

вертолетная промышленность

Испытание Сирией

Успех применения российских ударных вертолетов в Сирии и Ираке будет способствовать росту экспорта отечественной военной техники.

— боевой опыт —

В сентябре 2015 года одновременно с перелетом в Сирию российской авиационной группировки туда же самолетами военно-транспортной авиации были доставлены и вертолеты. Их боевая работа привлекла меньше внимания, чем работа реактивной авиации, хотя по численности они мало уступали самолетам. С самого начала операции там поддерживается группировка из двух десятков ударных и транспортных вертолетов.

В первые полгода в Сирии использовались старые Ми-24П. Машины этой модификации воевали еще в Афганистане и с тех пор претерпели мало изменений. На фоне модифицированных и новых боевых самолетов России, которые размещались на авиабазе Хмеймим, они выглядели устаревшими. Первоначально вертолеты занимались в основном патрулированием и охраной авиабазы в Латакии, не участвуя в боях.

В этот период больше боевой работы выпало на долю транспортных вертолетов. Они стали наиболее надежным и безопасным средством перемещения для наших военных и советников, спецназа. Во взаимодействии с ударными вертолетами и беспилотниками они выполняли поисково-спасательные задачи. Много работали по доставке гуманитарных грузов, в том числе в окруженный террористами Дэйр-эз-Зор.

Целесообразность нахождения в составе ВКС ударных вертолетов одновременно нескольких типов до сих пор вызывает споры. Но в Сирии нашлась работа для всех. Вывод половины авиагруппировки в марте 2016 года и активизация российского участия в наземных боевых действиях потребовали усиления вертолетной составляющей. Численность вертолетов не уменьшилась, а на смену заслуженным Ми-24П, успешно принявшим активное участие в первом освобождении Пальмиры, стали прибывать модернизированные Ми-35М. В марте 2016 года в Сирии впервые были замечены и новейшие Ми-28Н и Ка-52. Это была первая возможность испытать новые типы ударных вертолетов в реальной войне.

Лишь предок современных Ка-52 одоместный Ка-50 успел недолго повоевать в Чечне. А первые образцы новых Ми-28Н, которые начали поступать на вооружение в 2008 году, принять участие в скоротечном конфликте с Грузией не успели. Ми-35М хотя и похож внешне на заслу-



Удачное выступление многоцелевого Ка-52 в боях за Пальмиру и Дэйр-эз-Зор поможет этой модели выигрывать тендеры иностранных покупателей отечественного вооружения

женного ветерана множества войн Ми-24, имеет другую «начинку». С 2009 года армейская авиация получила больше 500 новых вертолетов, ее состав обновился более чем наполовину. «Вертолеты России» передали ей свыше 90 Ми-28Н и такое же количество Ка-52, более полусотни Ми-35М. Парк транспортных вертолетов пополнили больше 300 машин семейства Ми-8 и 20 тяжелых Ми-26 нового производства.

И все-таки настоящий боевой дебют в Сирии был только у Ка-52. А Ми-28Н и Ми-35М впервые были применены в Ираке — против того же врага, что и в Сирии. Экстренно поставленные Ираку 15 Ми-28НЭ и 28 Ми-35М стали основой его армейской авиации. Они были задействованы в тяжелых боях с террористами в октябре 2014 года, почти за год до начала российской операции в Сирии. Сейчас, ко времени многомесячного штурма Мосула, они остаются одним из ключевых активов иракского командования в его борьбе с террористами. Иракские пилоты накопили нема-

лый опыт боевого применения этих машин, который пилотам российских ВКС еще предстоит наработать.

За время использования новейших российских вертолетов в Сирии тактика их применения заметно усовершенствовалась. Самым наглядным успехом стало второе освобождение Пальмиры в феврале текущего года. Штурм на этот раз проводился в тесной координации сирийской сухопутной группировки, российского спецназа и армейской авиации. Ми-28Н и Ка-52 подавили минометы и артиллерию террористов, а затем блокировали район, помешав переброске подкрепления, маневрированию и атакам заминированных автомобилей. Авиационная поддержка штурма помешала террористам оказать организованное сопротивление в городе, и они были вынуждены быстро его оставить.

Недооцененным, но очень важным событием для российской армейской авиации стало первое боевое применение вертолетами Ка-52 управляемых ракет «Вихрь» в боях под Пальмирой. Новый боеприпас имеет весомые преимущества над ракетами предыдущего поколения: его дальность почти в два раза больше. В Сирии такие ракеты поражали цели, находившиеся на расстоянии свыше 7,5 км от вертолета. Бо-

евая часть новой ракеты более мощная, имеются ее фугасный и термобарический варианты, что повышает эффективность использования «Вихря» не только против бронетехники, но и против других целей.

Новая ракета даст нашим вертолетам долгожданную «длинную руку», которая позволит атаковать цели, не входя в зону поражения любых переносных зенитных ракетных комплексов и легких зениток. Опыт Сирии показал, что даже в войне против террористов и повстанческих группировок поддержание дистанции становится наиболее важным для выживания вертолета над полем боя. В их распоряжении уже встречается снаряжение, способное лишить вертолеты одного из основных их преимуществ — возможности действовать ночью. В Сирии были отмечены случаи успешного применения пулеметов с импровизированными прицелами ночного видения против правительственных вертолетов.

Наши вертолеты тоже понесли потери при действиях в Сирии. Им приходилось действовать на малых высотах, в зоне досягаемости не только ПЗРК, но и малокалиберных пушек и крупнокалиберных пулеметов, установленных на автомобилях. В Сирии они применяют-

ся гораздо шире, чем это было в Аф-

ганистане и Чечне. Но самым опасным оружием остаются ракеты. В ходе боевых операций, продолжающихся уже более полутора лет, было потеряно пять российских вертолетов. Во время ночного полета потерпел крушение из-за ошибки пилотов Ми-28Н. Один Ми-8АМТШ и один Ми-35М были уничтожены противотанковыми ракетами на земле. Еще по одному вертолету этих же типов были поражены ракетами в полете. Несколько вертолетов пострадали при артиллерийском обстреле передовой базы.

Неудачи и успехи первого боевого опыта дали обширный материал для изучения. Наличие новой техники совершенно не гарантирует успеха в бою без адаптированной тактики ее применения и соответствующей подготовки пилотов и техников. Это тем более актуально для сложных образцов вооружений, которые еще не были опробованы в настоящих боях с реальным противником. Учень полученные уроки очень важно для того, чтобы сократить потери в будущем.

Такая работа ведется. Вряд ли случайно то, что принятый на вооружение всего за несколько месяцев до начала российской операции в Сирии комплекс защиты вертолетов «Витебск» отправлен на глубокую модернизацию.

Путь в серию сравнительно недавно принятых на вооружение Ми-28Н и Ка-52 оказался настолько долгим, что далеко не все в этих вертолетах соответствует современному уровню. Поэтому их активно совершенствуют. В середине прошлого года совершил первый полет Ми-28НМ, модернизированный с учетом боевого применения российских вертолетов в Ираке и Сирии.

Изменились кабины пилотов, обзорно-навигационный комплекс, экранно-выхлопные устройства и конструкция патронных ящиков с боекомплект для пушки. Еще более серьезные изменения вертолет претерпел внутри. На новую элементную базу переведена авионика. В десятки раз увеличилась производительность бортового вычислительного комплекса. Пожалуй, важнейшим новшеством станет установка новой надвтулочной РЛС. Разработка ее предыдущей версии затянулась настолько, что российская армейская авиация до сих пор получает Ми-28Н без радара. Его экспортная версия устанавливалась лишь на вертолеты для Ирака и Алжира.

Новая версия радара получит ряд новых функций, включая возможность не только секторного, но и кругового обзора, а также способность одновременно сопровождать четыре цели вместо двух. Благодаря двухдиапазонности вырастут дальность и точность обнаружения целей и препятствий, обзора поверхности. Фактически лишь в таком, модернизированном виде он будет соответствовать тому, что предполагалось с самого начала устанавливать на Ми-28Н. Похожие изменения происходят с Ка-52, разработанная экспортной версии которого сопровождалась модернизацией авионики и установкой новой оптико-электронной прицельной системы.

В последний десяток лет главным экспортным продуктом российских вертолетостроителей было семейство Ми-8. Это по-прежнему великолепный вертолет. Но его крупносерийные экспортные поставки уже удовлетворили огромный спрос на вертолеты такого класса всех наших традиционных покупателей, что привело к снижению контрактации. Планируется и сокращение их поставок по гособоронзаказу. Компенсировать это частично может упрочнение позиций России на рынке ударных вертолетов. Но, в отличие от Ми-8, который используется в мире в таких количествах, что создал собственный сегмент рынка, конкуренция среди ударных вертолетов гораздо выше и бороться за расширение присутствия на рынке очень трудно.

Нет никаких сомнений в том, что успех применения российских ударных вертолетов в Сирии и Ираке будет способствовать росту их экспорта. Такое всегда учитывается покупателями оружия.

Антон Лавров

Вертолеты сбрасывают вес

— мировая практика —

Пока в РФ повышенным спросом пользуются зарубежные легкие однодвигательные машины H125 и H130 семейства Ecureuil от Airbus Helicopters (частные пилоты и коммерческие операторы ценят их за мощность, легкость в эксплуатации и надежность). В России также востребованы модели H135 и H145 — их новейшие модификации также скоро поступят на российский рынок. Сейчас в стране эксплуатируется более 210 вертолетов производства Airbus Helicopters, что составляет 35% отечественного парка газотурбинных вертолетов зарубежного производства.

На этом фоне «Вертолеты России» планируют наращивать продажи в легком сегменте за счет новых типов машин — «Ансат» и Ка-226Т. В частности, «Ансат» в зависимости от комплектации может использоваться для пассажирских перевозок, транспортировки грузов, санитарных, аварийно-спасательных работ, а также в качестве учебно-тренировочного и патрульного вертолета. Александр Шербинин уверен, что «Ансат» имеет большой потенциал, поскольку интерес к машине на рынке огромный, а внутренний рынок в лице государственных и частных авиапредприятий нуждается в новой технике.

Именно такой класс вертолетов наиболее конкурентоспособен в сегменте коммерческих перевозок, поскольку превосходит имеющиеся аналоги по совокупности летно-технических, эксплуатационных и экономических характеристик. Заказчики российских вертолетов всегда рассчитывают на их высокие эксплуатационные возможности, поэтому отечественные машины давно успешно используются во многих



В мае на юбилейной выставке HeliRussia-2017 в Москве крупнейший российский производитель будет представлять восемь моделей серийно выпускаемых вертолетов различных классов

странах для транспортировки гуманитарной помощи, пассажиров, материалов и грузов, а также в спасательных операциях, рассказывает Александр Шербинин.

Российские вертолеты давно и эффективно работают в регионах со сложным климатом, а также в удаленных районах, повышая их транспортную доступность. Один из примеров сотрудничества в производстве российских вертолетов для этих целей —

российско-индийское предприятие в Бангалоре, где будет локализовано производство легких многоцелевых Ка-226Т. В конструкции этого вертолета применена соосная схема винтов. Она наиболее эффективна при полетах в высокогорных местностях, где вертолеты и планируется использовать. Всего должно быть выпущено 160 таких вертолетов, из них 60 будут собраны в РФ и поставлены иностранному заказчику «техкомплектами». В целом же рамочное соглашение между Москвой и Дели рассчитано на выпуск 300 вертолетов Ка-226Т.

Особый интерес покупателя вертолетов проявляют к специализированной технике российского производства. Вертолеты среднего клас-

са типа Ка-32А11ВС уже много лет успешно эксплуатируются в Канаде, КНР, Южной Корее и других странах: их используют при монтажных работах и тушении пожаров. Они незаменимы для борьбы с огнем в условиях плотной городской застройки, где обычные пожарные бригады, как правило, имеют ограниченный доступ в высотные дома.

За новыми разработками отечественных конструкторов вертолетов пристально следит крупнейший в мире коммерческий оператор отечественных вертолетов ПАО «Авиакомпания „ЮТэйр“». Глава перевозчика Андрей Мартыросов не ожидает в ближайшие 20 лет уменьшения объема работ для вертолетов вмести-

стью 20–30 пассажиров: он сохранится на уровне примерно 100 тыс. часов налета ежегодно. Компания с нетерпением ожидает начала эксплуатации Ми-171А2. Эта модель, рассказывает Андрей Мартыросов, представляет собой «новое лицо» хорошо известного вертолета Ми-8 — с обновленным бортовым оборудованием и более совершенной несущей системой. Гендиректор «ЮТэйр» считает, что ставка на эволюционное развитие удачной модели оправдана в современных условиях, когда на мировом вертолетном рынке наблюдается существенное снижение объемов. По его словам, те глобальные конкуренты отечественного производителя, которые накануне кризиса отрасли запустили проекты полностью новых вертолетов, «сегодня понимают, что это был серьезный фальшарт».

«ЮТэйр» продолжит обновлять парк, заменяя списываемые по причине выработки ресурса вертолеты среднего класса Ми-8 на более современные Ми-17, численность которых уже превысила 100 единиц. По мнению Андрея Мартыросова, принципиальное решение руководства авиакомпании закупить сначала Ми-8АМТ/МТВ, а вслед за ним и другие модели семейства Ми-17 оказалось правильным, поскольку соответствует потребностям рынка авиационных перевозок. В ближайшей перспективе также продолжится обновление парка на Ми-171. «Ми-171А2 — это внук Ми-8 и представляет очень интересное направление работы, которое гораздо важнее вывода на рынок полностью новых моделей вертолетов», — говорит гендиректор «ЮТэйр».

В сегменте средних машин «Вертолеты России» также делают ставку на Ка-62 — гражданский вариант военного вертолета Ка-60 «Касатка», со-

зданного по заданию Минобороны СССР, но так и не запущенного в серийное производство. Основные сферы применения Ка-62 — транспортировка пассажиров, спасательные операции, а также работы в нефтегазовой области и корпоративные перевозки. Высокий уровень энерговооруженности вертолета позволяет эксплуатировать его в широком диапазоне высот. Ка-62 может использоваться в жарком климате и совершать полеты над морем.

В 2016 году опытная машина впервые поднялась в воздух и провела некоторое время на режиме висения. Вскоре возобновятся ее летные испытания, чтобы в текущем году она совершила «первый полноценный полет», рассказал директор департамента авиационной промышленности Минпромторга РФ Сергей Емельянов. Этот вертолет займет промежуточное положение между «Ансатом» и средним многоцелевым Ми-38.

Государство планирует стимулировать спрос на отечественные вертолеты, субсидируя проценты по лизинговым платежам. До сих пор такое субсидирование применялось только для отечественных самолетов, в частности Sukhoi Superjet 100. Помимо поддержки лизинга бюджетные средства пойдут и на создание складов запасных частей, что будет весомой помощью компаниям — операторам вертолетов. Кроме того, государство намерено выделить средства на приоритетные экспортные проекты по сертификации российской авиатехники и возмещению затрат на ее транспортировку. Среди других мер господдержки называют компенсацию затрат на переподготовку летного состава для работы летательных аппаратов на новых типах, включая легкие вертолеты «Ансат».

Елизавета Кузнецова