработанный КБ КВЗ, но не продвинулся дальше чертежей и моделей. Так что пока на Улан-Удэнском авиазаводе планируется освоить лицензионную сборку AB139.

Вертолеты класса 9–12 тонн пользуются стабильным спросом на мировом рынке. Лидерство продаж здесь прочно и давно удерживает российский Ми-8 со всеми модификациями, включая и Ми-17. В наиболее удачные годы продается до сотни таких машин. На невысоком, но стабильном уровне держатся последние годы продажи другой российской машины этого класса — Ка-32. Наиболее востребованной на рынке оказалась его пожарная модификация.

Стабилен спрос и на вертолеты класса 9–12 тонн производства Eurocopter AS332, EC225 Super Puma и Sikorsky S-92. В настоящее время Eurocopter ведет разработку увеличенной модификации EC225, предназначенной для более эффективной конкуренции с Ми-17 и появившимся на гражданском рынке в 2004 году Sikorsky S-92. Анализ заказов консорциума Eurocopter позволяет утверждать, что эксплуатанты продолжают заказывать 9-тонный AS332 наравне с новым 11–12-тонным EC225, то есть внутри класса 9–12 тонн сохраняются два подкласса: 9–9,5 тонны и 11–12 тонн.

К подгруппе машин взлетной массой 9–9,5 тонны относятся и новейший специализированный военный многоцелевой (десантный, ударно-спасательный, противолодочный) вертолет NH90, разработанный для НАТО консорциумом Eurocopter. Заказано почти 500 таких машин. Вертолет выиграл ряд престижных конкурсов и является самой перспективной военной программой европейского вертолетостроения. В силу особенностей конструкции в гражданской сфере и области вертолетов двойного назначения он малоперспективен.

Вертолеты взлетной массой свыше 12 тонн за рубежом в настоящее время выпускает только итало-британский концерн Agusta Westland. Вертолет EH101 взлетной массой до 15 тонн благодаря трехдвигательной силовой установке обладает повышенными характеристиками безопасности и выбран в качестве салона для президента США, но по той же причине коммерческая эксплуатация EH101 дорога, и ежегодное производство вертолета будет носить штучный характер.

МВЗ имени Миля совместно с Казанским вертолетным заводом проводит испытания нового 16-тонного вертолета Ми-38, обладающего более высокими технико-экономическими показателями, чем EH101. Интерес к созданию вертолета большой грузоподъемности проявляет также Eurocopter, прорабатывающий проект тяжелого транспортного вертолета НТН грузоподъемностью больше 10 тонн. Участвовать в проекте приглашены американские и российские компании.

Что касается географии закупок гражданских вертолетов, то, согласно прогнозу компании Honeywell, в следующие пять лет 42% из них будет приобретено в Северной Америке. Вторым по величине сектором гражданского рынка станет Азия с 22%. Европа останется на третьем месте с 16%. Практически сравняется с ней Латинская Америка (15%). А на Ближний Восток и Африку придется 5% пятилетних закупок гражданских машин.

По данным Honeywell, прочное лидерство среди турбомоторных вертолетов будут удерживать легкие одномоторные машины. На них придется 51% всех выпущенных вертолетов. Наиболее популярными здесь будут семейства вертолетов Bell 206 и Bell 407, Agusta Westland A119,

ПО ПРОГНОЗАМ FORECAST INTERNATIONAL, В СЛЕДУЮЩИЕ ПЯТЬ ЛЕТ ЛИДЕРОМ ПО ЧИСЛУ СОБРАННЫХ МАШИН ОСТАНЕТСЯ EUROCOPTER, ХОТЯ ЕГО ДОЛЯ СНИЗИТСЯ ДО 25,7%. ВТОРЫМ БУДЕТ BELL С 13,8%, ТРЕТЬИМ — SIKORSKY С 12,6%



СТРУКТУРА СПРОСА НОВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ НА МИРОВОМ РЫНКЕ В 2007–2011 ГОДАХ (%)
ИСТОЧНИК: HONEYWELL.

Eurocopter EC120, AS350/EC130, а также серии MD500 и MD600. Наиболее широко машины этого класса покупаются в Северной Америке, где они составят 70% от общего числа всех проданных вертолетов. В Латинской Америке на этот класс придется 57% спроса. А вот в Европе из-за правил, требующих для повышения безопасности полетов эксплуатировать многомоторные вертолеты, спрос на одномоторные модели существенно ниже.

