

ВЗЛЕТ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

WWW.TAKE-OFF.RU

10.2008 (46) октябрь

**Кризис
«ЭйрЮниона»**

[с.32]

**Авиаперевозки
по-украински – 2008**

[с.40]

**Авиапром
Украины:**

**Корпорация. Концерн.
Что дальше?**

[с.14]

**МиГ-29К – снова на
«Нитке»**

[с.50]

**«Грипен» ищет
новых покупателей**

[с.52]

**Записки пассажира
Бе-200**

[с.10]

**А400М:
представление
проекта**

[с.20]

ISSN 1819-1754



Заметки с Гидроавиасалона – 2008 [с.4]



THE POWER
OF FLIGHT

Что появилось первым – «БЮДЖЕТНАЯ» АВИАКОМПАНИЯ ИЛИ «БЮДЖЕТНЫЙ» ДВИГАТЕЛЬ?

Давайте обратимся к фактам. Известно, что двигатели CFM56[™] обладают низкой стоимостью владения при установке на узкофюзеляжные самолеты производства как Airbus, так и Boeing. На семейство CFM56 существует большее число заказов от перевозчиков, чем на любой другой двигатель, производимый конкурирующими компаниями. Согласно данным справочника OAG, абсолютное большинство международных «бюджетных» авиакомпаний эксплуатируют двигатели CFM56. Ryanair и easyJet – перевозчики, разместившие крупнейшие заказы на самолеты, – выбрали двигатели CFM56. Учитывая это, как вы ответите на вопрос: «Что появилось первым – «бюджетная» авиакомпания или «бюджетный» двигатель?» Ответ можно получить на сайте www.cfm56.com/contact.htm



4



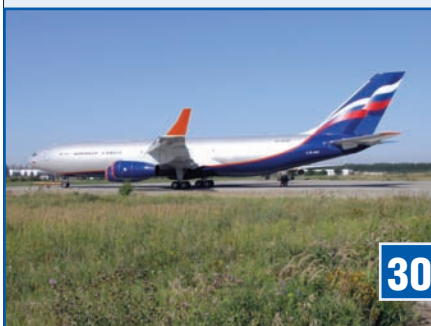
10



14



20



30

ГИДРОАВИАСАЛОН-2008 4

- Амфибии снова слетелись в Геленджик
- Первый таганрогский Бе-200ЧС будет готов через три года
- Продолжаются работы по А-42
- Новые проекты «Бериева»
- Бе-32 возрождается?
- Аэропорт Геленджика: стройка затягивается
- «Бериев» и «Вега» продолжают работы по комплексам РЛДН
- Модернизированные Ту-142 из Таганрога
- Запорожские моторостроители объединяются

Из Москвы – в Геленджик и обратно

У читателя, увидевшего заголовок этих «записок авиапассажира», может возникнуть вопрос: а как же это, собственно, сейчас можно долететь в Геленджик, если старый городской аэропорт закрыт уже скоро почти четыре года, а новый так еще и не построен? Ведь ближайшие к нему аэропорты находятся только в Анапе и Краснодаре, от которых до популярного курорта, где можно «пройтись по Абрикосовой, свернуть на Виноградную и на Тенистой улице постоять в тени» минимум пару часов трястись в душном автобусе или испытывать судьбу по узким горным серпантинам с лихим местным таксистом. Но ведь мы отправляемся на «Гидроавиасалон» – туда, где самолеты летают прямо с воды Геленджикской бухты! Так, благодаря любезности организаторов выставки, у нас появляется уникальный шанс стать одними из совсем немногих пока пассажиров самолета-амфибии Бе-200ЧС, готового доставить нас с подмосковного аэродрома в Жуковском прямо в Геленджик. С борта Бе-200ЧС – репортаж Андрея Фомина

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 12

- ОАК отчиталась перед Владимиром Путиным

Авиапром Украины:

мучительный поиск «недостающего ингредиента»

Авиапром Украины последний год раздирают внутренние противоречия. Оказалось, что трудная и неблагодарная миссия «собирателя» украинских авиапромышленных активов является чуть ли не главной и единственной проблемой, решение которой станет залогом успешной и плодотворной работы предприятий авиастроения Украины. По крайней мере, именно такое впечатление складывается, когда наблюдаешь за непрекращающейся дискуссией о методах и формах руководства отраслью. Усугубляет ситуацию и частая смена руководящих «игроков»: за последние три года существовало четыре правительства, каждое из которых имело свои взгляды на интеграцию национального авиапрома. И каждый из министров промышленной политики Украины – Владимир Шандра, Анатолий Головки и Владимир Новицкий – подходили со своими мерками к делу формирования интегрированной структуры в авиастроении Украины. За это время из поля зрения окончательно выпали действительно важные вопросы управления отраслью, что и не замедлило сказаться на результатах. Ни в 2006 г., ни в 2007 г. заказчики, в первую очередь иностранные, так и не получили ни одного из заказанных самолетов. Единственным достижением украинского серийного самолетостроения за последние три года можно считать пока только постройку в 2007–2008 гг. на «Авианте» за бюджетные средства для МЧС Украины четырех противопожарных Ан-32П, передача которых заказчику состоялась в нынешнем году. Современную ситуацию в украинской авиапромышленности анализирует Наталья Печорина

Новый «еврогрузовик»

Военно-транспортный самолет А400М: представление проекта

Как уже сообщал наш журнал, минувшим летом, 26 июня, в испанской Севилье состоялась выкатка первого военно-транспортного самолета нового поколения А400М, созданного концерном EADS и призванного со временем заменить весь парк самолетов данного класса в ряде стран НАТО. Важность события оказалась настолько высока, что церемонию провел лично король Испании Хуан Карлос I. Ожидается, что уже через несколько лет такие машины смогут появиться на вооружении ВВС некоторых стран Европы – Франции, Германии, Великобритании, Испании и Турции, а позднее – Люксембурга и Бельгии. Заказы на А400М на сегодня разместили также две страны, далекие от Европы – ЮАР и Малайзия. Владимир Щербakov подготовил подробный материал о новинке европейского самолетостроительного концерна

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ 30

- «Аэрофлот-Карго» принимает Ил-96-400Т
- «Аэрофлот» разводится с «дочками»
- Кризис докатился до Дальнего Востока

32



«ЭйрЮнион» умер, да здравствует «ЭйрЮнион»?

Одним из самых обсуждаемых событий минувшего лета в гражданской авиации России стал жесточайший кризис, поразивший альянс «ЭйрЮнион», который объединяет пять авиакомпаний – «КрасЭйр», «Домодедовские авиалинии», «Самару», «Омскавиа» и «Сибавиатранс» – и сопоставим по суммарному объему перевозок с лидерами отечественного рынка. По итогам прошлого года «ЭйрЮнион», перевезший более 3 млн пассажиров и выполнивший около 10 млрд пасс.-км, занимал условное пятое место в российском рейтинге авиакомпаний по количеству перевезенных пассажиров и четвертое – по пассажирообороту, пропустив вперед только «Аэрофлот», «Сибирь», «Трансаэро» и ГТК «Россия». В истории «ЭйрЮниона» было все как в детективном романе: попытки договориться с конкурентами, консолидация пакетов акций со стороны частных акционеров, противодействие государственных чиновников из Росимущества, два Указа Президента РФ, накопившиеся к концу этого лета миллиардные долги, приведшие к потере доверия партнеров, задержкам и отменам рейсов, и томительное ожидание развязки. Сегодня, восстанавливая в памяти события минувших лет, невольно замечаешь, что многих неприятностей можно было бы избежать, о многом предупреждали руководители авиакомпаний и специалисты... Но череда ошибок, заблуждений, упущенных возможностей и невыполненных поручений привела к крупнейшему в отечественной авиационной отрасли кризису: авиакомпании «ЭйрЮниона» попали в пике, из которого, как стало очевидно в августе, уже не могут выбраться. Олег Пантелеев анализирует причины кризиса «ЭйрЮниона» и пытается спрогнозировать дальнейшее развитие ситуации

40



Украинские авиаперевозки:

административные методы «задают» скромный рост?

Украинские авиационные перевозки из года в год демонстрируют рост показателей. Это происходит как за счет усилий авиакомпаний по расширению маршрутной сети, увеличению частоты рейсов и парка самолетов, так и благодаря медленному, но все-таки стабильному повышению уровня жизни жителей страны. С другой стороны, своеобразным источником повышения благосостояния и развития украинских авиакомпаний служит государственный «патронат» со стороны Минтранса. До недавнего времени такие отношения устраивали обе стороны: Минтранс, в меру возможностей, демонстрировал «господдержку» украинским перевозчикам, а те, в свою очередь, пользуясь закрытостью украинского рынка авиаперевозок, занимались собственным развитием. Так продолжалось до конца 2007 г., когда произошла смена руководства министерства. Новый министр транспорта и связи Украины Иосиф Винский заявил о необходимости сделать авиаперевозки более доступными для украинских граждан, и с этой целью Минтранс начал переговоры с иностранными «бюджетными» компаниями. В итоге первый «лоу-кост» – венгерская «Визз Эйр» (Wizz Air) – уже получила украинский сертификат эксплуатанта, и с начала июля этого года начала выполнять рейсы Киев–Симферополь. В планах министра – привлечение еще двух–трех низкобюджетных «иностранцев». Современное состояние гражданской авиации Украины анализируют Наталья Печорина и Андрей Фомин

40



ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ 48

48



- «Белые лебеди» над Карибами
- Военная авиация Украины демонстрирует свою мощь

МиГ-29К – снова на «Нитке»

В Крыму начаты испытания аэрофинишеров для «Викрамадитьи»

1 сентября на крымском учебно-тренировочном комплексе «Нитка» начались испытания оборудования первого аэрофинишера, предназначенного для установки на истребителе «Викрамадитья», работы по которому во исполнение российско-индийского контракта на ремонт и модернизацию тяжелого авианесущего крейсера «Адмирал Флота Советского Союза Горшков» по заказу индийских ВМС осуществляет северодвинское предприятие «Севмаш». Для практической отработки первого аэрофинишера на полигон «Нитка» на крымском аэродроме «Саки» из России прибыл опытный истребитель МиГ-29К №312. На испытаниях в Крыму побывал наш корреспондент Виктор Друшляков

50



Шведская альтернатива

«Грипен» на пути к новым покупателям

Как уже сообщал наш журнал, 27 мая с заводского аэродрома шведской компании «Сааб» в Линчолинге в воздух впервые поднялся опытный самолет «Грипен Демо», который стал демонстрационным образцом глубоко модернизированного истребителя «Грипен» NG. На прошедшем в июле авиасалоне в Фарнборо компания-разработчик представила презентацию активизировавшейся маркетинговой программы по продвижению «Грипена» на мировой рынок, во время которой подробно рассказала как об уже достигнутых успехах «Сааба» на рынке, так и о ряде возможных будущих контрактов. На презентации побывал наш обозреватель Александр Велович

52



БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ 54

54



- Трагедия в Перми
- Катастрофа в Бишкеке: предварительные результаты

КОНЦЕВАЯ ПОЛОСА 56

- Акт вопиющего вандализма на ВВЦ

Амфибии снова слетелись в Геленджик

В период с 4 по 7 сентября в г. Геленджике, на территории испытательно-экспериментальной базы ТАНТК им. Г.М. Бериева, состоялась 7-я Международная выставка по гидроавиации «Гидроавиасалон-2008». В церемонии открытия выставки приняли участие заместитель министра промышленности и торговли РФ Станислав Наумов, президент ОАК Алексей Федоров, генеральный директор – генеральный конструктор ТАНТК им. Г. М. Бериева Виктор Кобзев, заместитель директора ФСВТС Владимир Палешук, президент



Андрей Фомин



Алексей Михеев

корпорации «Иркут» Олег Демченко, генеральный директор Концерна радиостроения «Вега» Владимир Верба, руководители администраций Краснодарского края, г. Геленджика и др.

Всего было зарегистрировано 146 компаний-участников, причем помимо отечественных организаций в «Гидроавиасалоне-2008» приняли участие фирмы из Беларуси, Бельгии, Германии, Италии, Нидерландов, Сингапура, США, Украины, Франции, Швеции.

К «Гидроавиасалону-2008» был введен в строй новый большой стационарный пластиковый павильон, заменивший прежнюю сборную матерчатую конструкцию (правда,

централизованную систему кондиционирования или хотя бы эффективной вентиляции наладить в нем, к сожалению, не удалось, что с учетом традиционно жаркой геленджикской погоды доставляло экспонентам немало неудобств). Общая площадь экспозиции, в учетом открытых площадок и восьми капитальных шале, возведенных к предыдущему гидроавиасалону, составила 130 тыс. м². Число посетителей «Гидроавиасалона-2008» достигло 15 тыс. чел., а его работу освещали 144 российских и зарубежных журналиста, части из которых организаторами была любезно предоставлена возможность прибыть на выставку из Москвы на самолете-амфибии Бе-200ЧС с посадкой на воду

непосредственно в Геленджикской бухте.

К «Гидроавиасалону-2008» был проявлен значительный интерес со стороны деловых кругов: его посетили и провели переговоры делегации и представители Азербайджана, Греции, Венесуэлы, Индии, Ирана, Казахстана, КНР, Филиппин. Традиционно большое число деловых посетителей прибыло из стран Евросоюза – Германии, Швейцарии, Франции, Польши, Великобритании, а так же из США и Таиланда. «Гидроавиасалон-2008» стал практической площадкой для продвижения совместных авиационных программ – европейской сертификации самолета-амфибии Бе-200ЧС и легкого самолета-амфибии Бе-103. Кроме того, в ходе выставки были проведены переговоры с представителями деловых кругов Египта, Филиппин, Франции и Венгрии по вопросам продаж самолета-амфибии Бе-103 в эти страны, развертывания лицензионного производства и его совместной эксплуатации.

Кроме того, 5–6 сентября в рамках «Гидроавиасалона-2008» прошла ставшая уже традиционной Международная научная конференция по гидроавиации (ее заседания проводились в отеле «Надежда» в пос. Кабардинка и в Геленджикском центре климатических испытаний ВИАМ). В ее работе приняли участие более 135 специалистов из России, США, Франции, Таиланда и Украины. Конференция проводилась в семи секциях, на которых были заслушаны и обсуждены 111 докладов.

Генеральными спонсорами нынешнего «Гидроавиасалона-2008» высту-

пили Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», КБ «Русский Славянский банк» и компания IFS – один из крупнейших разработчиков корпоративного программного обеспечения.

Ну и наконец о главном – об участвовавших в выставке амфибийных летательных аппаратах. В этот раз в полете, на земле и на море демонстрировались более двух десятков самолетов и вертолетов, среди которых как традиционные участники геленджикских салонов – прототип тяжелого самолета-амфибии А-40, пара многоцелевых Бе-200ЧС и два легких Бе-103, восьмиместный самолет-амфибия ЛА-8 самарского НПО «АэроВолга», вертолеты Ка-27ПС, а также пилотажные группы ВВС России «Русские Витязи» и «Стрижи» на истребителях Су-27 и МиГ-29 из подмосковной Кубинки (они, как обычно, совершали полеты с военного аэродрома «Крымск»), так и несколько зарубежных дебютантов: поплавковый гидросамолет «Цесна Караван» и оборудованный поплавками популярный в России легкий американский вертолет «Робинсон» R44.

