

ВЕРТОЛЕТНЫЕ РАБОТЫ

ВЕРТОЛЕТЫ СОЗДАНЫ ДЛЯ ТЕХ ЗАДАЧ, КОТОРЫЕ НЕ ПОД СИЛУ НАЗЕМНЫМ МАШИНАМ И САМОЛЕТАМ. В РОССИИ, ВОПРЕКИ ЗАЯВЛЕНИЯМ ПЕССИМИСТОВ, РАЗВИВАЕТСЯ И ПРОИЗВОДСТВО ВЕРТОЛЕТОВ, И РЫНОК УСЛУГ. АВИАКОМПАНИИ НАБИРАЮТСЯ ОПЫТА, РАБОТАЯ С ЗАРУБЕЖНОЙ ТЕХНИКОЙ, И ДАЖЕ ВЫХОДЯТ НА МЕЖДУНАРОДНЫЙ УРОВЕНЬ. ДА И НАШ ЛЕТНЫЙ СОСТАВ ДАСТ ФОРУ ЗАРУБЕЖНОМУ. ИТАК, НАПРАВЛЕНИЕ ЗАДАНО, ВЕКТОР ИЗВЕСТЕН.

ИВАН ВЕРЕТЕННИКОВ

Многие участники рынка вспоминают слова Михаила Леонтьевича Миля: «Россия создана для вертолетов». Сложно представить себе более подходящую для них страну. Огромные пространства, отдаленность населенных пунктов друг от друга, разнообразие и великое множество работ, которые ведутся в сложных климатических условиях. И, конечно же, большая потребность в том, чем не обладают самолеты и автомобили: вертикальный взлет, способность к зависанию, большая грузоподъемность и готовность работать в любых условиях — вот те достоинства, благодаря которым вертолеты стали столь востребованными буквально с момента их появления. Уже в 1950-е годы можно было прилететь на лайнере в аэропорт, пересечь на фактически летающий автобус и через считанные минуты приземлиться в городе. Об этом с изумлением писал известный журнал Flight, отмечая, что в США или Англии о такой разветвленности и эффективности сети можно только мечтать.

Экономика страны с тех пор изменилась, но у вертолетов по-прежнему остается большая ниша, в которой другим типам техники делать нечего. Что еще интереснее, всего лет десять назад все вертолетные работы, за редким исключением, выполнялись отечественными машинами. Сегодня и западным находят применение: их популярность год от года только растет.

Регулярные вертолетные авиалинии в России, да и в мире, уже вымерли, по крайней мере, если говорить о массовых перевозках. На вертолетные экскурсии люди летают, но совершенно не в тех масштабах, как, например, в Лас-Вегасе, где сразу у нескольких компаний вертолетный парк превышает 20 машин. Объяснить это довольно легко: где у нас найти миллион человек, готовых отдать 5–10 тыс. рублей за экскурсию?

С авиатакси та же история. По мнению Александра Евдокимова, представителя компании Bell в России, этот сегмент у нас не развит: «Фирмы, предоставляющие услуги авиатакси, у нас есть. Они как-то работают, но как, честно говоря, не знаю. Судя по всему, это не очень популярно. На мой взгляд, ввиду того, что летать особо некуда. Вертолеты часто арендуют, на чартеры спрос довольно большой. А вот так, чтобы вы знали о существовании рейса из „Крокуса“ в Домодедово и часто им пользовались, такого у нас нет».

Вот и получается, что «война, пожар и спецработы» (по словам совладельца консалтингового агентства Urcast Алексея Королева) остаются основным плацдармом для применения вертолетов в России. Пожалуй, войны мы касаться не будем, а вот о «пожаре и спецработах» поговорим.

ВЕРТОЛЕТНЫЙ ПАРК По данным ГосНИИ ГА, в реестре воздушных судов России зарегистрировано 2310 вертолетов. Из них лишь 1137 в 2012 году летали. Примечательно, что среди «простаивающих» можно найти и довольно необычные экземпляры вроде летающего крана Ми-10.

УЧАСТНИКИ ВЕРТОЛЕТНОГО РЫНКА ЧАСТО ЦИТИРУЮТ МИХАИЛА ЛЕОНТЬЕВИЧА МИЛЯ: «РОССИЯ СОЗДАНА ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ». ПО РЯДУ НАПРАВЛЕНИЙ ЭТО ДАЖЕ НЕ РЫНОК, А НЕПАХАНОЕ ПОЛЕ

Поставки холдинга «Вертолеты России», который контролирует все производственные предприятия отечественной вертолетной индустрии, постоянно растут. В 2012-м они увеличились на 10,7% и составили 290 вертолетов, да и портфель заказов весьма внушительный: 817 машин.

