HIP-HIP УРА!

ПРИ СЛОВЕ «ВЕРТОЛЕТ» ЕДВА ЛИ НЕ У КАЖДОГО ЖИТЕЛЯ ОДНОЙ ШЕСТОЙ СУШИ, А ВПРОЧЕМ, И ДРУГИХ РЕГИОНОВ МИРА В ГОЛОВЕ ВОЗНИКАЕТ ЭЛЕГАНТНО-МУЖЕСТВЕННЫЙ И КОНСЕРВАТИВНЫЙ ПРОФИЛЬ ИМЕННО ЭТОЙ МАШИНЫ. МИ-8 (ПО НАТОВСКОЙ КЛАССИФИКАЦИИ — HIP) УВЕРЕННО ЗАНИМАЕТ НА РЫНКЕ СВОЮ СОБСТВЕННУЮ НИШУ И КОНКУРЕНТОВ ПОКА НЕ БОИТСЯ, ВЕДЬ РАБОТА, КОТОРУЮ ДЕЛАЕТ ОН, МАЛО КОМУ ПО ЗУБАМ. АЛЕКСЕЙ КОРОЛЕВ



ОАО «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ»

БОРОЗДЫ НЕ ПОРТИТ Более 12 тыс. выпущенных машин и 50 лет истории что-нибудь да значат. Кивать головой на солидный возраст этого ветерана не приходится: он вовсе не ровня неизменной вазовской «классике». Ведь его возможностям вполне могут позавидовать и более молодые геликоптеры, а из его ровесников до наших времен в силе и славе дошли только такие же успешные и нестареющие летающие легенды. Например, Boeing 737 всего лишь на пять лет моложе его, а 747-й — на семь. Прототип Ми-8 поднялся в воздух в августе 1962 года, и до сих пор машины этого семейства не собираются удаляться на покой.

Вопреки обывательскому мнению, десятилетия, прошедшие со времени первых поставок воздушного судна, вовсе не повод считать его отсталым и устаревшим. Ведь конструкция оттачивается и совершенствуется годами, а спрос на эти машины и сегодня такой, какой не снился конкурентам. Хотя «Вертолеты России» не раскрывают точных цифр по конкретным моделям, тем не менее указывают, что модификации Ми-8/17 являлись доминирующей моделью и в поставках 2012 года, в том числе на экспорт. Учитывая общий объем выпущенных в прошлом году машин — 290 единиц, получается весьма впечатляющий результат, сравнимый с показателями гораздо более легких и бюджетных, а потому традиционно более массовых зарубежных машин. Что же касается одноклассников «восьмерки», то, например, Eurocopter EC225 за тот же период был произведен в количестве всего 15 штук. Выходит, более современная техника не в силах обогнать заслуженного ветерана. При этом не стоит кивать на пресловутый госзаказ или высокие ввозные пошлины. Во-первых, Ми-8 живет вовсе не только за счет внутреннего рынка: по данным «Вертолетов России», его модификации эксплуатируются в десятках стран мира, а во-вторых, государственный заказ благополучно существует и влияет на рынок и по ту сторону границы. Конечно, это вовсе не значит, что этот вертолет абсолютно и объективно лучший в своем классе. Но благодаря удачному сочетанию экономических и летно-технических характеристик для выполнения многих задач он выглядит самым оптимальным решением.

МУЖСКАЯ РАБОТА Ми-8 за десятилетия эксплуатации зарекомендовал себя как очень эффективная рабочая лошадка, на все руки мастер и настоящий трудяга. В начале своей карьеры он, например, открывал и осваивал большую нефть Западной Сибири в 1960–1970-х. Впрочем, он с успехом трудится в этом регионе до сих пор, равно как и помогает осваивать новые нефтеносные районы.



РИА НОВОСТИ

МИ-8 — МАСТЕР НА ВСЕ РУКИ, НАСТОЯЩИЙ ТРУДЯГА

Характерно, что рождение на свет этой машины произошло вовсе не в силу обязательной в те времена «установки партии и правительства», а скорее вопреки. На рубеже 1950–1960-х налаженное серийное производство поршневых вертолетов никто не собирался менять, и Михаилу Леонтьевичу Милю пришлось лукаво представлять новую разработку как модификацию успешного однодвигательного Ми-4, хотя от этого предка Ми-8 ушел очень далеко. И первое признание «восьмерки» пришло именно от гражданских — Министерства ГА и «Аэрофлота», военные же оценили возможности новой машины несколько позже.

Тем не менее, как настоящий «русский мужик» в самом кондовом и неиспорченном смысле этого слова, Ми-8 умеет воевать не хуже, чем работать. Боевое крещение он прошел во многих конфликтах, а афганский опыт сильно сказался и на совершенствовании его конструкции и характеристик, в том числе касающихся работы в жарком и пыльном климате, в условиях гор. В Афганистане он продолжает нести службу до сих пор: американские военные, несмотря на критику Конгресса, закупают Ми-17 для эксплуатации именно в этой стране. Бригадный генерал Майкл Р. Боэра, ответственный за формирование военно-воздушных сил Афганистана, признал: «Вертолеты Ми-17 жизненно важны сегодня в Афганистане для поддержки операций против мятежников, и они также будут сохранять свою важность для страны в будущем».

