



БЕ-200 ЗАНИМАЕТ УНИКАЛЬНУЮ РЫНОЧНУЮ НИШУ ПЯТИМЕСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА-АМФИБИИ. В РОССИИ СПРОС НА НЕЕ МИНИМАЛЕН

амфибии. Но нельзя забывать о том, что многофункциональная амфибия в Европе уже эксплуатируется и довольно давно — это канадский Bombardier CL-415 и его прямой предшественник Canadair CL-215. Эти самолеты используются на тушении лесных пожаров в Европе с 1968 года, конструкция CL-415 отличается максимальной простотой и технологичностью, что в силу специфики применения сделало этот самолет очень популярным. Заказчиками этих машин выступают не только противопожарные и спасательные ведомства

разных стран, но и частные компании: за более чем 40-летнюю историю самолета произведено 198 единиц, в том числе более 40 современных CL-415. К достоинствам канадской амфибии можно также отнести и относительно невысокую цену — около \$26 млн (то есть меньше 800 млн руб.). А благодаря турбовинтовым двигателям канадский самолет в эксплуатации значительно дешевле реактивного Be-200.

С другой стороны, российская амфибия более скоростная и принимает на борт 12 тонн воды, что вдвое превышает возможности конкурента. Однако ряд экспертов сомневается в том, что такие технические возможности самолета могут быть эффективно использованы. Руководитель кафедры процессов горения в Высшей инженерной пожарно-технической школе МВД СССР (ныне Академия Государственной противопожарной службы МЧС России) доктор технических наук Иосиф Абдурагимов в одной из своих работ утверждает, что при тушении лесных пожаров коэффициент полезного использования воды, поданной с самолета и через полог леса, из-за неизбежного «промазывания» и ряда других специфических причин составляет менее 1%. Из-за этого вода «не успевает отобрать у горящей древесины и 5–10% того количества тепла, которое она могла бы отнять при правильной организации режима подачи воды на поверхность горящей древесины». В переводе на понятный обычайству языки это означает, что применение авиации для тушения лесных пожаров в принципе не особо эффективно.

Исключение составляют верховые пожары, а также случаи, когда применение авиации неизбежно из-за отсутствия альтернативы, но тут, считает господин Абдурагимов, более эффективным было бы применение пожарных вертолетов, поскольку они способны более точно сбрасывать воду.

И все же шансы попасть в европейскую противопожарную эскадрилью у Be-200 есть: источники в авиапроме объясняют интерес французов к таганрогской амфибии, в частности, политическими мотивами, обусловленными приобретением ВМФ России французских десантных кораблей Mistral.

Однако нельзя не отметить того, что Be-200 не лишен общего для всех российских самолетов недостатка, способного свести на нет перспективы эксплуатации этой машины в Европе. Речь идет об отсутствии системы технического и послепродажного обслуживания самолета вне стен завода-производителя — к ее созданию авиастроители пока даже не приступали. А если учесть, что Bombardier для эксплуатации своих машин создало все условия, включая развитую сеть технических центров, то перспективы Be-200 на этом рынке, по сути, рынок Bombardier, представляются довольно призрачными.

По мнению главы аналитической службы агентства «Авиапорт» Олега Пантелеева, «лучшим продавцом Be-200 в Европе может стать очередное жаркое и засушливое лето»: последние годы демонстрируют, что европейская система противопожарной обороны не всегда справляется с разгулом стихии. «Возникновение масштабных чрезвычайных ситуаций перечеркивает все экономические выкладки, в результате чего, в том числе под давлением общественности, европейские государства будут вынуждены принимать радикальные решения, и шансы Be-200 в этом контексте многократно возрастают», — считает эксперт. Правда, господин Пантелеев считает, что европейские правительства заинтересованы не в покупке дорогостоящей противопожарной техники и системы ее обслуживания, а скорее в получении услуги тушения пожаров. «Возможно, было бы целесообразным создание некой межгосударственной структуры, которая могла бы оказывать эту услугу, обеспечивая экономику эксплуатации парка авиатехники», — говорит он. ■

Ударим ремонтом по замене!

Для Ваших CF-34 мы фокусируем наши усилия, в первую очередь, на ремонте, а не на замене деталей — это выделяет нас в сфере техобслуживания двигателей. Мы предлагаем индивидуальные решения по объему работ и сервису. Мы опираемся на передовой в мире инженерный опыт по ремонту двигателей CF-34, не говоря уже о лучшем в своем классе сервисе и глобальной поддержке клиентов непосредственно на борту. Убедитесь сами, как MTU Maintenance поможет сделать Ваши затраты ниже, чтобы Вы могли летать выше!

www.mtu.de

реклама

№38 ВТОРНИК 16 АВГУСТА 2011 ГОДА / КОММЕРСАНТ BUSINESS GUIDE / 19