Вторым по популярности классом в мире будут двухдвигательные машины промежуточного класса. Ожидается, что в следующие пять лет на них придется 28% всех продаж. Спрос на них стал быстро расти в последние два года. Их привлекательность заключается в сочетании сравнительно больших значений перевозимого груза, объема кабины, дальности и скорости полета. Наиболее популярными модели этого класса — Eurocopter BK117/EC145, серия AS365 и EC155, Agusta Westland A139, Sikorsky S-76, Bell 412 и 430.

На легкие двухмоторные вертолеты в пятилетнем прогнозе Honeywell придется 16% продаж. Среди них наиболее популярными будут Agusta Westland A109, Eurocopter EC135 и AS355, Bell 427 и 429, MD902. Самое большое число легких двухмоторок будет приобретаться в Европе — 30% от общего числа закупок. А вот в Северной Америке их доля не превысит 12%. Примерно столько же будет продаваться в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также в Африке и на Ближнем Востоке.

На сегмент тяжелых многомоторных вертолетов в следующие пять лет придется лишь 5%. Главным образом это будут российские Ми-17, а также Eurocopter AS332 и EC225.

Самым востребованным классом гражданских вертолетов будут машины общего назначения, предназначенные главным образом для перевозки людей. На них придется в этом году 26% продаж. 14% гражданских вертолетов изготовят для нефтегазовых компаний. Еще 16% производства придется на вертолеты, предназначенные для медицинских целей — воздушную скорую помощь. 19% машин закажут невоенные правоохранительные органы и службы спасения. 2% вертолетов получат телекоммуникации и другие СМИ. Остальные 23% составят вертолеты общего назначения.

Что касается России, то здесь в последние годы приобретались единичные экземпляры гражданских, впрочем, как и военных, вертолетов. Лишь в 2007 году появился первый с момента развала СССР крупный российский заказ:

14 транспортных вертолетов Ми-171 покупает «Газпром» для своей компании «Газпромавиа». Однако это ничтожно малое количество на мировом фоне.

БОЕВЫЕ МАШИНЫ Все военные вертолеты можно условно разделить на два очень разных класса. К одному из них относится большая часть военных машин, в первую очередь разведывательные, транспортные, спасательные, — это модернизированные гражданские вертолеты. Или, как часто бывало раньше, военные варианты вертолетов потом становились прототипами для гражданских. Различия заключаются лишь в установке дополнительной авионики, связанной с выполнением военных задач, и в некоторых случаях систем вооружений. Причем практически ни в одной армии мира не используются самые массовые гражданские вертолеты на два-четыре места с поршневыми двигателями. Военные машины оснащаются, за крайне редким исключением, турбодвигателями.

Другой класс — это узкоспециализированные боевые ударные машины. Их гражданские версии невозможны из-за слишком специфических тактико-технических требований к ним. Подобно всем другим типам боевых машин, они подразделяются на подклассы в зависимости от взлетной массы и, соответственно, переносимого на борту комплекса вооружения. Наиболее легкими являются четырехтонные японский OH-1 фирмы Kawasaki и итальянский A129 Mangusta компании Agusta Westland. Промежуточное положение между этими классами занимает европейский шеститонный Tiger консорциума Eurocopter и восьмитонный южноафриканский CSH-2 Rooivalk фирмы Denel. Наиболее крупными и хорошо вооруженными являются 12-тонные американский AH-64 Apache фирмы Boeing, российские Ми-24 (его экспортный вариант Ми-35) и новый Ми-28Н, серийно выпускаемые ростовским объединением «Роствертол», а также Ка-50 «Черная акула», производимая на арсеньевском заводе «Прогресс» в единичных экземплярах для российских спецподразделений.

Все военные вертолеты обоих классов существенно дороже аналогичных по массе гражданских машин из-за большой сложности бортового радиоэлектронного оборудования и комплекса вооружения. Именно за счет недавно заключенных новых контрактов на военные машины заговорили о буме в вертолетостроении.

Одним из первых таких контрактов стало подведение итогов тендера на легкие вертолеты общего назначения LUN для замены старых вертолетов армейской авиации США UH-1 и OH-58. Эти вертолеты должны выполнять широкий круг задач, включая медицинскую эвакуацию, перевозку пассажиров и материально-технических средств, а также задачи внутренней безопасности. Планируется, что основную массу новых вертолетов получит национальная гвардия США. И вот 1 июля прошлого года произошла настоящая сенсация: контракт на поставку 332 машин с опционом еще на 20 армия США заключила с европейской компанией Eurocopter. «Это первый крупный выход Eurocopter на американский рынок», — заявил тогда глава компании Фабрис Брежье. Выполнение контракта, стоимость которого оценивается в \$3 млрд, рассчитано на десять лет.

Сухопутные силы США сделали выбор в пользу вертолета UH-145 — варианта многоцелевого вертолета EC145.



КОНСТАНТИН ПАНКРАТОВ

Его производство ведется в Германии, и теперь Eurocopter планирует поэтапно перевести его в свой американский филиал — завод в Колумбусе (штат Миссисипи). Для выполнения программы LUN мощности завода будут увеличены втрое. Сначала там будет вестись частичная сборка машин, а затем и полная. Конечная цель — освоить в США и производство основных систем вертолета. Логистическое обеспечение UH-145 будет осуществлять компания Sikorsky Aircraft, а общее управление программой возьмет на себя североамериканское отделение концерна EADS.

В тендере по программе LUN участвовали также компания Bell со своей машиной серии 210, американская MD Helicopters с Explorer, а также Agusta Westland с AB139. Впервые в столь важном военном тендере США приняли участие европейцы, при том что американцы очень любили свои вертолеты и тендер на LUN был общенациональным событием для всей Америки. Правда, все европейские участники тендера объединились в интернациональные команды, в каждой из которых представлены гранды американской авиационно-строительной отрасли (Agusta Westland участвовала вместе с Bell).

Параллельно с тендером на LUN разворачивалась схватка вертолетостроителей за еще один лакомый кусок американского военного пирога — тендер на поставку боевых поисково-спасательных вертолетов CSAR-X для ВВС США. Победителем в тендере в ноябре 2006 года был объявлен вертолет HH-47 производства компании Boeing. Программа CSAR-X предусматривает принятие вертолета HH-47 на вооружение в 2012 году. Новые машины заменят парк вертолетов HH-60 Pave Hawk, созданных компанией Sikorsky в 70-е годы. В соответствии с программой общей стоимостью \$10 млрд Boeing построит 141 серийную машину и 4 испытательных на заводе Rotorcraft Systems в Ридли-Парк, где сейчас производятся вертолеты MH-47G для командования сил специальных операций США и CH-47F для сухопутных войск. CSAR-X — программа ВВС США по созданию на основе новых технологий боевого поисково-спасательного вертолета, обладающего повышенной надежностью и живучестью в сложной обстановке. Вертолет предназначен преимущественно для поиска и эвакуации экипажей сбитых летательных аппаратов и бойцов спецподразделений. Он может использоваться также для доставки грузов и специалистов для оказания помощи на месте. Тяжелый высотный двухвинтовой вертолет HH-47 был создан на базе модификации CH/MH-47 Chinook и оснащен полнофункциональным автопилотом, системой защиты от обледенения.

Примечательно, что тендер на CSAR-X стал вторым подряд поражением компании Bell, которая участвовала в нем со своим конвертопланом V-22 Osprey. Он был снят с тендера как не соответствующий требованиям: оказалось, что основные достоинства конвертоплана скорость и дальность действия не являются первостепенными для спасательного аппарата ВВС.

Надо заметить, что для компании Boeing в области вертолетостроения 2006 год был вполне успешным. 28 декабря был подписан контракт с армией США на поставку тяжелых транспортных вертолетов CH-47F Chinook. Общая стоимость контракта в случае реализации всех опционов составит более \$1,5 млрд. Подписанное соглашение включает контракт стоимостью \$624 млн на производство 16 новых вертолетов CH-47F и восстановление 9 CH-47F, а также опцион на производство 22 дополнительных CH-47F и восстановление 19 вертолетов общей стоимостью более \$920 млн. Поставки машин в войска начнутся в первой половине 2008 года. Закупаемые вертолеты получат недавно разработанный планер и усовершенствованную цифровую кабину экипажа с новым оборудованием.

В апреле прошлого года армия США заключила контракт с Boeing на поставку 18 новых вертолетов AH-64D Apache Longbow. Контракт позволит довести численность вновь построенных вертолетов данного типа до 45. Вновь произве-

НА ДОЛЮ МАШИН СЛУЖБ СПАСЕНИЯ (НА ФОТО — AS365) ПРИДЕТСЯ 19% ПРОДАЖ



КОНКУРЕНТЫ