Модификации «восьмерки» столь многочисленны — их около сотни, что делают этот вертолет рекордсменом по широте применения. Отвезти оленеводов в райцентр, вахту — на буровую, эвакуировать больных или, наоборот, доставить на место бригаду врачей — всегда пожалуйста. Спасательные работы, воздушное патрулирование, перевозка грузов в просторной кабине тоже не проблема. Если нужно, Ми-8 готов и 4 тонны на внешней подвеске тащить.

Не самая современная бортовая радиоэлектроника, меньший по сравнению с конкурентами межремонтный ресурс и три вместо привычных для западных операторов двух члена экипажа, пожалуй, основные слабые места этой классической винтокрылой машины. Но на другой чаше весов — просторная кабина, готовая принять пассажиров и/или груз, неприхотливость в техобслуживании и все то же наличие штатного бортмеханика, что может быть совсем нелишним, например, в условиях, когда до ближайшей сервисной станции сотни, а то и тысячи километров. Не говоря уже о таком козыре, как стоимость. Во всяком случае, в «Вертолетах России» утверждают: Ми-8 и его модификации будут востребованы рынком, по крайней мере, до 2020 года.

ТРАДИЦИИ И ИННОВАЦИИ Даже приблизительное сравнение объемов поставок Ми-8/17 с обладающими сравнимыми характеристиками западными вертолетами говорит о том, что отечественный бестселлер вряд ли является прямым конкурентом этим моделям — EC225 и S-92. Скорее благодаря уникальному сочетанию летно-технических характеристик и исторически сложившемуся массовому производству, снижающему конечную стоимость продукта, эта машина занимает собственную нишу. Ее емкость на текущий момент заметно выше, чем ниша среднетяжелых вертолетов западного производства. Например, один из крупнейших вертолетных операторов в мире, российская компания «ЮТэйр», эксплуатирует не только вертолеты российского производства, являясь, например, одним из крупнейших клиентов Eurocopter. При этом на текущий момент в парке компании насчитывается свыше 200 единиц различных версий платформы Ми-8 и продолжается поступление новой техники этого типа. Стоит вспомнить недавний контракт на поставку 40 Ми-171, заключенный «Вертолетами России» и «ЮТэйр» в 2011 году. По мнению гендиректора авиакомпании Андрея Мартиросова, возможности и улучшенные летно-технические характеристики именно этих машин должны послужить дальнейшему укреплению лидерства «ЮТэйр» на рынке вертолетных услуг.

Тем не менее спрос следует поддерживать, ведь традиции и опыт — безусловный плюс, но без инноваций тоже далеко не уедешь. Крупные заказчики, такие, как та же «ЮТэйр», формулируя свои требования к технике, играют важную роль в процессе усовершенствования и обновления семейства Ми-8. Самая свежая реинкарнация легендарного вертолета Ми-171А2 по планам «Вертолетов России» должна быть сертифицирована в четвертом квартале следующего года и введена в эксплуатацию в 2015-м. Бросающееся в глаза отличие новинки — современная радиоэлектроника, долгожданная «стеклянная» кабина с ЖК-мониторами вместо россыпи аналоговых датчиков. Кроме того, более мощные двигатели ВК-2500, новые втулка и лопасти несущего винта, Х-образный рулевой винт. На недавней презентации новых программ в ходе международной выставки Heli-Expo 2013 в США директор холдинга «Вертолеты России» по маркетингу вертолетов среднего класса и Ми-8/17 Дмитрий Зуйков обратил особое внимание на новые возможности этой модификации в сравнении с предыдущим поколением машины — возросшую до 260 км/ч крейсерскую скорость, увеличенную до 800 км максимальную дальность полета с основными баками и возросшую полезную нагрузку на внешней подвеске — 5000 кг. Кроме того, у Ми-171А2 существенно вырос статический потолок (4000 м), а численность экипажа сократилась до одного-двух пилотов.

При условии сохранения привлекательной стоимости такое обновление вполне может открыть и без того довольно бодро себя чувствующей платформе Ми-8 второе дыхание. Пока нет явных претендентов на его нишу, старина Hip еще полетает. ■

МИ-8/17 И ЕГО «ОДНОКЛАССНИКИ»

МОДЕЛЬ	СТОИМОСТЬ	ТЕКУЩИЕ РАСХОДЫ	ДАЛЬНОСТЬ	КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ	СТАТИЧЕСКИЙ ПОТОЛОК	ПОЛЕЗНАЯ НАГРУЗКА
МИ-17	$15,2–17,9 МЛН	НЕТ ДАННЫХ	610 КМ	230 КМ/Ч	1760 М	4000 КГ
S-92	$23 МЛН	$3124	1015 КМ	280 КМ/Ч	2042 М	4126 КГ
EC225	$23,5 МЛН	$3209	820 КМ	262 КМ/Ч	795 М	5744 КГ

ИСТОЧНИК: JET CATALOGUE 2010, B&CA PURCHASE PLANNING GUIDE 2012, AIRCRAFTCOMPARE.COM, CONKLIN & DE DECKER.