Согласно информации директора по полетам ООО «Гидроавиасалон» Кима Никитенко, всего в ходе нынешней выставки было выполнено 96 полетов, в т.ч. 80 показательных. Среди них 11 полетов на А-40, 17 – на Бе-200ЧС (RF-21512), шесть – на Бе-200ЧС (RF-32767), 18 – на двух Бе-103, три – на ЛА-8, восемь – на R44, девять – на Ка-27ПС и Ми-8. **А.Ф.**

Первый таганрогский Бе-200ЧС будет готов через три года

Участниками нынешней выставки в Геленджике стали сразу два многоцелевых самолета-амфибии Бе-200ЧС. Один из них (RF-21512) принадлежит ТАНТК им. Г.М. Бериева и пилотировался его летчиками-испытателями. Второй (RF-32767) представляло на «Гидроавиасалоне» МЧС России – стартовый заказчик амфибии. Всего на сегодня построено семь самолетов Бе-200: две опытные машины (Бе-200 и Бе-200ЧС) имеются у ТАНТК, четыре серийных Бе-200ЧС эксплуатируются МЧС России и еще один Бе-200ЧС в апреле этого года поставлен первому зарубежному заказчику – МЧС Азербайджана (см. «Взлёт» №5/2008, с. 56). Все они построены в Иркутске, на авиационном заводе корпорации «Иркут». Там же завершается изготовление еще двух серийных машин по заказу МЧС. Однако все последующие самолеты данного типа планируется собирать уже в Таганроге, на производственных мощностях ТАНТК, с привлечением к работам и завода «ТАВИА».

О некоторых деталях перевода серийного производства Бе-200 в Таганрог рассказал на «Гидроавиасалоне-2008» генеральный директор – генеральный конструктор ТАНТК им. Г.М. Бериева Виктор Кобзев. Он сообщил, что к настоящему времени завершён перенос оснастки для изготовления самолета из Иркутска в Таганрог, и здесь в августе этого года уже



осуществлен запуск в производство первых деталей на стартовую партию из десяти Бе-200. Вместе с тем, в рамках программы Бе-200 планируется сохранить глубокую кооперацию с Иркутским авиационным заводом, где будет продолжено изготовление комплектов крыльев и механизации для всех выпускаемых амфибий данного типа. Первый Бе-200 таганрогской сборки планируется выпустить 2011 г.

Общую стоимость программы перевода производства Бе-200 из Иркутска в Таганрог и затрат на изготовление первых пяти самолетов таганрогской сборки Виктор Кобзев оценивает в 4,8 млрд руб. (около 200 млн долл.), из которых примерно 1,7 млрд руб. (около 70 млн долл.) составляют затраты собственно на перенос производства. Средства для этого выделяет в виде кредита «Внешэкономбанк». Еще пять машин из стартовой партии в десять Бе-200

таганрогской сборки, по мнению главы ТАНТК, будут строить уже на средства, полученные от новых контрактов, которые планируют заключить «Иркут» и ОАК. Как сообщил Виктор Кобзев, к настоящему времени правительством уже дано указание о необходимости поставки МЧС России еще восьми Бе-200ЧС в дополнение к имеющемуся заказу на семь таких машин (три из них еще предстоит поставить в ближайшие годы). К ноябрю этого года должны определиться детали нового контракта. Кроме того, по мнению г-на Кобзева, вполне вероятны заказы на несколько амфибий от ряда европейских стран, в первую очередь Португалии и Греции. Но поставки Бе-200ЧС-Е в Европу станут возможны только после завершения процедуры европейской сертификации амфибии, которой на фирме придают сейчас одно из первоочередных значений. На эти работы (а также на разработку 68-местной пассажирской

и транспортной версий) фирме выделяется определенное государственное финансирование в рамках программ гражданской авиации ОАК.

Не исключает глава ТАНТК и возможности, что к идее закупок Бе-200 может рано или поздно обратиться и Министерство обороны России. Бе-200 близок по размерности к довольно широко использовавшимся в авиации ВМФ амфибиям Бе-12, выпуск которых прекращен еще в 1973 г. Как сообщил в Геленджике начальник ВВС и ПВО Военно-морского флота России генерал-майор Николай Куклев, в настоящее время Бе-12 остаются на вооружении только Черноморского флота, продолжающего эксплуатацию девяти таких машин (в т.ч. восемь – в противолодочном варианте). Но всем им давно необходима модернизация, да и уровень исправности старых амфибий оставляет желать много лучшего. ТАНТК и «ТАВИА» проводят работы по продлению эксплуатации Бе-12, однако, по мнению Виктора Кобзева, в любом случае больше чем 5–7 лет оставаться в строю они не смогут. «Нужно вовремя уйти на пенсию», как образно выразился г-н Кобзев, иначе дальнейшая безопасная и эффективная эксплуатация Бе-12 будет обходиться очень дорого. Вот в этом контексте и может рассматриваться Бе-200, который способен стать достойным преемником знаменитым Бе-12, тем более что возможность создания на базе самолета МЧС противолодочной и патрульной амфибии ВМФ уже давно предлагалась. Однако, по словам Виктора Кобзева, пока вопрос поставок Бе-200 в ВМФ России еще находится на самом предварительном этапе проработки. **А.Ф.**



Продолжаются работы по А-42

По традиции, пожалуй, наиболее впечатляющим участником программы показательных полетов «Гидроавиасалона-2008» стал прототип самого крупного на сегодня в мире реактивного самолета-амфибии А-40 «Альбатрос», максимальная взлетная масса которого может достигать 86 тонн. Выставки в Геленджике являются одним из поводов для поддержания летной годности этой машины, имеющей бортовой №20 и ставшей в свое время вторым опытным экземпляром «Альбатроса», выпущенным уже почти два десятилетия назад, в ноябре 1989 г. (первый А-40 с бортовым №10 впервые взлетел с таганрогского аэродрома 8 декабря 1986 г., а с воды – 4 ноября 1988 г., но уже давно не поднимался в воздух). Здесь необходимо сделать одно уточнение, чтобы внести ясность, почему на борту машины теперь нанесено другое название – А-42ПЭ.

Еще во второй половине 80-х гг., после нашумевшей трагической катастрофы подводной лодки «Комсомолец», на базе противолодочной амфибии А-40 коллективу ТАНТК была задана разработка специализированной поисково-спасательной машины, названной А-42 (позднее для нее применялось и название Бе-42). В таком варианте велась так и не завершившаяся постройка третьего экземпляра «Альбатроса». С течением временем, уже в середине 90-х, программа переросла в проект многоцелевого патрульного и поисково-спасательного самолета-амфибии, для экспортного варианта, для которого было утверждено название А-42ПЭ.

От прежнего А-40 его должна была отличать не только возросшая до 96 тонн максимальная взлетная масса, но и новая силовая установка из двух винтовентиляторных двигателей Д-27А мощностью по 14 000 л.с. (примерно таких, как применяемые на Ан-70) и одного стартового реактивного РД-33АС тягой 5200 кгс, а также модернизированный комплекс оборудования – поисково-прицельная система «Морской Змей», пилотажно-навигационный комплекс АРИА-В и т.д. Модель А-42ПЭ с винтовентиляторными двигателями не раз в прежние годы демонстрировалась на выставках в Геленджике, однако еще на прошлом «Гидроавиасалоне» руководитель ТАНТК Виктор Кобзев заявил, что в будущем «Альбатрос» получит новую силовую установку (см. «Взлёт» №10/2006, с. 5).

Несколько лет назад Министерство обороны выдало бериевцам заказ на разработку многоцелевого патрульного и поисково-спасательного самолета-амфибии А-42 с реактивными двигателями ПС-90А-42. Применение такой силовой установки вместо нынешних Д-30КПВ тягой 12 000 кгс, установленных на опытном А-40, позволит улучшить летно-технические данные машины и обеспечить дальнейшее повышение его взлетной массы. Разработку ПС-90А-42 на базе ПС-90А, применяемых сегодня на самолетах Ту-204 и Ил-96, и ПС-90А-76, устанавливаемых на модернизированных транспортных Ил-76 и их модификациях, ведет



Алексей Михеев

Пермский моторостроительный комплекс. Но поскольку участие в международных выставках образцов военной авиационной техники и техники двойного назначения строго регламентируется рядом нормативных документов, «старый знакомый» А-40, оснащенный двумя Д-30КПВ, с некоторых пор и летает под не вполне соответствующим действительности именем А-42ПЭ (это название, в соответствии с именуемым у ТАНТК им. Г.М. Бериева официально утвержденным рекламным паспортом, было нанесено на борт амфибии вместо прежнего А-40 прямо на глазах у посетителей выставки во время одного из предыдущих геленджикских авиасалонов).

В ходе нынешней выставки стали известны некоторые подробности о планах Минобороны в отношении будущего А-42. Как заявил в Геленджике заместитель начальника ВВС и ПВО Военно-морского флота России генерал-майор Николай Куклев, появления первого А-42, по действующим планам, военные ожидают уже в 2010 г. «При создании нового самолета А-42 мы пошли на расширение его задач. У него новые возможности по дальности полета, продолжительности, экономии топлива на 20%. До 2013 г. в бое-

вой состав морской авиации войдут четыре самолета-амфибии А-42, из которых первый будет принят на вооружение в 2010 г.», – сообщил агентству РИА «Новости» генерал Куклев. Однако не исключено, что генерал настроен слишком оптимистично. По крайней мере, главный конструктор ТАНТК им. Г.М. Бериева Виктор Пономарев, отвечающий на фирме за проекты А-40 и А-42, более сдержан в своих оценках сроков осуществления работ по А-42. Отвечая на соответствующий вопрос на пресс-конференции в ходе «Гидроавиасалона-2008», он сказал, что программа в настоящее время находится в стадии опытно-конструкторских работ, но сроки их осуществления пока «оставляют желать лучшего» и будут определяться фактически выделяемым заказчиком финансированием. В интересах создания А-42 используется и летящий сейчас А-40. Так, воспользовавшись «Гидроавиасалоном-2008» для перебазирования «Альбатроса» из Таганрога на Геленджикскую испытательно-экспериментальную базу ТАНТК, бериевцы прямо в ходе выставки провели на А-40 несколько испытательных полетов и работ, в частности по отработке поисково-спасательного оборудования амфибии.

А.Ф.



Алексей Михеев

Новые проекты «Бериева»

ТАНТК им. Г.М. Бериева продолжает разработку сразу нескольких перспективных проектов самолетов-амфибий гражданского назначения взлетной массой от 1,5 до 22 тонн – легкого четырехместного Бе-101, 27-местного Бе-112 и 44-местного Бе-114. На нынешнем «Гидроавиасалоне» удалось узнать некоторые подробности о ходе их реализации.

Легкий многоцелевой самолет-амфибия Бе-101, предназначенный для коммерческой и частной эксплуатации, может перевозить при одном пилоте до трех пассажиров или 255 кг груза. Он оснащается одним поршневым двигателем Ю-550N компании «Теледайн» мощностью 310 л.с. с толкающим винтом MTV-9. Максимальная взлетная масса машины – 1570 кг, максимальная крейсерская скорость – 275 км/ч, дальность полета – до 1000 км. Бе-101 сможет летать как с грунтовых аэродромов (длина разбега – всего 210 м, пробега – 190 м), так и с небольших водоемов глубиной не менее 0,9 м при высоте волны до 0,45 м (длина разбега по воде 350 м, пробега – 270 м).

По словам главного конструктора Вадима Зданевича, в настоящее время завершается изготовление оснастки для постройки первого Бе-101. Важной особенностью проекта является то, что в ходе его реализации предполагается отработать широкий круг вопросов технологии применения композиционных материалов в морской авиации.

В отличие от Бе-101, проекты Бе-112 и Бе-114 пока находятся на стадии научно-исследовательских работ, в ходе которых изучается концепция самих машин (в частности, ведется отработка на летающих радиоуправляемых моделях) и ведутся исследования рынка. Обе машины выполнены по схожей схеме, отличаясь, по сути, только компоновкой силовой установки. Характерная особенность обеих – наличие грузовой рампы в хвостовой части для погрузки различных грузов, включая транспортные средства и длинномеры, что обеспечивает им высокую эффективность при перевозке пассажиров и грузов на местных воздушных линиях.

Бе-112 рассчитан на взлетную массу 11 т и коммерческую нагрузку 2350 кг (27 пассажиров при двух членах экипажа). Крейсерская скорость его полета составляет 370 км/ч



(максимальная – 420 км/ч), дальность полета – 1000 км. Для эксплуатации Бе-112 достаточно грунтовой или укатанной снежной ВПП длиной всего 850 м, а на воде длина разбега составляет 860 м, пробега – 515 м, максимально допустимая высота волн – 0,8 м. В качестве силовой установки рассматриваются два турбовинтовых двигателя РТ6А-67R мощностью по 1400 л.с., установленные в носках консолей вертикального оперения.

Бе-114 вдвое тяжелее: его максимальная взлетная масса – 22 т,

максимальная коммерческая нагрузка – 6 т (или 44 пассажира). Максимальная крейсерская скорость составляет 530 км/ч, дальность полета с максимальной нагрузкой – 1000 км, с грузом 2 т – до 4900 км. Для эксплуатации Бе-114 будет достаточно грунтовой или укатанной снежной ВПП длиной 1300 м, с воды же он может взлетать при высоте волны до 1 м. Силовая установка включает два двигателя ТВ7-117С серии 2 мощностью по 2800 л.с., установленные на крыле.

А.Ф.



Бе-32 возрождается?

На «Гидроавиасалоне-2008» стало известно, что ТАНТК недавно возобновил работы по проекту своего легкого турбовинтового самолета местных воздушных линий Бе-32, созданного еще при жизни Г.М. Бериева (первый полет головного самолета Бе-32 установочной партии состоялся еще в 1970 г.). В свое время успешно прошедший испытания Бе-32 был принесен в жертву политике кооперации стран – членов СЭВ, когда в СССР начали в массовых количествах поставляться чехословац-

кие самолеты L-410 аналогичного назначения. Почти 20 лет никакие работы по Бе-32 не велись, но в середине 90-х машину попытались «реанимировать», восстановив в летном состоянии первый серийный самолет, переименованный в Бе-32К (теперь его оснастили канадскими двигателями РК6А-65В, которые планировали выпускать на совместном с фирмой «Климов» предприятии в С.-Петербурге). Но и эта попытка тогда не увенчалась успехом. И вот сейчас, по прошествии еще десятка с лишним лет,

у бериевского «летающего микроавтобуса», возможно, появились надежды на будущее.

Модернизированным самолетом Бе-32КМ, весьма подходящим для эксплуатации на севере, очень заинтересовались в компании из Якутии. Как сообщил в Геленджике генеральный директор ТАНТК Виктор Кобзев, стороны уже подошли к «стадии подписания лизинговых соглашений». Так что, вполне возможно, скоро могут появиться новости о «реинкарнации» уже позабытого было бериевского проекта конца 60-х.

