

→ именно для пассажирских перевозок. Впрочем, спектр их применения довольно широк и зависит от модели, в то время как вертолеты Bell, чья продукция занимает в России второе место, по словам Александра Евдокимова, в основном задействованы в качестве личного или корпоративного транспорта. Популярность набирает нынешний флагман компании Bell 429. К концу года таких машин будет уже 14.

ИНФРАСТРУКТУРА Вертолет может сесть где угодно. Однако это не означает, что владелец хочет садиться в этом «где угодно» или что его там смогут заправить или помогут разгрузить багаж. Для базирования вертолета важно многое: отапливаемые ангары, своя диспетчерская служба, удобное расположение, наличие опытных пилотов и т. д. Для поршневой техники остро встает вопрос топлива: авиационный бензин 100LL есть далеко не везде. Иногда заправляются на обычных АЗС. В отчете пилота Сергея Афанова о его рекордном перелете Москва—Якутск на двухместном Robinson R22 можно прочесть следующее: «Впервые за перелет вместо 100LL придется залить то, что достану на обычной АЗС. К счастью, выясняется, что рядом открылась новая заправка с 98-м. Беру машину и заправляюсь канистрами под вечер [...] и вот уже Lycoming пробует на вкус омский бензин. Готовясь к перелету, я предвидел заправки нештатным топливом. По моему заказу было разработано устройство контроля детонации в двигателе. [...] 98-й нареканий не вызвал».

Это еще одна причина, по которой самое большое скопление вертолетов Robinson и их владельцев можно обнаружить именно в тематических клубах. В Москве и области их несколько. Хватает и отдельных площадок, в том числе на крышах зданий. Однако запрет на полеты над городом до сих пор в силе.

А вот по руслу Невы летать можно прямо в центр Санкт-Петербурга. У Медного всадника есть вертолетная площадка. Пожалуй, именно поэтому самый интересный и крупный проект на сегодня — питерский «Хели-Драйв», который расположен совсем недалеко от аэропорта Пулково. По замыслу создателей он станет самым большим вертолетным клубом Европы общей площадью почти 8 га. Помимо взлетно-посадочных площадок, отапливаемых ангаров и диспетчерской службы здесь также возведут демонстрационный зал вертолетной техники, гостевые сооружения и даже музей авиации на борту списанного Ил-86. Клуб уже функционирует, сдана первая очередь строительства.

Еще один элемент инфраструктуры, который может стать массовым в ближайшее время, первой внедрит компания «Авиа Групп», которая управляет шереметьевским VIP-терминалом А. В ее планах — создание вертолетной площадки для желающих попасть на борт бизнес-джета не по земле, а по воздуху. Подобная практика популярна за рубежом.

Создание площадки комментирует генеральный директор «Авиа Групп» Михаил Семенов: «Для терминала бизнес-авиации вполне естественно предложить своим клиентам возможность вертолетного трансфера или базирования техники. Подобная практика существует на Западе, там никого не удивляют люди, которые прилетают на собственном или арендованном вертолете прямо в аэропорт и оттуда практически сразу отправляются в дальнее путешествие на бизнес-джете. Российский рынок вертолетных услуг развивается довольно стремительно, но, конечно, отстает от Запада. Наша задача — сократить разрыв. По крайней мере, в рамках шереметьевского терминала А, где компания „Авиа Групп“ уже реализует проект собственной вертолетной площадки, способной принимать любые типы вертолетов вплоть до Ми-8. Рядом мы построим отапливаемый ангар для тех, кто решит оставить свою винтокрылую технику здесь на время своих поездок. Соответственно, и диспетчерская, и топливная, и другие службы будут доступны для тех, кто прилетит к нам на своем вертолете».

Частные вертолеты — важная составляющая всего авиационного рынка. Благодаря небольшому числу владельцев, которые когда-то прошли сложный путь и ввезли в Россию первые вертолеты, сегодня многим доступно обучение, техобслуживание, базирование и даже простые воздушные прогулки. Создаются рабочие места и даже применяются новые подходы международного сотрудничества в области производства. Инфраструктура впоследствии используется такими важными отраслями, как санитарная и пожарная авиация. В общем, даже те, для кого вертолет всего лишь игрушка, тоже помогают развитию рынка в целом. ■

ВЕРТОЛЕТЫ НА ПЕРСПЕКТИВУ

«ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» НЕ ИСПЫТЫВАЮТ НЕДОСТАТКА В ЗАКАЗЧИКАХ ТРАДИЦИОННОЙ ПРОДУКЦИИ, НО ЭТО НЕ МЕШАЕТ ХОЛДИНГУ ИСКАТЬ НОВЫЕ ПУТИ РАЗВИТИЯ И ДУМАТЬ О ДОЛГОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ. СРЕДИ ПРОЕКТОВ — САМЫЙ АМБИЦИОЗНЫЙ ЗА ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ RACHEL, КОТОРЫЙ ДОЛЖЕН ПРИЙТИ НА СМЕНУ ЗАСЛУЖЕННОМУ МИ-8.