Среди зарубежных производителей по количественным показателям лидирует Robinson Helicopter: в реестре значится 277 машин. Однако подавляющее большинство из них составляют легкие поршневые машины, находящиеся в основном в частном владении. Если говорить о газотурбинных, то здесь на первом месте Eurocopter с 120 вертолетами, которые используются в различных миссиях, во многом предопределяя будущее западной техники в нашей стране. Вертолеты Bell тоже широко представлены в России, в основном в качестве корпоративного транспорта. AgustaWestland довольно

агрессивно наступает на позиции лидеров, пользуясь помимо прочего совместным с «Вертолетами России» производством AW139. На сегодня лишь один производитель с мировым именем, Sikorsky, никак не представлен в России. Однако на выставке HeliRussia-2013 компания покажет кабину вертолета S-92, который уже проходит процедуру сертификации МАК.

ВЕДУЩИЕ ИГРОКИ Начать рассказ о российских эксплуатантах стоит с авиакомпании «ЮТэйр». Это крупнейший в мире оператор по величине и грузоподъемности флота, в управлении которого находится больше 350 вертолетов, в том числе несколько упомянутых выше Ми-10. Характерно, что и по составу вертолетного парка, и по выполняемым работам отечественные операторы во многом схожи. Ознакомившись с самым крупным и диверсифицированным из них, можно кое-что понять о рынке в целом.

Компания ведет отсчет с 1967 года, когда было организовано Тюменское управление гражданской авиации. С 1991 года оно стало авиакомпанией «Тюменьавиатранс», а в 2002-м появилось название «ЮТэйр». Если говорить о вертолетном направлении, сегодня это не только огромный оператор с дочерними предприятиями по всему миру, но и владелец крупного вертолетного кластера в Тюмени и Сургуте, на базе которого обеспечивается весь жизненный цикл вертолетной техники: обучение пилотов и инженеров, поддержание летной годности, капремонт и многое другое.

Основу парка компании составляют отечественные Ми-8 (а также различные его модификации). По словам старшего вице-президента «ЮТэйр» Николая Логинова, «Ми-8Т — основная рабочая лошадка. Эта машина перевозит грузы, персонал нефтегазовых компаний. На новые модификации (MTB, 171) довольно большой спрос, особенно среди российских корпораций, в составе которых есть иностранные акционеры. Это более энерговооруженные, безопасные вертолеты с современным оборудованием. И они экономичнее».

«Ми-26 мы в основном используем для перевозки больших негабаритных грузов, много работаем с внешней подвеской», — продолжает он. — Это транспортировка буровых принадлежностей, вышек, элементов инфраструктуры. Отдельное направление — работа по контрактам ООН. Это Африка, Ближний Восток: регионы, где российская техника не знает себе равных. Есть дочерние компании в Африке, Латинской Америке, Европе».

«ЮТэйр» стала первопроходцем и в области эксплуатации зарубежной техники, а сегодня уже принимает непосредственное участие в формировании новой модели Eurocopter: «Мы начали осваивать западную технику семь лет назад с европейского вертолета Bo.105, — говорит господин Логинов. — Мы рассматривали множество вариантов и остановились на нем не только в силу хороших характеристик и подходящей размерности, но и самой идеологии этой машины. После крепкого „железного“ Ми-8 поначалу тяжело пересечь на „пластиковую“ западную технику, а Bo.105 — он такой же надежный и прочный.

Постепенно мы стали присматриваться и к другим моделям. Например, Eurocopter AS350, который гораздо экономичнее, так как у него один двигатель. А сегодня благодаря нашему опыту мы уже пришли к тому, что сами общаемся с производителем и рассказываем ему, чего ожидаем от новой машины. В этом плане у нас сложилось партнерство с Eurocopter, который привлек нас в экспертную группу для разработки своей новой восьмитонной модели EC175. Мы впервые смогли не просто выбрать из того, что предлагают на рынке, но заточить вертолет под себя, обеспечить его именно теми характеристиками и функциями, которые нам нужны. EC175 мы планируем использовать для работ на шельфе. Это будет для нас новое направление. У нас есть кое-какой опыт в этой сфере, но по-настоящему мы в сегмент еще не выходили. В целом же у нас есть преимущество не только перед отечественными компаниями, но и перед зарубежными, ведь наш флот состоит из машин всех размеров и возможностей: от поршневых Robinson R44 до тяжелых Ми-26».

Помимо «ЮТэйр» большой флот и у «Газпромавиа», дочерней компании «Газпрома»: около 110 машин, в основном отечественного производства. Они используются для решения всевозможных задач — от облета трубопроводов и перевозки пассажиров и грузов до работы на шельфе. Еще несколько крупных операторов, парк которых составляет от 30 до 50 вертолетов: ПАНХ, «Ямал», «Конверс Авиа», «Вертикаль-Т», а также МЧС России.



ОАО «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ»

КА-32А11ВС МЧС РОССИИ УЧАСТВУЕТ В СПАСАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ

