

В ПОЖАРНОМ ПОРЯДКЕ

САМОЛЕТЫ-АМФИБИИ — ОДИН ИЗ НЕМНОГИХ СЕГМЕНТОВ МИРОВОГО АВИАЦИОННОГО РЫНКА, НА КОТОРОМ РОССИЙСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НЕ ТОЛЬКО СОХРАНИЛИ ПРИСУТСТВИЕ, НО И ПРЕТЕНДУЮТ НА ЛИДЕРСКИЕ ПОЗИЦИИ, ХОТЯ РЫНОК ЭТИХ МАШИН НЕВЕЛИК. ОСНОВНЫМИ ПОКУПАТЕЛЯМИ ПЛАВАЮЩИХ САМОЛЕТОВ ДОЛЖНЫ СТАТЬ ПОЖАРНЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ СТРАН, КОТОРЫМ ПРИХОДИТСЯ ЧАСТО БОРОТЬСЯ С ВОЗГОРАНИЯМИ ЛЕСОВ.

СЕРГЕЙ СИВЫЙ, ЭКСПЕРТ АНАЛИТИЧЕСКОГО БИЗНЕС-СПРАВОЧНИКА «РОССИЙСКИЙ ТРАНСПОРТ»

ПОКАЗЫВАТЬ УМЕЕМ Российские авиастроители обычно возвращаются с международных авиасалонов с новыми контрактами и соглашениями. И пусть эти контракты менее масштабны, чем у Boeing и Airbus, но даже появление возможности занять свою нишу на мировом рынке гражданской авиатехники воспринимается представителями авиапрома как существенная победа. В этом году обнадеживающие новости с Парижского аэрошоу в Ле-Бурже касаются отечественного противопожарного гидросамолета Бе-200 (см. справку). Генеральный конструктор Таганрогского авиационного научно-технического комплекса им. Г. М. Бериева (ТАНТК) Виктор Кобзев рассказал журналистам о предстоящем тендере пожарных авиационных сил Франции и возможном участии в нем российского самолета-амфибии. «Сразу после салона в Бурже наш самолет уйдет на тестирование, где будет проверена его вписываемость во французскую систему пожарных авиационных сил», — сообщил он. На заключительном этапе, по словам господина Кобзева, планируется тендер, в котором Бе-200 сможет принять участие «на общих основаниях», однако сроки проведения тендера он не назвал.

Надо отметить, что свои возможности перед международной публикой Бе-200 демонстрирует регулярно. Помимо Ле-Бурже таганрогская амфибия принимала участие в Международной морской и авиакосмической выставке LIMA-2001, и в том же году — в Корейской аэрокосмической и оборонной выставке KADE 2001. В 2002 году Бе-200 выставлялся на Международном аэрокосми-

ческом салоне ILA в Берлине, где между Иркутским авиационным производственным объединением и Европейским аэрокосмическим и оборонным концерном (EADS) был подписан меморандум о сотрудничестве в изучении потенциального объема рынка Бе-200. В рамках этого сотрудничества предполагалось создание в 2004 году совместного предприятия с целью проведения маркетинговых исследований, подготовки предложений по международной классификации и возможности создания системы послепродажного обслуживания Бе-200 за пределами России. По результатам совместных исследований прогноз продаж составил порядка 320 амфибий в 25 странах мира в течение ближайших 20 лет. Тогда же в Берлине были проведены переговоры с представителями Rolls Royce о перспективах установки на самолет двигателей BR715. После закрытия салона в Берлине самолет совершил демонстрационные полеты во Франции и в Греции. Разработчики отечественного противопожарного самолета-амфибии показывают уникальные возможности своего детища и за океаном: в прошлом году Бе-200 принимал участие в 16-м Международном аэрокосмическом салоне FIDAE-2010, проходившем в Чили, после чего совершил ряд демонстрационных полетов в странах Латинской Америки и США.

Бе-200, спроектированный ТАНТК имени Бериева в начале 1990-х годов, в первую очередь предназначен для тушения лесных пожаров, но конструкция самолета дает возможность производить несколько модификаций для использования в различных целях. Разработаны транспортный, пассажирский (Бе-210), поисково-спасательный и санитарный варианты. Самолет может эксплуатироваться на аэродромах с длиной полосы

1800 м и акваториях длиной не менее 2300 м при глубине водоема не менее 2,5 м. Самолет способен взлетать и садиться на воду при высоте волны до 1,3 м, при этом наличие защиты от коррозии позволяет эксплуатировать самолет в соленой морской воде. Самолет-амфибия Бе-200ЧС оснащен двумя турбореактивными двухконтурными двигателями Д-436ТП взлетной тягой 7650 кг каждый.