АЛЕКСЕЙ СИНИЦКИЙ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ЖУРНАЛА «АВИАТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ», СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ „Ъ“

Спрос на российские вертолеты остается устойчивым, благодаря чему российское вертолетостроение, в отличие от самолетостроительной отрасли, не испытало серьезных кризисов и имеет резервы для развития. В 2007 году предприятия отрасли были интегрированы в холдинг «Вертолеты России» (дочерняя компания ОПК «Оборонпром»). В состав холдинга входят пять вертолетных заводов, два конструкторских бюро, а также предприятия по производству комплектующих изделий и Вертолетная сервисная компания, обеспечивающая послепродажное сопровождение в России и за ее пределами. В 2012 году выручка «Вертолетов России» по МСФО выросла на 21% и составила 125,7 млрд руб., объем поставок достиг 290 единиц.

Традиционно сильны позиции российских вертолетостроителей в нише средних и тяжелых вертолетов (впрочем, по международной классификации это тяжелые и сверхтяжелые машины), в последнее время идет движение и в нишу более легких машин. Рассмотрим ключевые направления развития холдинга.

КА-62 Новый средний многофункциональный вертолет Ка-62 рассчитан на грузоподъемность 2 тыс. кг (либо 2,5 тыс. кг на внешней подвеске) или на перевозку 12–15 пассажиров. Благодаря просторному и комфортабельному салону Ка-62 подходит для корпоративных и пассажирских перевозок, а также специальных операций. Это первый гражданский вертолет разработки ОАО «Камов» с одним несущим винтом (традиционно камовцы придерживались соосной схемы с двумя винтами), а его рулевой винт размещен в кольцевом канале в киле вертолета (схема фенестрон). На ОАО «Арсеньевское авиационное предприятие „Прогресс“» выпущена рабочая конструкторская документация Ка-62, идет сборка двух опытных образцов ОП №01 и ОП №02. Турбовальные двигатели Ardiden 3G европейской компании Turbomesa, поставленные для их оснащения, успешно прошли испытания и подтвердили заявленные ранее характеристики. До конца мая ожидается поставка первой трансмиссии австрийской фирмы Zoerkler. Ожидается, что вертолет Ка-62 будет впервые продемонстрирован на МАКС-2013, не исключено, что там состоятся и его полеты. Сертификацию Ка-62 планируется завершить к концу 2014 года, а поставка первой партии вертолетов намечена на 2015 год.

Первый экспортный контракт на поставку вертолетов Ка-62 заключен с бразильской компанией Atlas Taxi Aereo. Первые две машины должны быть поставлены в первом



ОАО «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ»

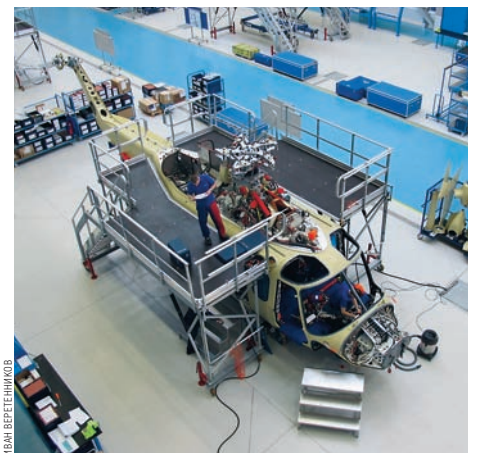
RACHEL: ПЕРСПЕКТИВНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ВЕРТОЛЕТ

квартале 2015 года, а всего до 2017 года может быть поставлено до 14 вертолетов. Кроме того, согласно условиям контракта, заключенного с Atlas Taxi Aereo, холдинг «Вертолеты России» со своими региональными партнерами создаст сервисный центр для послепродажного обслуживания вертолетов в Бразилии.

РУССКАЯ AW139 19 декабря 2012 года состоялся первый полет собранного в России вертолета AW139. Совместное предприятие, начало которому было положено во время авиасалона Фарнборо за четыре года до этого, готовится выйти на максимальную мощность к 2015 году, когда завод будет выпускать до 20 машин в год. Генеральный директор ЗАО «ХелиВерт» Александр Кузнецов рассказал о порядке работы и выпускаемой продукции: «Мы работаем по принципу глубокой сборки. Получаем от итальянцев 6384 наименования. Например, фюзеляж — это скелет. Мы сами протягиваем жгуты, шпангоуты и т. д. Двигатели приходят голые, без соединений, воздухозаборников. Чтобы они стали полноценными двигателями, нам нужно над ними сначала поработать. Если говорить о сроках, то первый фюзеляж мы получили 29 июня, 18 декабря выкатили готовый вертолет, а 19-го — летали. Это не слишком быстро, но по мере наработки срок будет сокращаться. Сборочный комплекс позволяет одновременно собирать до пяти вертолетов. С точки зрения оборудования мы делаем машины, абсолютно идентичные производимым в Италии. Со временем мы получим сертификацию EASA и сможем при необходимости поставлять машины на внешний рынок. А в России мы развиваем сотрудничество в других направлениях. Например, активно подключаем отечественную компанию к дизайну интерьеров».



ПРЕЗЕНТАЦИЯ КА-62 НА ВЫСТАВКЕ HELIRUSSIA 2012 ВЫЗВАЛА ОГРОМНЫЙ ИНТЕРЕС



СБОРКА AW139 НА ПРЕДПРИЯТИИ «ХЕЛИВЕРТ» В ТОМИЛИНО