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ГОТОВНОСТЬ Первым заказчиком серийных Бе-200ЧС стало МЧС РФ, заказавшее в 1997 году семь самолетов. В 2001 году этот контракт был переоформлен в государственный на сумму около 5 млрд руб. Первые четыре самолета были поставлены заказчику в период с 2003 по 2006 год, но следующая (пятая) серийная амфибия была поставлена МЧС Азербайджана в апреле 2008-го. Шестой самолет свой первый полет совершил только в июле 2010-го, когда страна была охвачена лесными пожарами. Полет премьеры Владимира Путина на Бе-200 сбросом воды на очаг пожара в Рязанской области оказался хорошей рекламой самолету. Уже через месяц на Гидроавиасалоне в Геленджике МЧС заключило еще одно соглашение — о поставке шести новых самолетов на сумму 8,7 млрд руб. Кроме того, в ноябре был подтвержден и контракт на два Бе-200, оставшихся от предыдущего заказа — их стоимость составила 2,908 млрд руб., то есть по 1,454 млрд руб. за самолет. Подорожание самолетов объясняется тем, что все грядущие поставки должны соответствовать новому техническому заданию, в котором учтены потребности МЧС в современном оборудовании, способном улучшить эксплуатацию в условиях полной задымленности и больших перегрузок. Эти два

самолета, которые начали строить еще в Иркутске, должны быть доведены до готовности на ТАНТК имени Бериева и переданы заказчику до 30 ноября.

Сегодня, как рассказали ВГ в Объединенной авиастроительной корпорации, полностью завершен процесс переноса производства Бе-200 из Иркутска в Таганрог; 1 апреля производственные мощности ОАО ТАВИА и ОАО «ТАНТК имени Бериева» окончательно объединены. Цеха, предназначенные для сборки самолетов, готовы к серийному производству, которое планируется довести до шести амфибий в год. Самолеты, полностью собранные на таганрогском заводе, начнут поступать в парк МЧС с 2013 года, а полное исполнение контракта намечено на 2014 год. Все самолеты, включая построенные ранее, планируется эксплуатировать в Дальневосточном, Сибирском и Центральном региональных центрах МЧС России в составе трех пожарных эскадрилий.

КУРС НА ЗАПАД На ТАНТК имени Бериева считают, что помимо МЧС крупным эксплуатантом амфибий Бе-200 на территории РФ может выступить также ФГУ «Авиалесоохрана», поскольку в обязанности этого ведомства входит тушение лесных пожаров. Руководство завода считает, что и на международном рынке перспективы этого самолета неплохи. Все необходимые формальности соблюдены: за период с начала эксплуатации Бе-200 (первый полет он совершил в 1998 году) в ТАНТК имени Бериева были завершены процессы сертификации, необходимой для выхода самолета на зарубежные рынки. В ноябре 2008 года сертификат европейского образца получил двигатель Д-436ТП (производства ОАО «Мотор Сич», Украина), устанавливаемый на Бе-200ЧС, а 7 сентября 2010 года самолет получил сертификат типа Европейского агентства по авиационной безопасности.

По расчетам Виктора Кобзева, объем европейских заказов может составить 30–35 самолетов. В числе потенциальных заказчиков он называет противопожарные службы Франции, Испании, Италии и Греции — основных эксплуатантов специализированной техники в сегменте гидроавиации. Для продвижения Бе-200 на мировой рынок в августе 2005 года образовано совместное предприятие ЗАО БЕТА ИР, в состав которого вошли европейский концерн EADS, корпорация «Иркут», ОАО «ТАНТК им. Г. М. Бериева» и швейцарская фирма «ИЛТА Трейд Файненс С.А.». Помимо европейского перспективным считается и азиатский рынок, продвижение на который осуществляется совместно с малайзийской компанией DRB-HICOM Defence Technologies SDN BHD. Правда, интерес к амфибии со стороны потенциальных заказчиков пока не выражается в реальных контрактах.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ К достоинствам Бе-200 в ТАНТК относят универсальность конструктивно-аэродинамической схемы самолета, близость его по летно-техническим характеристикам к сухопутным аналогам, а также возможность создания различных модификаций

РОССИЙСКАЯ АМФИБИЯ БЕ-200 БОЛЕЕ СКОРОСТНАЯ И ПРИНИМАЕТ НА БОРТ 12 ТОНН ВОДЫ, ЧТО ВДВОЕ ПРЕВЫШАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ КАНАДСКОГО КОНКУРЕНТА



ИРА-ТАС