Для модернизированного Бе-32КМ в Таганроге сейчас раз-

рабатывается новая носовая часть фюзеляжа с использованием композиционных материалов. Кроме того, на самолете полностью будет обновлена авионика. Силовую установку Бе-32КМ составят два канадских двигателя РТ6А-65В мощностью по 1100 л.с. В зависимости от компоновки салона самолет сможет перевозить от 7 до 15 пассажиров (по схеме 1+1 в ряду) на расстояние до 1950 км с максимальной крейсерской скоростью 520 км/ч, при этом потребная длина ВПП (в т.ч. грунтовой) составляет всего 830 м. Взлетная масса Бе-32КМ – 7300 кг, экипаж – два человека.

А.Ф.

Аэропорт Геленджика: стройка затягивается



Алексей Михеев

Одним из главных разочарований «Гидроавиасалона-2008» стало то, что вопреки имевшимся ранее надеждам, к этому сезону в

Геленджике так и не успели достроить новый современный аэропорт (подробнее о нем – см. «Взлёт» №9/2006, с. 30–31). С учетом того,

что старый аэропорт в городе закрыли еще в декабре 2004 г., это не только не позволило расширить экспозицию «Гидроавиасалона» «сухопутной» авиатехникой, как это делалось раньше, но и затруднило доставку на выставку участников и гостей.

Как сообщил в Геленджике генеральный директор ТАНТК им. Г.М. Бериева Виктор Кобзев, основные причины задержек в строительстве связаны с урегулированием нормативно-правовых вопросов, касающихся отвода земель под новый аэропорт. В результате, на сегодня в Геленджике уже готова новая ВПП длиной 3100 м, но строительство всей остальной инфраструктуры аэропорта находится в зачаточной стадии, а к возведению пассажирского терминала не приступали еще и вовсе. Изначально новый аэропорт планировалось ввести в строй в ноябре 2007 г. По словам г-на Кобзева, не так давно министр транспорта России Игорь Левитин ставил задачу завершить стройку к концу

этого года. Однако, увидев своими глазами состояние объекта, в это пока трудно поверить...

Хочется надеяться, что новый аэропорт в Геленджике удастся ввести в строй хотя бы к сезону 2010 г. Тогда и выставка гидроавиации сможет получить мощный импульс к развитию, ведь по словам генерального директора ООО «Гидроавиасалон» Владимира Коноплева, площади аэропорта предполагается использовать для размещения крупной экспозиции авиатехники, в которую могут входить истребители палубной авиации, самолеты авиации ВМФ и специального назначения, административные ЛА и т.п. К тому же, как заявил г-н Коноплев, «площадка «Гидроавиасалона-2010» рассматривается как подготовка к показательным выступлениям авиации во время олимпиады в Сочи в 2014 г.». А уж про рост популярности города-курорта Геленджик, когда с ним будет прямое авиасообщение, можно и не говорить. **А.Ф.**

«Бериев» и «Вега» продолжают работы по комплексам РЛДН

Традиционным участником «Гидроавиасалона-2008» стал Концерн радиостроения «Вега», который связывают с ТАНТК им. Г.М. Бериева давние партнерские связи в области разработки авиационных комплексов радиолокационного дозора и наведения (РЛДН). Созданные этим тандемом самолеты РЛДН А-50 уже почти четверть века несут службу в ВВС России (кстати, в этом году исполнится 30 лет с тех пор, как 19 декабря 1978 г. первый опытный А-50 впервые поднялся в воздух). В настоящее время сотрудничество ТАНТК и «Веги» ведется по двум основным направлениям – программе А-50ЭИ для ВВС Индии и модернизации строевых А-50 для ВВС России.

О ходе работ по индийскому контракту наш журнал уже недавно рассказывал (см. «Взлёт» №9/2008, с. 24). Первый самолет, доработку планера которого и оснащение новыми двигателями ПС-90А-76 выполнил ТАНТК им. Г.М. Бериева, а поставку аппаратуры наведения и связи про-

извел Концерн «Вега», в настоящее время находится в Израиле, где на него уже смонтирован и проходит летные испытания радиотехнический комплекс «Фалькон» компании «Элта». Как сообщил на выставке глава Концерна «Вега» Владимир Верба, поставку первого А-50ЭИ в Индию планируется выполнить в январе-феврале 2009 г. (самолет перелетит к заказчику непосредственно из Израиля). Оставшиеся два самолета по действующему контракту, сборка которых ведется сейчас в Таганроге, будут переданы заказчику в последующие два года. При этом Владимир Верба подчеркнул, что «возможно, будут дополнительные заказы на эти самолеты». В ходе «Гидроавиасалона-2008» между ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева», ФГУП «Рособоронэкспорт», ОАО «Пермские моторы» и ОАО «Концерн «Вега» было подписано соглашение о начале работ по организации системы послепродажного обслуживания поставляемых самолетов РЛДН в ВВС Индии.



Rami Mizrahi

Глава «Веги» также заявил, что его компания совместно с ТАНТК им. Г.М. Бериева продолжает работы по модернизации комплексов РЛДН А-50, находящихся на вооружении ВВС России. Первый такой модернизированный комплекс уже создан и, по словам г-на Вербы, «в настоящее время успешно проходит государственные испытания». Детали модернизации он не раскрывал, ограничившись заявлением о том, что «модернизированные комплексы будут на уровне лучших мировых достижений в этой области, а по

некоторым параметрам российские комплексы опережают западные аналоги».

Кроме того, «Вега» ведет работы и над другими типами комплексов подобного назначения. «В настоящее время, учитывая интерес ряда стран Юго-восточной Азии, в частности Малайзии, Индонезии и ряда других в самолетах РЛДН меньшей размерности, концерн «Вега» активно работает над созданием такой системы на базе среднемагистрального самолета», – заявил в Геленджике Владимир Верба. **А.Ф.**

Модернизированные Ту-142 из Таганрога

Таганрогские самолетостроители из ТАНТК им. Г.М. Бериева и ОАО «ТАВИА» впервые официально представили на нынешней выставке в Геленджике свои предложения по продвижению на экспорт модернизированных дальних самолетов морской авиации – многоцелевого патрульно-противолодочного и ударного самолета Ту-142МЭ (Ту-142MSD) и самолета-ретранслятора связи с подводными лодками Ту-142МРЭ.

Разработанный АНТК им. А.Н. Туполева и выпускавшийся серийно таганрогским заводом (ныне «ТАВИА») дальний противолодочный самолет Ту-142М сегодня в нескольких модификациях состоит на вооружении авиации ВМФ России, применяясь как на Северном, так и на Тихоокеанском флотах. Кроме того, во второй половине 80-х гг. восемь противолодочных самолетов Ту-142МЭ были поставлены ВМС Индии. По всей видимости, именно на них и нацелен предлагаемый модернизированный авиационный комплекс Ту-142МЭ (Ту-142MSD, где SD – от названия разработанной концерном «Ленинец» новой поис-



ково-прицельной системы «Морской Змей» – *Sea Dragon*), предназначенный для поиска, слежения и уничтожения подводных лодок, поражения противокорабельными ракетами надводных, прибрежных и наземных объектов, а также для дозаправки других самолетов в воздухе, ведения радиотехнической разведки, охраны и наблюдения прибрежной зоны, экологического контроля морской поверхности и т.п. Применение нового комплекса оборудования и противокорабельного управляемого ракетного оружия – главные отличительные особенности нового варианта самолета. Восемь ракет

типа Х-35Э размещаются у него под крылом на четырех сдвоенных узлах подвески. Вместо них может быть в перспективе обеспечено применение шести российско-индийских ракет «Брамос». Масса боевой нагрузки Ту-142МЭ в этом случае достигает 15,3 т (во внутреннем отсеке самолет может принимать на борт до 9,1 т различного вооружения). Максимальная взлетная масса Ту-142МЭ составляет 185 т, а крейсерская скорость – 690–705 км/ч, скорость барражирования на малых высотах (от 400 до 2000 м) – 450 км/ч. С восемью ракетами Х-35Э самолет будет иметь максимальную дальность полета 9500 км, а с шестью «Брамосами» – 7500 км. Время барражирования на удалении 2000 км от базового аэродрома составляет 6,7–7,6 ч, на удалении 4000 км – 1,9–2,2 ч.

Самолет-ретранслятор Ту-142МР был в свое время разработан на базе Ту-142М силами ТАНТК им.

Г.М. Бериева и выпускался серийно заводом «ТАВИА». Несколько таких самолетов состоит на вооружении авиации Северного и Тихоокеанских флотов ВМФ России. Теперь подобный комплекс предлагается и потенциальным зарубежным заказчикам (очевидно, под ними, в первую очередь, подразумевается уже эксплуатирующие Ту-142МЭ ВМС Индии). Самолет-ретранслятор дальней радиосвязи с погруженными подводными лодками Ту-142МРЭ имеет максимальную взлетную массу 184 т и максимальную дальность полета 12 000 км, увеличивающуюся при проведении дозаправки топливом в воздухе. Барражирование самолета с выпущенной антенной (это многокилометровая проволока, разматывающаяся со специального барабана под фюзеляжем) выполняется на высотах 7,5–9 км со скоростью 550–600 км/ч.

А.Ф.



Запорожские моторостроители объединяются

Как обычно, одну из наиболее крупных и заметных экспозиций на выставке в Геленджике подготовили моторостроители из запорожского ОАО «Мотор Сич». И это легко объяснить: ведь именно выпускаемые предприятием двигатели Д-436ТП поднимают в небо самолеты-амфибии Бе-200 – главную надежду отечественного гидросамолетостроения. Кроме того, «Мотор Сич» продемонстрировал разработанный на заводе модернизированный газотурбинный двигатель ТВЗ-117ВМА-СБМ1В, который может быть с успехом использован для ремоторизации морских вертолетов типа Ка-27, Ка-29, Ми-14

и др., а также любых других винтовых аппаратов марок «Ми» и «Ка», использующих в качестве силовой установки долгие годы выпускавшиеся в Запорожье двигатели семейства ТВЗ-117 (а таких подавляющее большинство в парке вертолетной техники России и многих других государств).

Как стало известно на «Гидроавиасалоне-2008», в ближайшее время успешная маркетинговая политика запорожских моторостроителей станет еще более эффективной. Еще в январе 2007 г. ОАО «Мотор Сич» и разработчик большинства выпускаемых предприятием авиадвигателей – ГП «Ивченко-Прогресс» –

подписали соглашение о создании двигателестроительной Корпорации «Ивченко». Однако последовавшее вскоре за этим в марте 2007 г. неоснованное включение ГП «Ивченко-Прогресс» в состав госконцерна «Авиация Украины» стало помехой эффективного развития двигателестроительной отрасли страны. И вот, наконец, в июне этого года Кабинет министров Украины, приняв решение о реорганизации госконцерна с одновременным выведением из него ГП «Ивченко-Прогресс». Тем самым перед украинскими двигателестроителями открылись реальные



перспективы повышения эффективности их деятельности. Теперь, в рамках Корпорации «Ивченко», специалисты «Ивченко-Прогресс» и «Мотор Сич» смогут полностью сконцентрироваться на успешной реализации новых программ, одновременно заметно упростив для партнеров и сделав более надежным исполнение международных контрактов.

А.Ф.

У читателя, увидевшего заголовок этих «записок авиапассажира», может возникнуть вопрос: а как же это, собственно, сейчас можно долететь в Геленджик, если старый городской аэропорт закрыт уже скоро почти четыре года, а новый так еще и не построен? Ведь ближайшие к нему аэропорты находятся только в Анапе и Краснодаре, от которых до популярного курорта, где можно «пройтись по Абрикосовой, свернуть на Виноградную и на Тенистой улице постоять в тени» минимум пару часов трястись в душном автобусе или испытывать судьбу по узким горным серпантинам с лихим местным таксистом. Но ведь мы отправляемся на «Гидроавиасалон» – туда, где самолеты летают прямо с воды Геленджикской бухты! Так, благодаря любезности организаторов выставки, у нас появляется уникальный шанс стать одними из совсем немногих пока пассажиров самолета-амфибии Бе-200ЧС, готового доставить нас с подмосковного аэродрома в Жуковском прямо в Геленджик.

Сразу оговоримся, официально пассажирских перевозок самолеты Бе-200 пока не выполняют. У них, так скажем, немного другие задачи – тушить лесные пожары, доставлять спасателей и оказывать другую помощь в случае чрезвычайных происшествий. Потому как таких машин у нас в стране пока всего четыре (не считая двух опытных, принадлежащих самому разработчику – ТАНТК им. Г.М. Бериева). И все четыре входят в состав авиации МЧС России. Но то, что Бе-200ЧС не перевозят пассажиров – еще не значит, что им этого делать нельзя. 31 января 2007 г. Авиарегистр Межгосударственного авиационного комитета официально выдал дополнение №СТ229-Бе-200ЧС/Д-02 к сертификату типа на самолет-амфибию Бе-200ЧС, разрешающее использовать его в пассажирском варианте для перевозки 43 пассажиров. Однако не будем забывать, что самолеты Бе-200ЧС принадлежат у нас пока только МЧС, а это не авиакомпания, которая зарабатывает на пассажирских перевозках. Ведомству Сергея Шойгу для того, чтобы относительно комфортно перебросить из точки А (например, в Жуковском) в точку Б (где-нибудь там, где нет аэродромов, но есть подходящие водоемы) какое-то количество служебных пассажиров, вполне достаточно одной амфибии. Поэтому пассажирскими креслами со всеми сопутствующими атрибутами – привязными ремнями, табло «Не курить!» и «Пристегнуть ремни!», спасательными жилетами и т.п. – оборудован только один Бе-200ЧС, имеющий регистрационный номер RF-32767 (эта машина стала третьей в парке МЧС, она выпущена корпорацией «Иркут»



ИЗ МОСКВЫ – В ГЕЛЕНДЖИК

И ОБРАТНО

в июле 2005 г. и с тех пор несет свою службу у спасателей). Кстати кресла – самые обычные, точно такие же, как на большинстве современных российских пассажирских лайнеров, – не хуже, и не лучше. На других «эмчезовских» Бе-200ЧС кресел нет, только откидные сиденья вдоль бортов для спасателей, поэтому на них официально пассажиров возить нельзя.

Итак, вылет с аэродрома ЛИИ назначен на 9 утра 2 сентября. «Эмчезовский» «пазик» подбирает нас за полчаса до назначенного времени у проходной ЛИИ и спустя каких-то 10 минут, пройдя «списочно-паспортный» контроль на въезде в режимный институт, мы уже у самолета. Да, стоянка МЧС на аэродроме в Жуковском – это конечно не пассажирский терминал какого-нибудь «Шереметьева», и забираться в самолет приходится по маленькой стремянке, которую Бе-200, кстати, возит с собой. Забраться – не проблема, несколько сложнее с сумками и чемоданами, набитыми журналами на выставку, – но на помощь приходят приветливые техники, которых наш Бе-200 тоже возьмет с собой – для подготовки машины к полетам вдали от постоянной базы.

Мы на борту. Если не считать, что креслами занят отнюдь не весь довольно-таки немаленький салон (из-за того что наш Бе-200ЧС все-таки в первую очередь «пожарник» у него здесь много всякого специального оборудования и систем), то все примерно как в обычном пассажирском самолете типа Ту-134. Ах да, вот чего катастрофически не хватает – иллюминаторов! Маленьких квадратных окошек по каждому борту амфибии буквально несколько, и нам, естественно, «места у окошка» не достается...

Надо было быстрее разбираться с багажом! Ну да не беда, будем «подглядывать» в окошко через пару рядов кресел. К тому же экипаж не закрывает в полете дверь в свою кабину, и, наклонившись в проход, можно смотреть даже вперед – где такое возможно на обычном авиалайнере?!

Ну ладно, загрузились, расселись, но кто-то из экипажа вскоре объявляет: можно пока выйти (кому покурить, а кому просто подышать свежим аэродромным воздухом) – вылет задерживается. Проблемы не у нас, а «там». С «метео» – облачностью и видимостью – все в порядке, но волнение в Геленджикской бухте великовато. Ничего не попишешь: раз хотим садиться на воду, надо ждать пока море станет поспокойней, ведь для Бе-200 допустимая максимальная высота волны – 1,2 м (мореходность – 3 балла). «Ждать у моря погоды» придется часа полтора, но не беда. Хоть стюардесс на борту «авиакомпания МЧС» не предусмотрено, у нас у самих «все с собой».

Наконец команда: «рассаживаемся». Запускаются двигатели. Все как обычно – может только звук запорожских Д-436ТП несколько громче, чем привычный, но оно и понятно: они стоят прямо над головой, на пилонах сразу за центропланом. Выруливаем, разбегаемся, взлетаем. Мы в воздухе! Разницы, по сравнению с обычным лайнером, почти никакой. Разве что немножко неуютно, что сбоку от кресла вместо иллюминатора – глухая стенка. Ну это сами виноваты, опоздали занять место «с обзором».



Ну вот мы уже близко к цели. Если вытянуть шею и глянуть в иллюминатор через несколько рядов, то можно увидеть внизу море. При подходе к Геленджикю немножко трясет. Ну обычное дело – малая высота и жарко. Круг над бухтой – и заходим на посадку. Замечу, что однажды, два года назад, на «Гидроавиасалоне-2006», мне уже посчастливилось слетать на Бе-200 с воды, так что как это ощущается пассажиром – было уже знакомо. Те же, кто садится на амфибии на воду впервые, могут немного понервничать: когда машина уже коснулась воды, но скорость еще велика, впечатление такое, что много-много слесарей начинают что есть сил дубасить по днищу тяжелыми молотками. Так Бе-200 «чувствует» разрезаемые им волны. Первые мысли: «а оно (днище) выдержит ТАКОЕ?». Но ЭТО продолжается буквально считанные секунды, по мере торможения удары стихают, и вот уже Бе-200, величаво покачиваясь, плывет к берегу.

Выпускается шасси, и когда экипаж «нащупывает» передней стойкой наклонный гидроспуск («слип»), двигателям дают «газу» – чтобы вытянуть амфибию на берег. И вот мы уже на бетонке геленджикской гидробазы. Заруливаем, выключаются двигатели, выгружаемся. Встречают бериевцы. Спускающимся по бортовой стремянке девушкам руку галантно подает сам генеральный директор – генеральный конструктор ТАНТК Виктор Кобзев. Спасибо! Ведь именно благодаря ТАНТК им. Г.М. Бериева, договорившемуся с МЧС, стал возможен наш замечательный полет.

Краткий его итог. Время в полете – 3 часа. Если бы летели обычной «регуляркой» в Анапу, дорога в Геленджик заняла бы времени больше: около 2 часов в воздухе и потом еще столько же на автобусе. А тут же еще такие незабываемые ощущения! Мы – пассажиры Бе-200ЧС!

...Воскресенье, 7 сентября, летим домой. Все с точностью до наоборот. Погрузились, запустились, срулили на гидроспуск, плывем... Двигателям – взлетный. Разбегаемся. «Молотки» по днищу, отрываемся. Прощальный круг над бухтой – и вскоре мы на эшелоне. Во время полета, набравшись смелости, прошусь в кабину

экипажа. Любезно пускают. Осматриваю кабину. Пилотируют Бе-200ЧС два летчика. В нашем полете на «приставном» третьем месте, которое в случае необходимости может занимать штурман, располагается командир авиаотряда Бе-200ЧС авиапредприятия МЧС России заслуженный военный летчик России, кавалер Ордена Мужества Валерий Крузе. За его плечами сотни полетов на Бе-200ЧС, в т.ч. на тушении пожаров в странах Европы. Раньше служил в морской авиации, летал на Ил-38, затем на пассажирских и транспортных самолетах различных типов. В этом полете он контролирует экипаж – Максима Гоголева и Георгия Кочкарева. Командир пришел в авиацию МЧС из ВВС, где летал на перехватчиках МиГ-31. Несмотря на молодость, за его плечами также уже немало потушенных пожаров. А вот второй пилот только недавно закончил Академию гражданской авиации. Осматриваю интерьер – на приборной доске шесть больших многофункциональных индикаторов. Все ясно и понятно. Высота полета – 7800 м, скорость – 550 км/ч. Задаю несколько вопросов. Валерий Крузе самолетом доволен: столько часов уже на нем налетано, столько пожаров потушено! Есть, конечно, и небольшие замечания – ну а как же без них. Благодарю экипаж – и на свое место. Хоть дверь к пилотам и открыта, но зачем надоедать? Хватит им и наших назойливых фотографов с длиннющими объективами, которым всегда хочется поснимать еще и еще.

Заходим на посадку в Жуковский. Выравнивание, касание полосы и вот уже колеса стучат по стыкам знаменитой «лифвской» бетонки. Заруливаем, выключаемся, выгружаемся. Полет окончен. Время в пути – от взлета с акватории Геленджикской бухты до посадки на аэродром ЛИИ – три часа. Завидуйте!

В заключение, хотелось бы еще раз поблагодарить всех тех, благодаря кому этот наш полет на Бе-200ЧС из мечты превратился в явь: генерального директора – генерального конструктора ТАНТК им. Г.М. Бериева Виктора Кобзева, генерального директора ООО «Гидроавиасалон» Владимира Коноплева, руководителя пресс-центра выставки Андрея Сальникова, ну и конечно экипаж Бе-200ЧС – летчиков Валерия Крузе, Максима Гоголева и Георгия Кочкарева – за доставленное удовольствие.

Очень надеюсь, что даже если к «Гидроавиасалону-2010» новый аэропорт Геленджика все-таки откроют, это не помешает бериевцам снова организовать такой перелет на Бе-200. Ведь что может быть лучше для журналиста, собирающегося писать о «Гидроавиасалоне» и гидросамолетах, чем самому слетать на амфибии? Да еще с посадкой на воду.

Полет на эшелоне тоже почти не отличается от привычного. Но летим чуть ниже и чуть медленнее. Высота – до 8 км, крейсерская скорость – около 550 км/ч. Сказывается повышенное сопротивление от подкрыльевых поплавков, днища фюзеляжа, выполненного в виде лодки с реданами, да труб дренажа водяных баков противопожарной системы – все это «съедает» определенное количество «километров в час». Тот же дренаж (а его трубы, хоть и обернуты специальной тканью, находятся прямо в салоне) вносит свою лепту и в несколько повышенный уровень шума в самолете. Но – вполне терпимо. А на специализированной пассажирской версии Бе-200, над которой работает ТАНТК им. Г.М. Бериева, все «лишние» системы уберут, что позволит увеличить число пассажирских кресел до 68. Одновременно на пассажирском Бе-200 бериевцы обещают улучшить шумоизоляцию, в т.ч. за счет новых обивок салона, и сделать поэфффективнее систему кондиционирования. Ну и конечно – добавить иллюминаторов, чтобы каждый мог наслаждаться замечательным видом из окошка, который предоставляет самолет-высокоплан, коим является Бе-200. Пока же такими видами, по большому счету, могут наслаждаться только летящие с нами фотографы, «оккупировавшие» огромные блистеры по бокам передней части фюзеляжа перед крылом. Вот уж откуда обзор – так обзор. Можно высунуться в них буквально по пояс и наблюдать красоты проплывающих снизу пейзажей. Заодно можно посмотреть даже на собственный (самолетный в смысле) хвост.

ОАК отчиталась перед Владимиром Путиным

9 сентября Председатель Правительства России Владимир Путин посетил ульяновское ЗАО «Авиастар-СП», где провел совещание по вопросам производства новой отечественной гражданской авиационной техники. Разговор получился серьезным, премьер был настроен по-деловому жестко и требовательно. Фактически заседание стало отчетом о полутора годах деятельности Объединенной авиастроительной корпорации.

В своем докладе глава ОАК Алексей Федоров отметил, что большая часть выручки корпорации пока обеспечивается за счет поставок военной продукции. В то же время, положительная динамика намечалась и в гражданском секторе. До сих пор по сути единичные заказы на новые отечественные пассажирские лайнеры не позволяли организовать стабильную работу крупных авиазаводов. В качестве примера Федоров привел ЗАО «Авиастар-СП», рассчитанное на ежегодное производство 42 самолетов, но построившее за 2005 и 2006 гг. всего шесть Ту-204. Аналогичная ситуация сложилась на двух других заводах, традиционно выпускающих гражданские самолеты – КАПО и ВАСО.

В этих условиях первоочередной задачей ОАК стало быстрое возобновление ритмичного серийного производства на предприятиях, производящих гражданскую авиатехнику. Для реализации поставленной задачи был выработан комплекс мер. Во-первых, был определен продуктовый ряд как из ранее выпускавшихся самолетов (Ту-204 и Ил-96), так и вновь разработанных (Ан-148 и Ту-334). Во-вторых, сформирован портфель заказов на эти машины. По трем упомянутым заводам, по данным главы ОАК, он составляет порядка 100 машин. В частности, «Авиастар-СП» имеет твердые заказы на поставку 15 самолетов

Ту-204-100/300 и 32 модернизированных Ту-204СМ, и имеются реальные перспективы по наращиванию портфеля. В-третьих, для повышения конкурентоспособности серийных самолетов развернута модернизация, которая улучшит эксплуатационные характеристики серийных лайнеров, в т.ч. топливную эффективность (согласно имеющимся планам, «Авиастар-СП» должен до 2015 г. выпустить 150 модернизированных Ту-204СМ).

Предпринятые усилия, по мнению Алексея Федорова, уже приводят к позитивным результатам. Так, в 2008 г. предполагается сдать заказчикам восемь Ту-204, три Ту-214, три Ил-96 и изготовить первый серийный Ан-148-100 воронежского производства. Эти показатели в 2,5 раза превышают уровень прошлого года, хотя и несколько отстают от целевых показателей.

Помимо восстановления нормальной работы «традиционных» заводов – изготовителей гражданских самолетов, завершается процесс создания нового производства самолетов «Суперджет» в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске. В 2009–2015 гг. запланировано произвести более 400 этих самолетов. Новый проект магистрального самолета МС-21 предполагается реализовать на авиазаводе корпорации «Иркут» в Иркутске. Все три названных предприятия всю свою историю делали военные самолеты. Алексей Федоров уверен, что их подключение к производству гражданской авиатехники резко усилит возможности ОАК в производстве гражданских лайнеров.

Заслушав доклады президента и вице-президентов ОАК, Владимир Путин акцентировал внимание на необходимости заниматься не «макетами и прототипами», а производством и реализацией авиатехники. Перенос фокуса с перспективных проектов на реальные программы, способные давать

финансово-экономическую и социальную отдачу уже сегодня – это, безусловно, важная нота в оценке деятельности ОАК. Очевидным признаком этого стала постановка на первый план самой востребованной сегодня у авиакомпаний продукции отечественного гражданского авиапрома – семейства узкофюзеляжных среднемагистральных лайнеров Ту-204 (именно эти машины и производятся серийно в Ульяновске, где проходило заседание).

В целом же повестка совещания 9 сентября оказалась довольно длинной и насыщенной. Вот лишь некоторые из обсуждавшихся тем. Финансовое оздоровление отрасли, главным образом трех основных заводов по производству гражданской авиатехники в Ульяновске, Воронеже и Казани (Владимир Путин пообещал свою поддержку усилиям в этой области). Подготовка рабочих и инженерных кадров для самолетостроительной отрасли (договорились подготовить и внести соответствующие изменения в Федеральную целевую программу «Подготовка кадров»). Вопросы лизинга оборудования для заводов ОАК, а также улучшения механизмов лизинга авиационной техники (говорилось о необходимости увеличить сроки лизинга с 5 до 15 лет). Вопросы регистрации воздушных судов иностранного производства: говорилось о необходимости создать условия для их регистрации в России, а не за рубежом. Поднималась тема комплектующих и запасных частей импортного происхождения к эксплуатируемой в России иностранной технике (договорились, что режим их ввоза будет упрощен).

Достаточно широко обсуждались также вопросы по таможенным пошлинам. Участники совещания сошлись во мнении, что нижнюю планку вместимости не облагаемых пошлинами ввозимых зарубежных лайнеров можно поднять с нынешних 19 до

50 пассажиров (самый «маленький» самолет в продуктовой линейке ОАК – 64-местный Ил-114). Кроме того, сошлись во мнении, что можно продлить действие освобождения от уплаты таможенных пошлин на ввозимые в Россию иностранные воздушные суда с числом мест более 300 (вместимость самого крупного в продуктовой линейке ОАК лайнера Ил-96-300 в двухклассной компоновке – 264 места). Обсуждалась также возможность беспрошльного ввоза на определенных условиях самолетов вместимостью от 50 до 300 мест. Если решение по этому вопросу будет принято, то такая мера будет носить временный характер, пока ОАК не наладит производство собственной авиатехники в достаточном количестве. При этом идея состоит в том, чтобы иностранные самолеты завозились централизованно, через структуры ОАК, и распределялись по авиакомпаниям в обмен на гарантии поменять их на российские аналоги по мере готовности последних. Возможно, этой работой займется лизинговая компания ОАК (например, «Ильюшин Финанс»). Однако пока вопрос обсуждался только в виде идеи, и он требует серьезной дальнейшей проработки.

Во время обсуждения самолетостроительных программ зашла речь и о производстве отечественных авиационных двигателей. Выступавшие сетовали на то, что темпы выпуска двигателей семейства ПС-90А отстают от плановых, к тому же возникают проблемы с их качеством и ценой. Владимир Путин сказал в связи с этим, что если отечественные моторостроители и в дальнейшем не будут справляться с поставленными задачами, то руководство страны будет вынуждено открыть рынок для иностранных компаний. Последние возместят недостаток качественных моторов применительно к вновь строящимся самолетам на заводах ОАК. **В.К., А.Ф.**



ОАО «МОСКОВСКИЙ
ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД
ИМ. М.М.МИЛЫ»



ОАО «КАМОВ»



ОАО «УЛАН-УДЭНСКИЙ
АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД»



ОАО «КАЗАНСКИЙ
ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД»



ОАО «РОСТВЕРТОЛ»



КУЗНЕЦОВСКОЕ
АВИАЦИОННОЕ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ



ОАО «АРСЕНЬЕВСКАЯ
АВИАЦИОННАЯ КОМПАНИЯ
«ПРОГРЕСС»
ИМ. Н.И.САЗЫКИНА»



ОАО «МОСКОВСКИЙ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД «ВПЕРЕД»



ОАО «СТУПИНСКОЕ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ»



ОАО «НОВОСИБИРСКИЙ
АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД»



ЗАО «Р.Т.
КРОНШТАДТ»

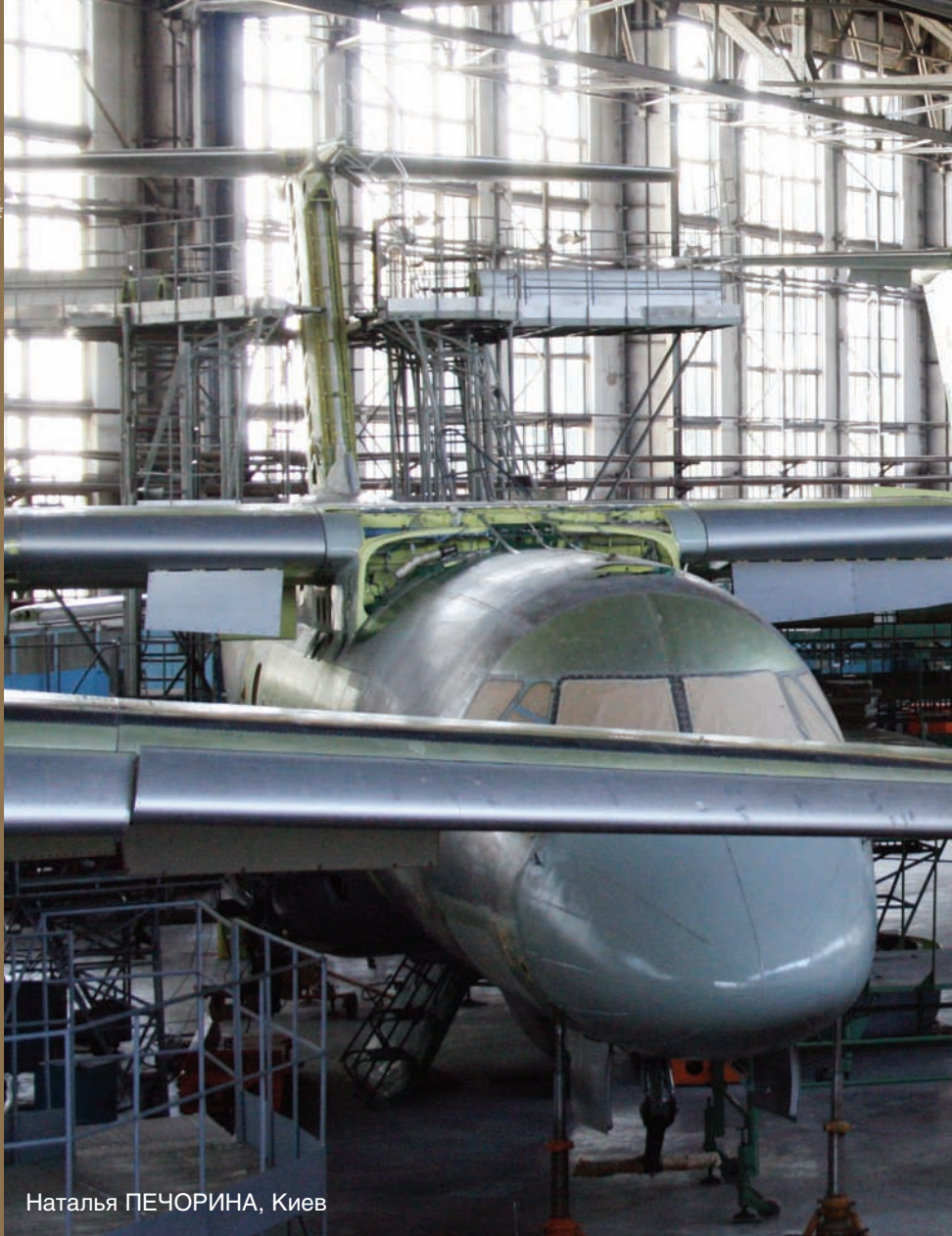


ОАО «ВЕРТОЛЕТНАЯ
СЕРВИСНАЯ КОМПАНИЯ»



Авиапром Украины последний год раздирают внутренние противоречия. Оказалось, что трудная и неблагоприятная миссия «собирателя» украинских авиапромышленных активов является чуть ли не главной и единственной проблемой, решение которой станет залогом успешной и плодотворной работы предприятий авиастроения Украины. По крайней мере, именно такое впечатление складывается, когда наблюдаешь за непрекращающейся дискуссией о методах и формах руководства отраслью. Усугубляет ситуацию и частая смена руководящих «игроков»: за последние три года существовало четыре правительства, каждое из которых имело свои взгляды на интеграцию национального авиапрома. И каждый из министров промышленной политики Украины – Владимир Шандра, Анатолий Головко и Владимир Новицкий – подходили со своими мерками к делу формирования интегрированной структуры в авиастроении Украины. За это время из поля зрения окончательно выпали действительно важные вопросы управления отраслью, что и не замедлило сказаться на результатах. Ни в 2006 г., ни в 2007 г. заказчики, в первую очередь иностранные, так и не получили ни одного из заказанных самолетов. Единственным достижением украинского серийного самолетостроения за последние три года можно считать пока только постройку в 2007–2008 гг. на «Авианте» за бюджетные средства для МЧС Украины четырех противопожарных Ан-32П, передача которых заказчику состоялась в нынешнем году.

Андрей Фомина



Наталья ПЕЧОРИНА, Киев

Корпорация. Концерн.
Продолжение следует...

При создании концерна «Авиация Украины» и ликвидации действовавшей до того корпорации «Антонов» (подробнее об этом – см. «Взлёт» №5/2007, с. 10–15), одним из объяснений «замены» отмечалась, кроме прочего, необходимость интеграции с российским авиапромом путем «слияния» двух структур в форме, например, обмена акциями. Если российская авиапромышленность прошла этап акционирования еще в начале 90-х, а потом и «обратный процесс» в виде сбора госактивов, то украинская застыла в государственной собственности, припечатанная клеймом «стратегически важного» объекта. Сохранение в госсобственности оказалось (с учетом других нюансов) не самым плохим решением. По крайней мере, возвращать утраченное пока не нужно.

Деятельность первой интегрированной структуры, корпорации «Антонов», не устраивала, наверное, практически никого, кроме ее гендиректора, Анатолия Мялицы (кстати, недавно он снова, спустя годы министерской работы, возглавил ХГАПП). Поскольку в ее состав вошли директора предприятий-участников (АНТК им. О.К. Антонова, завод «Авиант», Харьковское государственное авиационное производственное предприятие и завод №410 гражданской авиации), и решения все-таки принимались совместно, особого вреда авиапрому не наносилось. В то же время, деятельность корпорации оказалась блокированной самими членами правления. Однако, цель создания корпорации – будущая приватизация (корпоратизация) авиапрома – тоже особо не скрывалось.

Так же было и в случае с концерном: еще до его создания, в начале 2007 г.,

стратегической целью нового объединения объявили приватизацию и слияние с российской Объединенной авиастроительной корпорацией. Для этого состав участников концерна расширили за счет разработчиков двигателей и агрегатного производства. Правда, детали объединения с российской ОАК остались неотработанными. В 2007 г., в начале премьерства Юлии Тимошенко, АНТК начал отработывать идею создания «корпорации-2» с руководящей ролью разработчика в новой структуре. Таким образом, дискуссия «кто важнее» – серийное производство или разработчик – получила новый виток. АНТК, как создатель линейки самолетов для серийного производства, претендует на главенствующую роль, а серийным заводам отводится почетное место исполнителя конструкторских решений.

Диктат разработчика (правда, вкуче с заказчиком) был присущ советской схеме



АВИАПРОМ УКРАИНЫ: МУЧИТЕЛЬНЫЙ ПОИСК «НЕДОСТАЮЩЕГО ИНГРИДИЕНТА»

организации авиапрома — отношения были стабильными и достаточно надежными, и украинский авиапром на созданных ранее заделах просуществовал вплоть до нынешнего кризисного положения. Но исчезновение из цепочки заказчика, определяющего требования к продукту, с последующим замещением этой роли разработчиком существенно сказалось на жизнеспособности советской схемы управления авиапромышленностью. По сути, предложения КБ «возглавить» процесс запоздали лет на десять (хотя именно тогда серийные производители хотели присоединения к АНТК).

В подкрепление своей позиции АНТК им. О.К. Антонова вместе с ЗМКБ «Прогресс» им. А.Г. Ивченко оспорили в суде правительственное постановление о создании концерна в части списка его участников. Суд первой инстанции своим решением остановил действие поста-

Производство и поставки самолетов авиационной промышленностью Украины в 2004–2008 гг.



новления в части включения в состав «Авиации Украины» истцов, однако апелляционное заседание оставило вопрос открытым.

В начале года целесообразность дальнейшего существования концерна рассматривалась Советом национальной безопасности и обороны Украины. В итоге появилась Межведомственная комиссия СНБО Украины, созданная Указом Президента Украины «О решении Совета национальной безопасности и обороны Украины от 15 февраля 2008 г. «О Государственном авиастроительном концерне «Авиация Украины». Комиссия должна была предложить решить, целесообразно ли дальнейшее существование концерна и направить рекомендации в Совбез. До принципиального решения СНБО судебные инстанции решили не торопиться с выводами. В июне состоялось очередное заседание СНБО, и по результатам работы Межведомственной комиссии появились решения, усиливающие позиции концерна. В частности, на уровне Совбеза было заявлено о неэффективном управлении авиапромышленной отраслью со стороны Минпромполитики Украины. Правительство также подверглось критике за необеспечение надлежащего выполнения Госпрограммы развития авиастроения на 2002–2010 гг. Кроме того, СНБО предложил в двухмесячный срок внедрить меры по повышению эффективности концерна, а также усилению его влияния на обеспечение конкурентоспособности украинской авиатехники. Для этого «Авиации Украины» планировалось

предоставить дополнительные полномочия по управлению предприятиями, входящими в концерн.

Правительство Украины, в свою очередь, выполняя рекомендации СНБО, предоставило Минпромполитики полномочия по управлению концерном «Авиация Украины» и предприятиями, входящими в него. Срок, предоставленный правительству на выполнение решения СНБО, — два месяца — истекает 14 сентября. После этого концерн может обратиться по адресу и обратить внимание Совбеза на невыполнение его рекомендаций. Вопрос, насколько «бумажное» противостояние будет эффективным, остается открытым. Ведь в более приземленных проблемах уже сейчас наблюдается хаос. В начале июля на должности генерального директора завода «Авиант» решением суда восстановлен Валерий Козорезов. В свое время Минпром назначил его и.о. гендиректора в 2005 г. после увольнения с поста директора завода Олега Шевченко. Двоевластие на «Авианте» уже скоро три месяца. Минпром, получив права управления предприятиями концерна, призывает последний принять меры по восстановлению безымянного законного руководства заводом, но никто не пытается опротестовать само судебное решение с ошибочным восстановлением директора, который никогда этой должности де-юре не занимал.

Минпромполитики, храня молчание о фактически рейдерской атаке на госпредприятие, занят подготовкой законопроекта об особенностях приватизации авиа-

промышленных предприятий Украины. В настоящее время, по данным министра промышленной политики Владимира Новицкого, законопроект проходит ведомственное согласование. Кроме того, Минпром опять изучает вопрос сокращения участников концерна до состава корпорации «Антонов».

Лечение корпоратизацией

Предприятия авиационного комплекса, которые занимаются производством самолетов, нужно корпоратизировать, чтобы они были адекватны рыночным условиям и могли привлекать ресурсы, считает Новицкий. Однако министр иногда может сам себе противоречить. Во-первых, рыночные условия в Украине



Андрей Фомин



Андрей Фомин

Основы производственной программы завода «Авиант» в последние годы — сборка самолетов Ан-32 разных модификаций как для зарубежных, так и для внутренних заказчиков



Андрей Фокин

Головная часть фюзеляжа второго серийного Ан-70 в цехе «Авианта». Первая машина в прошлом году уже находилась на стальной сборке, но сроки ее готовности пока вызывают сомнения



Первый серийный Ан-148-100 киевской сборки (№01-09) в стапеле на заводе «Авиант». Фото сделано год назад, в конце сентября 2007 г., но на испытания самолет пока так еще и не вышел

зов на внутреннем рынке, любые проекты авиапромышленности были ориентированы на экспорт, т.е., опять-таки, могли осуществляться только с благословения и под пристальным вниманием множества структур того же государства, собственностью которого они являлись, — Минпромполитики, Минэкономики, МИДа, СБУ, «Укрспецэкспорта» и т.д.

Вот и получается, что все это время деятельность предприятий не могла не быть адекватной действующей государственной политике, законодательству и сложившейся на их основе ситуации на внешнем и внутреннем рынках Украины. И не их вина, что достигнутые результаты полностью соответствуют заложенным начальным условиям. Как управлял ими собственник (или позволял управляться), так они и работали. Сразу следует отбросить набивший оскомину тезис о неэффективности государственного управления собственностью. Два лидера украинского авиапрома — АНТК «Антонов» (все еще государственный) и ОАО «Мотор Сич» (давно уже частное) наглядно демонстрируют, что положительный результат работы от формы собственности не зависит. Даже в Украине.

В действующем законодательстве определение корпоратизации дается в Указе Президента Украины от 15 июня 1993 г. №210/93 «О корпоратизации предприятий», который является основоположным нормативно-правовым актом, регу-

лирующим отношения в этой области. Согласно Указу, под корпоратизацией понимается преобразование государственных предприятий, закрытых акционерных обществ, более чем 75% уставного капитала которых пребывает в государственной собственности, а также производственных и научно-производственных объединений, правовой статус которых ранее не был приведен в соответствие с действующим законодательством, в открытые акционерные общества с дальнейшим проведением их приватизации. И не важно, в чьих интересах это делается: России, Запада, местного капитала или крупных строительных компаний (заводы Киева и Харькова расположены в привлекательных районах городов). Важно, что министерство, не задумываясь, само подрубает сук, на котором сидит. Всеми корпоративными правами (в случае проведения корпоратизации) уполномочен управлять ФГИ Украины. А что остается Минпромполитики? Только «усиленная» роль по управлению тем, что ему принадлежать уже не будет. Хотя и за результаты «разгосударствления» отрасли ведомство уже тоже ответственность не понесет.

А теперь о привлечении ресурсов. В Украине под этим чаще всего подразумеваются ресурсы финансовые. В этом случае ответ очевиден. Частный капитал придет туда, где можно быстро и гарантированно получить наибольшую прибыль.

существуют с момента обретения независимости, поэтому если предприятия спустя 17 лет все еще живы, работают, а некоторые даже процветают, о подобном несоответствии говорить не приходится. В противном случае их бы уже не было. Другой разговор, что эффективность функционирования многих из них оставляет желать лучшего. Во всяком случае, если ориентироваться на официальные результаты. Во-вторых, собственник-государство в большинстве случаев само определяло правила игры на украинском рынке, а также могло оказывать и оказывало значительное влияние и на операции на рынке внешнем. Поэтому действовать «неадекватно» ни одно предприятие авиапрома просто не могло. Ну и, в-третьих, при фактическом отсутствии зака-

Один из главных успехов украинского авиапрома в этом году – передача МЧС Украины четырех новых противопожарных самолетов Ан-32П производства завода «Авиант»



Сергей Полсуевин

Авиапром, будь он государственным или частным, к таким отраслям не относится. Поэтому можно с уверенностью предположить, что корпоратизация предприятий не окажет никакого влияния на увеличение иностранных инвестиций, да и внутри Украины частных инвесторов, желающих профинансировать отрасль, вряд ли прибавится. Что же касается привлечения других ресурсов – технологических, трудовых и пр., то и в этом случае желание разместить производство, взять в качестве субподрядчика или использовать отечественные наработки в промышленной или научной кооперации, будет определяться лишь экономической целесообразностью и производственной необходимостью. Политические же мотивы будут играть скорее негативную роль.

Все вышесказанное подтверждается самим министром, сделавшим вывод о том, что предприятия отрасли находятся в очень тяжелом положении. А вот об основной задаче момента – определении комплекса мер по обеспечению начала серийного производства в Харькове и взаимодействию с АНТК, говорить надо было лет 10–15 назад, тем более что грядущая повторная корпоратизация отрасли ее уж точно не решит.

Производственный застой

По прогнозам экспертов, в ближайшие 20 лет мировой авиарынок сильно изменится. Возрастут пассажиропотоки, появятся новые, востребованные рынком направления, произойдет кардинальное обновление парка самолетов. Ожидается, что до 2025 г. на мировой рынок поступят до 5,5–6 тыс. новых региональных самолетов общей стоимостью около 100 млрд долл. В их числе и поставки на рынок СНГ, которые, по оценкам компании «Боинг», могут превысить тысячу самолетов.

«Крайний» на сегодня построенный в Харькове серийный Ан-140-100 (№04-05). Он был изготовлен в 2005 г. по заказу азербайджанской компании AzAL, но к заказчику так и не попал: после катастрофы в конце 2005 г. первого полученного с Украины Ан-140-100 (№04-01) азербайджанский перевозчик приостановил эксплуатацию и дальнейшие закупки таких машин



Андрей Фолин

Потенциально авиапром Украины имеет здесь неплохие перспективы: отечественные разработки – региональный трубковинтовой самолет Ан-140 на 52 пассажира и новый реактивный Ан-148, рассчитанный на перевозку 65–80 пассажиров, – теоретически позволяют закрепиться в сегменте региональных самолетов. Потребность в самолетах такой размерности в странах СНГ, Латинской Америки, Африки, Ближнего Востока (особенно в Иране), а также в Китае, Индии, на юге Европы исчисляется сотнями. Однако мало иметь потенциал, его нужно реализовать. Увы, личные амбиции отдельных деятелей украинского авиапрома и их фактически негосударственная позиция препятствуют реализации этих перспектив...

Еще в 2004 г. АНТК им. О.К. Антонова был несомненным лидером в разработке региональных самолетов на постсоветском пространстве, а в проекте нового лайнера Ан-148 Украина обгоняла на несколько лет российского конкурента,

«Сухой Суперджет 100» (тогда еще RRJ), который проектировался «Гражданскими самолетами Сухого». Планировалось, что Ан-148 поступит в эксплуатацию в конце 2005 г. Прошло почти четыре года, и от явного лидерства украинских разработчиков не осталось и следа. «Суперджет» в мае этого года уже поступил на летные испытания. В период, когда лидерские позиции украинского самолета нужно было всемерно укреплять, вся энергия «антоновцев» ушла, в основном, на противостояние внутренней интеграции авиапрома. В результате, самолет Ан-148 украинского производства сможет поступить в эксплуатацию не ранее 2009 г., и даже если «Суперджет», в силу неизбежных задержек в ходе сертификационных испытаний, появится в авиакомпаниях только в 2010 г., о былом преимуществе можно только мечтать – достаточно сравнить имеющиеся на сегодня объемы твердых заказов на российский и украинский лайнеры и штабы поддержки, которую оказывают

своим самолетам правительства и банки обеих стран.

Украинские авиастроители, возможно, еще рассчитывают на участие в проекте создания перспективного ближне-среднемагистрального самолета МС-21. По заявлениям руководства ОАК, к участию в тендере подрядчиков приглашен и АНТК им О.К. Антонова, а ЗМКБ «Прогресс» и «Мотор Сич» через московский «Салют» представили свои предложения по двигателю для нового лайнера. Но поскольку в проект ожидается крупное вливание российских бюд-



жетных денег, то этими ресурсами вряд ли будут делиться с Украиной. В конце концов, всегда можно пригласить нужных инженеров и с их помощью решить возникающие проблемы. Для этого необязательно приобретать «в нагрузку» весь украинский авиапром.

Руководство российской ОАК тем не менее до сих пор не отрицает возможности вхождения со временем в ее состав предприятий украинского авиапрома – подобно тому, как это планируется сделать с находящимся в Узбекистане Ташкентским авиационным производственным объединением им. В.П. Чкалова. Одни из главных предпосылок – наличие совместно осуществляемых самолетостроительных программ и эффективного научно-производственного потенциала предприятий, который может быть востребован в России. В случае с ТАПОиЧ – это серийное производство разработанных в России Ил-76 и Ил-114. В отношении украинского авиапрома таких побуди-

Выпуск новых самолетов в Украине в 2004–2008 гг.*						
Год	Завод	Тип самолета	Серийный №	Регистрационный номер	Заказчик	Дата поставки
2004	АНТК	Ан-148-100	01-01	UR-NTA	опытный самолет**	**
	ХГАПП	Ан-140-100	03-07	UR-14007	Ильич-Авиа	26.04.2004
		Ан-140-100	03-09	UR-14008	Ильич-Авиа	21.08.2004
		Ан-140-100	04-01	4K-AZ48	AzAL (Азербайджан)	27.11.2004
2005	АНТК	Ан-148-100	01-02	UR-NTB	опытный самолет	–
	ХГАПП	Ан-74Т-200А	19-04	SU-BPM	BBC Египта	29.09.2005
		Ан-140-100	04-03	4K-AZ49	AzAL (Азербайджан)	29.03.2005
		Ан-140-100	04-05	4K-AZ50		–***
	Авиант	Ан-32П	35-07	5A-DRE	Libyan Air Cargo (Ливия)	12.2005
		Ан-32П	36-02	5A-DRF		12.2005
2006	Авиант	Ан-32Б-100			Судан	–
2007	Авиант	Ан-32П	36-08	31	МЧС Украины	19.02.2008
2008	Авиант	Ан-32П	36-09	32		03.2008
		Ан-32П	36-10	33		04.2008
		Ан-32П	37-01	34		07.2008

* по 2008 г. приведены данные за первые 8 месяцев года
 ** после доработок по приведению к техническому лицу серийного сертифицированного самолета выкачен 3 июля 2008 г. для передачи лизинговой компании «Лизингтехтранс»
 *** не поставлен – заказчик отказался от самолета
 Желтым фоном выделены самолеты, изготовленные на экспорт

Поставки самолетов украинского производства в 2004–2008 гг.*						
Год	Завод	Тип самолета	Серийный №	Регистрационный номер	Заказчик	Год постройки
2004	ХГАПП	Ан-140-100	03-07	UR-14007	Ильич-Авиа	2004
		Ан-140-100	03-09	UR-14008		2004
		Ан-140-100	04-01	4K-AZ48	AzAL (Азербайджан)**	2004
		Ан-74ТК-300	19-10	UR-YVA	ГАП «Украина»	2001
	Авиант	Ан-124-100	03-03	UR-ZYD	Maximus Air Cargo (ОАЭ)	2003
2005	ХГАПП	Ан-74Т-200А	19-04	SU-BPM	BBC Египта	2005
		Ан-140-100	04-03	4K-AZ49	AzAL (Азербайджан)	2005
	АНТК	Ан-32П	07-03	5A-DRC	Libyan Air Cargo (Ливия)	
		Ан-32П	13-06	5A-DRD		
	Авиант	Ан-32П	35-07	5A-DRE		2005
		Ан-32П	36-02	5A-DRF		2005
2008	Авиант	Ан-32П	36-08	31	МЧС Украины	2007
		Ан-32П	36-09	32		2008
		Ан-32П	36-10	33		2008
		Ан-32П	37-01	34		2008

* по 2008 г. приведены данные за первые 8 месяцев года
 ** потерян в катастрофе 23 декабря 2005 г., после которой заказчиком приостановлена эксплуатация второго поставленного самолета (4K-AZ49) и решено отказаться от приемки третьего (4K-AZ50)
 Желтым фоном выделены экспортные поставки

тельных мотивов еще больше: это и совместное производство Ан-140 и Ан-148, и модернизация (с перспективами возобновления производства) Ан-124, и использование потенциала АНТК им. О.К. Антонова, а также запорожских моторостроителей в рамках программ разработки новых самолетов и двигателей. Примечательно, что глава ОАК Алексей Федоров не исключает и возможности возобновления российского

участия в проекте Ан-70, от которого, как раньше казалось, Россия отказалась раз и навсегда. Но реальностью это все может стать лишь в том случае, если интерес к подобному объединению будет проявлять не только на самих предприятиях промышленности. Нужны соответствующие политические решения на самом высоком уровне. А до этого, судя по всему, пока еще очень далеко.

Как уже сообщал наш журнал (см. «Взлёт» №7–8/2008, с. 24), минувшим летом, 26 июня, в испанской Севилье состоялась выкатка первого военно-транспортного самолета нового поколения А400М, созданного концерном EADS и призванного со временем заменить весь парк самолетов данного класса в ряде стран НАТО. Важность события оказалась настолько высока, что церемонию провел лично король Испании Хуан Карлос I. Ожидается, что уже через несколько лет такие машины смогут появиться на вооружении ВВС некоторых стран Европы – Франции, Германии, Великобритании, Испании и Турции, а позднее – Люксембурга и Бельгии. Заказы на А400М на сегодня разместили также две страны, далекие от Европы – ЮАР и Малайзия. Как мы и обещали нашим читателям, предлагаем Вашему вниманию подробный материал о новинке европейского самолетостроительного концерна.



НОВЫЙ «ЕВРОГРУЗОВИК»

Военно-транспортный самолет А400М: представление проекта

Трудный старт

История программы создания А400М началась еще в 1982 г. – тогда компании «Аэроспасьяль», «Бритиш Аэроспейс», «Локхид» и «Мессершмитт-Бельков-Блом» (МВВ) объединили усилия в рамках проекта FIMA (*Future International Military Aircraft* – «Перспективный международный военно-транспортный самолет»), целью которого было определено создание нового тактического военно-транспортного самолета (ВТС), способного заменить устаревающие американский С-130 «Геркулес» и европейский С.160 «Трансаль». Однако проект продвигался исключительно трудно – в основном по причине различия (и порою – существенного) в тактико-технических и иных требованиях, предъявлявшихся к самолету странами-участницами.

В 1989 г. компания «Локхид» выходит из проекта и делает ставку на разработку модернизированного варианта «Геркулеса», получившего обозначение

С-130J «Супер Геркулес». Одновременно к программе FIMA присоединяются компании «Аlenia» и CASA, а сам проект претерпевает ребрендинг и получает название «Еврофлаг» (*Euroflag* – аббревиатура от *European Future Large Aircraft Group*, т.е. «Группа по разработке европейского перспективного большого самолета»). Впрочем, изменившаяся военно-политическая обстановка в мире и, как следствие, сокращение военных расходов, сослужили «Еврофлагу» плохую службу – реализация проекта заморозилась. Среди прочего свою роль сыграло решение правительств Франции и ФРГ прекратить государственное финансирование программы.

С другой стороны, окончание «холодной войны» дало шанс на развитие межгосударственного сотрудничества стран бывших «восточного» и «западного» военных блоков. И в начале 90-х гг. военно-политическое руководство НАТО по инициативе командования вооруженных сил ряда

стран-членов этой организации выразило намерение рассмотреть возможность присоединения к российско-украинской программе создания среднего военно-транспортного самолета Ан-70, работы над которым начались в 1984 г.

Решение мотивировалось тем, что этот самолет, изначально предназначавшийся для замены советских Ан-12, практически идеально вписывался в доктрину перевооружения ВВС НАТО и отвечал совместным требованиям начальников штабов сухопутных войск и военно-воздушных сил к самолетам такого класса по перевозке военной техники и вооружения. Зарубежные разработчики, прямо или косвенно занятые в программе «Еврофлаг», получили доступ к различной технической документации по проекту Ан-70. Казалось, что на просторах Европы наступила мирная идиллия и скоро она станет действительно объединенной, даже реализующей совместно программы оборонного характера.

Дружбы не получилось

Однако на поверку дня это «намерение» оказалось липовым и, как представляется, имело главной целью получить более детальный доступ к российско-украинскому проекту и наработанным в ходе его реализации технологическим и техническим решениям. К тому же оперативно-тактический ВТС Ан-70 как нельзя вовремя подошел на роль своеобразного «пугала», которое правительства стран НАТО использовали для того, чтобы несколько сбить расходы по программе А400М, запрошенные разработчиками.

Одновременно, с целью выбора оптимального варианта ВТС для своих ВВС, специалисты НАТО провели анализ состояния разработки перспективных ВТС в США, России и Украине – на предмет возможности и целесообразности их закупки или участия Европы в этих программах. И если с одной стороны в докладе отмечалось, что перспективные ВТС С-17А (США), Ан-70 (Россия и Украина) и экспортный вариант последнего Ан-7Х значительно превосходят самолет А400М по ряду характеристик – например, по критерию «полезная нагрузка/дальность полета», полностью отвечают европейским стандартам, а разработка Ан-70 даже опережает проект А400М не менее чем на десять лет, то окончательный вывод делался совершенно иной.

Авторы документа отмечали, что закупка указанных самолетов для ВВС западноевропейских стран является нежелательной, после чего обосновывалась настоятельная необходимость проведения дальнейших



Владимир ЩЕРБАКОВ
Фото EADS

«ЭРБАСА»



Первый опытный экземпляр А400М (№001) на сборке в цехе завода EADS в испанской Севилье

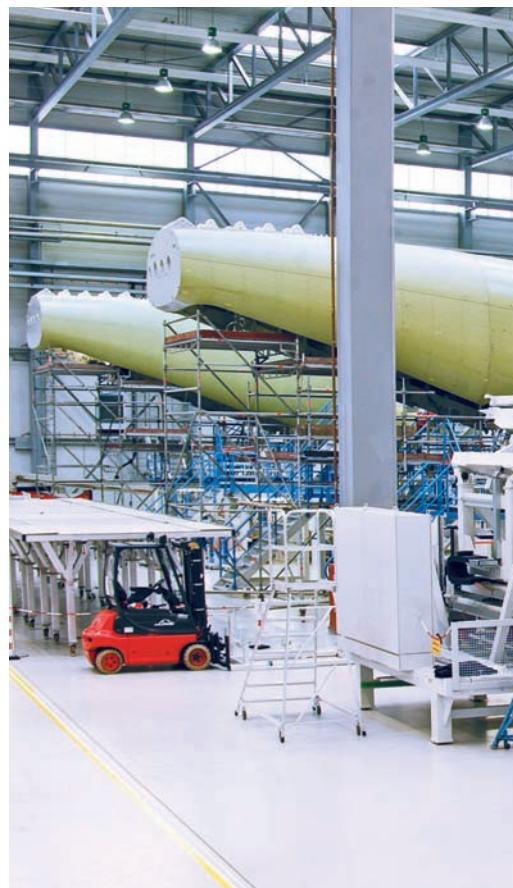
работ по программе А400М. Основными доводами в пользу такого решения стали сравнительно высокая стоимость американской машины и, как можно было видеть между строк, недоверие к России как бывшему противнику, но самое главное — необходимость сохранения и дальнейшего развития потенциала европейской аэрокосмической промышленности и выхода на международный рынок с самолетами собственной разработки.

В тоже время и у другой стороны дела шли не блестяще: через два месяца после первого полета Ан-70 опытная машина потерпела катастрофу — погиб весь экипаж, график испытаний был сорван на два года. В январе 2001 г. — авария Ан-70 в

таких средств нет, а российская сторона пока так и не определилась окончательно.

После заявлений исполнявшего тогда обязанности министра обороны Сергея Иванова и бывшего главнокомандующего ВВС России Владимира Михайлова о том, что России такой самолет не нужен, и она выходит из

Изготовление фюзеляжей для первых А400М (кроме головных частей) на заводе EADS в германском Бремене (фото справа сделано в феврале 2007 г.). Для их доставки на окончательную сборку самолетов в Севилье используются знаменитые «эрбасовские» «Белуги» (А300-600ST), с 1995 г. применяемые для перевозки между Гамбургом и Тулузой крупногабаритных частей строящихся лайнеров концерна «Эрбас» (на фото внизу)



Омске: жертв удалось избежать, но машина получила значительные повреждения, что внесло свои негативные коррективы в утвержденный план испытаний и доводки самолета.

Не появилось у программы и зарубежных заказчиков, на что так рассчитывали разработчики: транспортный самолет с грузоподъемностью до 47 тонн и дальностью полета с такой нагрузкой 1350 км за 45–50 млн долл. тогда оказался не нужен. Потенциальными заказчиками Ан-70 остались лишь ВВС России и Украины. Но если последние 2 апреля 2001 г. подписали с киевским заводом «Авиант» контракт на пять машин, то российское военное ведомство сначала в лице тогдашнего главнокомандующего ВВС генерала армии Владимира Михайлова, а затем и устами министра обороны Сергея Иванова заявило об отказе продолжать совместную работу по проекту. Аргументами стали «перетяжеленность» Ан-70 по сравнению с выданными вначале тактико-техническими требованиями (более чем в два раза), а также слишком высокая стоимость всей программы и закупочная цена одного самолета. В результате программа Ан-70 забуксовала основательно, и на ее дальнейшую реализацию, доводку машины и организацию серийного производства требуется вложить сегодня не менее 300 млн долл. У украинской стороны

Испытания нового мощного турбовинтового двигателя TP400-D6 для А400М проводятся на летающей лаборатории С-130 «Геркулес», но к моменту сдачи этого номера в полет она ни разу еще не поднималась



проекта, казалось, что Москва окончательно поставила на Ан-70 крест. «Сегодня, думаю, все, в т.ч. и украинцы, поняли, что Ан-70 — не средний транспортный самолет. Он «выскочил» за границы параметров, попал в разряд тяжелых, где находится Ил-76, — заявил в 2006 г. генерал Михайлов. — А в качестве тяжелого военно-транспортного самолета российско-украинский Ан-70 вряд ли будет нужен». Но вот недавно, в начале августа этого года, уже новый главнокомандующий ВВС генерал-полковник Александр Зелин заявляет, что «в настоящее время российской стороной рассматривается вопрос о продолжении и

завершении программы создания самолета Ан-70 в соответствии с требованиями нормативно-технической документации. Вопрос о постановке данного самолета на вооружение ВВС пока не стоит. Решение может быть принято только после завершения государственных совместных испытаний в полном объеме». Таким образом, Москва, по большому счету, оставляет «форточку» открытой.

Возрождение программы «еврогрузовика»

Пока две бывшие советские республики пытались разобраться с тем, где взять денег на завершение программы по Ан-70 и кто



Новый саблевидный винт «Симита» для двигателей TP400-D6

будет платить, европейские самолетостроители собрались с силами и сообща сдвинули, наконец, свою программу с места.

Во второй половине 90-х гг. главы заинтересованных ведомств восьми стран НАТО договорились объединить усилия в сфере разработки тактико-технических требований к перспективному тактическому ВТС, получившему условное обозначение «Перспективный большой военно-транспортный самолет» (FLA). И в сентябре 1997 г. разработчикам был направлен запрос на предоставление технического предложения по самолету. Причем одним из наиболее существенных побудительных мотивов

для ускорения запуска программы А400М стала неудовлетворенность командования вооруженных сил стран НАТО летно-техническими характеристиками предложенного американцами модернизированного ВТС С-130J «Супер Геркулес».

Новая модификация заокеанского «ветерана», во-первых, сохранила прежний диаметр фюзеляжа, что не позволяло увеличить объем и массу перевозимого полезного груза, а также перевозить в самолете ряд крупногабаритных образцов армейской боевой и вспомогательной техники. Во-вторых, скоростные качества машины оказались намного ниже требований, которые предъявляли к ВТС данного класса ВВС европейских стран НАТО. И, наконец, в-третьих, европейские генералов совершенно не удовлетворяла дальность полета модернизированного «Геркулеса» при максимальной нагрузке: она составляет примерно 3800 км, а у А400М при тех же 20 тоннах груза — около 6900 км.

Стартовым заказчиком А400М стали Королевские ВВС Великобритании, подписавшие 9 мая 2000 г. письмо о намерении приобрести 130 машин (правда впоследствии заявка сократилась до 25 самолетов). Только после этого, 27 июля того же года, министры обороны семи европейских государств — Великобритании, Бельгии, Германии, Испании, Италии, Турции и

Франции — подписали совместную декларацию, официально закрепившую за А400М статус единого перспективного оперативно-тактического военно-транспортного самолета их вооруженных сил. А в декабре следующего года компания «Эрбас» заключила с Объединенным европейским агентством по закупке вооружений и военной техники OCCAR (*Organisation Conjointe de Cooperation en Matiere d'Armement*) официальный контракт на разработку перспективного ВТС, проведение его испытаний и организацию серийного производства с последующей поставкой заказчиком. Совокупный объем предварительно контрактованных самолетов был определен в количестве 196 машин (позднее возрос до 212 самолетов, но затем упал до 192 машин), стоимость контракта составила 20 млрд евро, а первые поставки назначались на 2002 г.

Однако вскоре у программы выявились многочисленные проблемы технического и организационного характера, что неоднократно вызывало перенос сроков начала испытаний самолета и поставок заказчикам. Результатом стало сокращение рядом стран размещенных ранее заказов. По итогам подписания 24 мая 2003 г. между «Эрбасом» и OCCAR окончательного контракта по А400М количество приобретаемых самолетов снизилось на 32 машины — до 180: в 2002 г. из программы вышла Италия (минус 16 машин), в 2003 г. заказ на три машины сняла Португалия, а Германия сократила свой заказ с 73 до 60 самолетов.

Но наиболее серьезным ударом для программы стал отказ Великобритании от первоначально объявленного объема заказов: вместо заявленных 130 самолетов Лондон в конечном контракте записал только 25 машин! Зато появился новый заказчик — Люксембург изъявил желание приобрести один А400М. Первый полет нового ВТС был назначен на 2008 г., а первая поставка серийных машин — на 2009 г.

Первый блин комом

Немного отступим от главной темы и вновь углубимся в историю. Дело в том, что программа разработки и выпуска А400М — это уже вторая попытка европейских стран — членов НАТО избавиться от «засилья» американских тактических ВТС типа С-130. Первым опытом стал проект тактического ВТС С.160 «Трансаль», созданного почти на десятилетие позже американского аналога — первые опытные машины поднялись в небо 13 февраля и 25 мая 1963 г. Для проектирования и серийного производства самолета в январе 1959 г. был образован консорциум «Трансаль» (*Transall* — от *Transport Allianz*) в составе

французской компании «Аэроспасьяль» и немецких «Мессершмитт-Бельков-Блом» и VFW.

Основная задача — создать более дешевый аналог американскому C-130 — была блестяще решена, да к тому же французским и немецким инженерам удалось улучшить некоторые характеристики своего самолета по сравнению с заокеанским аналогом: например, C.160 имеет меньшие разбег и пробег, что позволяет эксплуатировать его с тех аэродромов, где C-130 работать до недавнего времени не мог. К тому же «Трансаль» способен садиться на более «мягкие» грунтовые аэродромы. Главным недостатком C.160 стала его относительно малая дальность полета при максимальной нагрузке.

Серийный выпуск «Трансаля» начали в 1967 г. одновременно во Франции и ФРГ: для ВВС Франции — в варианте C.160F (выпущено 50 самолетов), для ВВС ФРГ — в версии C.160D (90 самолетов), для ВВС Турции — C.160T (20 ед.), и для ВВС ЮАР — C.160Z (9 ед.). Всего до 1972 г. заказчикам было передано 169 машин.

В 1972 г. выпуск самолета был прекращен, но через пять лет снова возобновлен — уже в модернизированном варианте и под обозначением (*Nouvelle Generation*, т.е. «новое поколение»). Отличия заключались в новой авионике и усиленном крыле, в котором разместили дополнительные топливные баки. Первый полет C.160NG состоялся 9 апреля 1981 г. Обновленный самолет в количестве 31 машины заказали ВВС Франции. Поставки начались в 1981 г., при этом 10 машин было выполнено с системой дозаправки топливом в воздухе, а пять — в варианте самолета-заправщика. Кроме того, четыре «Трансаля» выпустили по программе «Астарте» (*Astarte — Avion-Station-relais de Transmission exceptionnelles*) для использования в качестве самолета связи с находящимися на боевом патрулировании ПЛАРБ Военно-морских сил Франции и два — по программе «Габриэль» (*Gabriel*). Шесть самолетов, получивших обозначение C.160P, приобрела также Индонезия (в настоящее время уже не эксплуатируются).

Однако у специалистов до сих пор вызывает серьезные сомнения целесообразность создания фактически «дубликата» американского C-130. Фактически решение о разработке C.160 отражало скорее желание военно-политического руководства Франции и ФРГ поддерживать этим предприятия национальной авиапромышленности. К тому же весьма малое количество выпущенных самолето-



Первый А400М впервые выведен из цеха на бетонку заводского аэродрома в Севилье, 26 июня 2008 г.

тов — всего 206 машин — не принесло особой выгоды ни разработчикам и производителям самолета, ни его заказчикам. Прибыль первых оказалась ниже ожидаемой, а вторые получили машину по несколько большей, чем планировалось, цене, снизить которую помешала как раз малочисленность серии. Так, например, стоимость программы «Астарте» оказалась в конечном итоге на 29% выше по сравнению с первоначальными. По этой же причине расходы по программе «Габриэль» превысили утвержденный бюджет на 51%. В итоге Франция и Германия приняли решение перевооружить свою военно-транспортную авиацию на А400М.

Больше, чем тактический самолет

Но вернемся к А400М. На сегодня портфель заказов по данной программе составляет 192 самолета: к списку стартовых заказчиков — Великобритании, Бельгии, Германии, Испании, Турции и Франции — добавились Люксембург, Малайзия (в декабре 2005 г. она заказала четыре самолета) и ЮАР (в декабре 2004 г. подписан контракт на поставку в 2010–2014 гг. восьми машин с опционом еще на шесть). Руководство последней подписало контракт стоимостью 837 млн долл. только после того, как EADS гарантировал предоставление местной компании «Денел Аэроспейс Системз» прав «промышленного партнера по программе» и передачу ей подряда на выпуск элементов



машина, обладающая некоторыми свойствами оперативно-стратегического военно-транспортного самолета. По массе полезной нагрузки, которая достигает 37 т, он почти в два раза превосходит новейших представителей семейства «Геркулесов» (у С-130Н и С-130J грузоподъемность составляет около 19 т). Печатляет и преимущество по дальности полета: у А400М она достигает 3300 км при максимальной нагрузке в 37 т, а при грузе в 20 т увеличивается до 6900 км, тогда как у «Геркулеса» при в два раза меньшей максимальной нагрузке дальность составляет только 3800 км, а у «Супер Геркулеса» – 5250 км.

А400М будет способен перебрасывать войска и различные грузы, выполнять их десантирование парашютным или посадочным способом в любых метеоусловиях, днем и ночью с использованием бетонированных, оборудованных грунтовых и даже неподготовленных взлетно-посадочных полос. Отличительной особенностью самолета, по заявлениям разработчиков, будет относительно низкая стоимость его жизненного цикла, который, по оценке инженеров, должен составить не менее 30 лет.

А400М представляет собой широкофюзеляжный высокоплан с Т-образным хвостовым оперением и грузовой рампой в задней части фюзеляжа длиной 5,4 м. В конструкции машины широко используются композиционные материалы – например, консоли крыла в значительной степени выполнены из упрочненного углепластика, а восьмилопастные воздушные винты марки «Симита» («Scimitar») полностью изготовлены из композитов.

3D-изображение интерьера кабины А400М



фюзеляжа А400М. 18 июля 2005 г. предварительную заявку на три машины с большой помпой подписали ВВС Чили (поставки в 2018–2022 гг.), но позднее от своих намерений они отказались. Кроме того, в 2006 г. компания «Эрбас Милитари» принимала с А400М участие в тендере Королевских ВВС Канады на закупку 17 тактических ВТС, способных заменить уже морально и физически устаревшие ВТС типа СС-130Е различных модификаций. Однако канадское Минобороны вместо европейских машин в итоге приобрело более близкие ему американские – четыре новых С-17 и 17 модернизированных С-130J.

Современный А400М – уже не просто типовой оперативно-тактический ВТС, а

Грузовая кабина имеет длину 17,71 м (без рампы), ширину 4,0 м и минимальную высоту 3,85 м. Причем в средней части фюзеляжа, за крылом, высота грузовой кабины достигает 4,0 м. Объем грузового отсека составляет 356 м³, а полезная площадь механизированного пола — 92 м². Это позволит размещать в грузовом отсеке А400М без предварительной разборки все основные образцы вооружения, военной и специальной техники, состоящие на вооружении стран НАТО: вертолеты АН-64, «Тигр», А-129, «Пума» и NH90, артиллерийские орудия, в т.ч. 203-мм гаубицы, РСЗО, БТР и БМП. Самолет оборудован двумя электрическими лебедками, а опционально предусмотрена возможность установки в хвостовой части фюзеляжа, в районе грузовой рампы, монорельсового грузового крана грузоподъемностью 5 т для ускорения и облегчения погрузки-разгрузки стандартных грузовых паллет с поверхности земли или с автомашин. Краном при помощи пульта дистанционного управления управляет оператор, на рабочем месте которого имеется компьютеризированная система управления с базой данных на все типы стандартных грузов, используемых в вооруженных силах стран НАТО: в ней содержатся подробные характеристики грузов — масса, габариты, центр тяжести, места крепления и т.п.

Самолет А400М оснащен электродистанционной системой управления и, как и другие самолеты компании «Эрбас», имеет так называемую «стеклянную» пилотскую кабину, построенную на базе девяти больших (6х6 дюймов) цветных многофункциональных ЖКИ и цифровой системы отображения информации на лобовом стекле. Пилотская кабина рассчитана на двух пилотов и одного оператора систем специального назначения (например, РЭБ или передачи топлива на другие самолеты и вертолеты). Имеется также одно откидное место, а кресло оператора систем погрузки-разгрузки расположено под пилотской кабиной, на грузовой палубе. Систему управления самолета разработали специалисты компаний «Талес» и «Диль Авионик Системс», взяв за основу отдельные модули системы управления с авиалайнера А380. Наиболее жизненно важные элементы пилотской кабины — стекла, кресла пилотов и окружающее их пространство — могут быть опционально бронированы, что позволит им выдерживать без повреждений попадание 12,7-мм бронебойных пуль.

Кроме того, самолеты, заказанные ВВС Германии, будут оснащаться системой обеспечения полета на сверхмалых высотах типа TMLLF (*Terrain Masking Low Level Flight*) производства EADS. Специалисты



Заказы на самолеты А400М (по состоянию на сентябрь 2008 г.)			
Страна-заказчик	Дата подписания контракта	Начало поставок (по контракту)	Количество (опцион)
Германия	27.05.2003	2010	60
Франция	27.05.2003	2009	50
Испания	27.05.2003	2011	27
Великобритания	27.05.2003	2010	25
Турция	27.05.2003	2009	10
Бельгия	27.05.2003	2018	7
Люксембург	27.05.2003	2017	1
ЮАР	15.12.2004	2010	8 (+6)
Малайзия	8.12.2005	2013	4
Итого			192 (+6)

концерна также обеспечивают поставку бортовой системы контроля за выполнением полетного задания MMMS (*Military Mission Management System*) на базе двух мощных БЦВМ: она позволяет в автоматическом режиме осуществлять контроль за такими операциями, как погрузка-выгрузка грузов и техники, расчет необходимой и допустимой загрузки самолета исходя из установленных нормативов и характера задания, расчет времени выброски груза (десантирования личного состава), контролирует расход топлива и т.д.

Комплексы и системы бортового радиоэлектронного оборудования самолета объединены на основе мультиплексной шины данных стандарта MIL-STD-1553В. В состав БРЭО войдут современная высокоточная инерциальная навигационная система с приемником сигналов спутниковой навигации и метеонавигационная РЛС AN/APN-241Е американской компании «Нортроп-Грумман». На консолях крыла имеются четыре пилона для установки подвесных агрегатов заправки топливом в воздухе при использовании самолета в качестве заправщика или контейнеров с аппаратурой РЭБ.

Комплекс средств самообороны А400М состоит из системы предупреждения об облучении самолета ЗРК или БРЛС истребителей типа ALR-400 компании «EADS Дифенс Электроникс» и «Индра», ИК-системы предупреждения о ракетной атаке типа MIRAS (компании EADS и «Талес»), а также системы постановки пассивных помех, включающей 24 пусковые установки ИК-ловушек и дипольных отражателей и буксируемые ловушки для увода ракет с радиолокационными ГСН. В перспективе возможна установка на самолет новейшей системы активного противодействия атакующим управляемым ракетам — лазерного комплекса DIRCM. Управление средствами самообороны осуществляется в автоматическом режиме при помощи специального бортового компьютера (*Defensive Aids Computer*).

В состав силовой установки А400М включены четыре турбовинтовых двигателя TP400-D6 мощностью 11 000 л.с. консорциума «Европроп Интернэшнл», созданного компаниями «Роллс-Ройс» (Великобритания, 28%), ИТР (Испания, 16%), MTU (Германия, 28%) и «Снекма» (Франция, 28%). Хотя изначально фаворитом тендера на двигатель



для A400M считался перспективный двигатель M138 совместной разработки компаний «Снекма», MTU, ГТР и итальянской «Фиат авиа», выполненный на базе газогенератора стоящего на истребителе «Рафаль» двухконтурного турбореактивного двигателя M88 компании «Снекма», победителем стал именно TP400-D6, созданный с широким использованием технологий «Роллс-Ройса», отработанных на серии реактивных двигателей «Трент».

TP400-D6 является трехвальным турбовинтовым двигателем, оснащенный системой FADEC. На самолете используются восьмилопастные винты «Симита» с саблевидными лопастями, разработанные и производимые компанией «Ратье-Фижак» (*Ratier-Figeac* – французская дочерняя компания корпорации «Хэмилтон Санстрэнд»). Винты имеют регулируемый шаг, максимальную скорость вращения 840 об/мин и диаметр 5,3 м, выполнены из композиционных материалов с применением полиуретанового антикоррозийного покрытия и оснащены электрической противообледенительной системой, а в наиболее опасных местах имеют никелированное защитное покрытие для предотвращения повреждения винта посторонними предметами.

Модификации и подрядчики

Самолет A400M предполагается использовать в нескольких конфигурациях: грузовой, транспортно-десантной (вмещает 116 десантников в полной амуниции и со штатным вооружением), медико-эвакуационной (принимает на борт 66 носилочных раненых в сопровождении 25 медиков, также имеется возможность организации на борту палаты интенсивной терапии),

а также самолета-заправщика и самолета радиотехнической разведки и наблюдения (под крылом подвешиваются контейнеры с необходимым оборудованием).

В десантном варианте в грузовом отсеке самолета устанавливаются четыре ряда сидений – два ряда идут вдоль бортов и могут быть сняты в случае необходимости, а еще два съемных ряда – в центре. Парашютисты могут использовать для высадки либо два боковых люка, либо выполнять выброску непосредственно с кормовой рампы.

Согласно расчетам, в варианте заправщика, после оборудования A400M двумя или тремя точками заправки, самолет, имея на борту 50 т собственного топлива и 12 т дополнительно в грузовом отсеке (в двух шеститонных цистернах), из которых могут быть переданы до 40 т топлива, будет в состоянии обеспечивать патрулирование в течение 4 часов на удалении около 740 км от аэродрома базирования, обслуживая как реактивные самолеты, так и вертолеты. Две гондолы с системами передачи топлива могут быть в течение двух часов установлены под крылом (скорость перекачки топлива 1200 кг/мин для каждой), а третья точка может быть при необходимости организована в хвостовой части фюзеляжа, в грузовом отсеке (1800 кг/мин). Для собственной дозаправки в воздухе A400M имеет выдвижную приемную штангу, расположенную в его носовой части над кабиной экипажа.

Максимальная загрузка самолета составляет 37 т и может включать девять стандартных «натовских» грузовых паллет типа 463L размером 2,2x2,7 м, из них две – на рампе, либо 20 однотонных паллет.

Варианты загрузки включают шесть легких грузовиков или джипов типа «Лэнд Ровер»; один ЗРК «Роланд»; два 5-тонных грузовика с 105-мм орудиями; три БТР типа M113; армейский инженерный трактор с 25-тонным полуприцепом; экскаватор и большой самосвал; два ударных вертолета «Апач» или «Тигр»; один транспортный вертолет типа NH90; один мобильный грузовой армейский кран и т.п.

Главным подрядчиком по программе выступает компания «Эрбас» (подразделение «Эрбас Милитари»), а в качестве основных субподрядчиков выбраны другие подразделения EADS, британская «BAE Системз», бельгийская компания «Флабель» и турецкая «Тусас Аэроспейс Индастриз». В общей сложности к программе A400M привлечены в той или иной степени 159 компаний и организаций из нескольких стран мира. Окончательная сборка самолетов выполняется на заводе испанского подразделения EADS в Севилье (Испания), пуск сборочной линии выполнен в первом квартале 2007 г. Помимо окончательной сборки Испания отвечает также за изготовление горизонтального оперения, элементов вертикального оперения и мотогондол. Во Франции изготавливаются головная часть фюзеляжа с кабиной экипажа, центроплан и его обтекатели, грузовая рампа и обтекатели шасси, в Германии – средняя и хвостовая части фюзеляжа, панели крыла и элементы вертикального оперения.

Основные данные самолета A400M	
Длина самолета полная, м	45,1
Размах крыла, м	42,4
Высота самолета, м	14,7
Площадь крыла, м ²	221,5
Масса пустого самолета, т	66,5
Максимальная взлетная масса, т	141
Максимальная посадочная масса, т	122
Максимальная грузоподъемность, т	37
Запас топлива, т	50,5
Максимальная крейсерская скорость, км/ч	780
Крейсерское число М	0,68–0,72
Практический потолок, м	12 200
Дальность полета, км:	
- при максимальной полезной нагрузке	3300
- при нагрузке 30 т	4500
- при нагрузке 20 т	6400
- перегоночная	8700
Длина разбега, м	940
Длина пробега, м	820
Тип двигателей	TP400-D6
Взлетная мощность, л.с.	11 000



Церемония выкатки А400М прошла под флагами стран-участниц программы

ния, в Великобритании — кессоны крыла и осуществляется сборка консолей крыла в целом, в Турции — отсек фюзеляжа за кабиной экипажа, хвостовой обтекатель и элементы крыла, в Бельгии — элементы крыла и некоторые другие агрегаты конструкции. Доставка наиболее крупногабаритных секций и элементов осуществляется на сборочный завод знаменитыми «горбатыми» транспортными самолетами «Белуга». Поставка первых четырех двигателей TP400-D6 осуществлена консорциумом «Европроп Интернэшл» в конце февраля 2008 г. Статические испытания первого А400М начались в Испании 14 марта этого года. Согласно прогнозам и бизнес-плану компании «Эрбас», ежегодно со ступеней предприятия должны сходить 30 самолетов А400М.

Два года назад американские эксперты опубликовали прогноз, согласно которому стоимость приобретения флота из 50 самолетов А400М и сопутствующего оборудования и инфраструктуры обойдется заказчику в 4 млрд долл., а в течение 30-летнего срока эксплуатации операционные расходы составят еще 10 млрд долл. Так что машина получилась «не из дешевых», неофициально называется стоимость 100 млн долл. за единицу. Для сравнения, новейшая модификация «Супер Геркулеса» обойдется покупателю всего в 67 млн долл.

Перспективы

Как представляется, после запуска в серийное производство «обшеевропейский» военно-транспортный самолет сможет составить достойную конкуренцию такому гранду военно-транспортной авиации как С-130, завоевавшему практически всю нишу тактических ВТС грузоподъемностью около 20 тонн, хотя обе машины и находятся в немного разных «весовых категориях» — европейский А400М тяжелее своего заокеанского «собрата» (максимальная взлетная масса, соответственно, 141 и 79 т). К преимуществам А400М относят также его способность совершать взлет и посадку на аэродромах с ВПП длиной всего

920 м, выполнять на месте разворот с радиусом всего 28,6 м.

Особую привлекательность для потенциальных заказчиков, по мнению разработчиков А400М, представляет его универсальность и способность решать широкий круг задач, в т.ч. сброс грузов (грузовых паллет) с малых и сверхмалых высот. Типовая миссия, которую будет способен выполнять А400М, включает, например, переброску сил быстрого реагирования из Европы в Персидский залив и обратно (дистанция переброски — около 5500 км, численность группировки А400М — 50 самолетов, длительность миссии — 15 суток, количество самолето-вылетов — 620, длительность одного перелета по маршруту — 20 часов, количество перебросенных грузов и военнослужащих — 7200 солдат и офицеров и 17 300 т грузов). Другая типовая миссия — операция по эвакуации заложников (маршрут Европа — Северная Африка — Европа, дистанция — 3700 км, численность группировки А400М — 16 самолетов, длительность миссии — 7 суток, численность десанта — 700 военнослужащих и 20 единиц легкой бронетехники, особенности миссии — выброска десанта на сверхмалой высоте).

Косвенным подтверждением того, что в будущем А400М станет угрожать американским интересам на традиционных рынках, где присутствует «Геркулес», является решение командования Королевских ВВС Великобритании о постепенной замене устаревших модификаций С-130 на «обшеевропейский» ВТС, при этом в перспективе последние возможно сменят и недавно приобретенные модернизированные С-130J. В британских официальных документах особый упор делается именно на то, что А400М будет обладать элементами стратегического военно-транспортного самолета. К тому же, как ожидает командование британских ВВС, эксплуатация А400М окажется намного менее хлоп-

потной и дорогостоящей по сравнению с С-130J.

Выкатка первой машины, как уже сообщал наш журнал, состоялась в испанской Севилье 26 июня нынешнего года. К этому событию разработчики шли достаточно долго — почти десять лет, постоянно сдвигая «в даль» сроки выкатки, первого полета и начала поставок серийных машин заказчикам.

«Сегодняшнее событие доказывает способность EADS спроектировать и организовать производство современного военно-транспортного самолета большой дальности, который в ближайшем будущем создаст новые стандарты в области авиатransпортов и откроет для нас новые перспективные внешние рынки. Кроме того, это подтверждение нашей высокой репутации, на которую сделали ставку заказчики, разместив у нас предварительные заявки на данную машину», — отметил в своем выступлении глава концерна Луи Галуа.

Впрочем, для прохождения одного из главных рубежей программы — первого полета — разработчикам понадобится еще не менее нескольких месяцев. Состоится это событие никак не ранее конца 2008 г. — хотя уже появились прогнозы и более пессимистичные, датируемые первым кварталом 2009 г. И это при том, что изначально руководство военного отделения компании «Эрбас» планировало поставить А400М на крыло к концу лета этого года. На нынешнем этапе задержка связана с отставанием от графика летных испытаний турбовинтового двигателя TP400-D6, который должен пройти отработку на летающей лаборатории С-130, а также с определенными трудностями в доводке ряда элементов конструкции планера.

Причем это не первая задержка в программе А400М за последний год. Так, в прошлом году вследствие крупных просчетов компании-разработчика и проблем с организацией производства на предприятиях концерна EADS и компаний-смежников график программы был кардинально пересмотрен, а убытки «Эрбаса» от срыва обязательств составили 1,4 млрд евро. А ведь первоначально предполагалось, что подразделения ВВС европейских стран, укомплектованные этим ВТС, достигнут состояния начальной оперативной готовности уже к 2004–2005 гг. Не получилось: задержка поставок серийных машин составила уже поддесятилетия и стартовый заказчик — Королевские ВВС Великобритании — получают первые А400М не в 2007-м, а только в 2010–2011 гг.



Defence Exhibition Organisation
Ministry of Defence
Government of India



Confederation of Indian Industry

TAKE-OFF TO NEW HEIGHTS IN YOUR BUSINESS



"Asia's Premier Air Show"
(7th Edition)

11-15 Feb, 2009
Air Force Station Yelahanka, Bengaluru

www.findoxygen.com

For Exhibition and Registration details, please contact:

Ms. Laly Thomas, Confederation of Indian Industry, Phone: +91 124 4014060-67, Fax: +91 124 4014080, Email: laly.thomas@ciionline.org

«Аэрофлот-Карго» принимает Ил-96-400Т

2 сентября на Воронежском акционерном самолетостроительном объединении (ВАСО) специалистами авиакомпаний «Аэрофлот» и «Аэрофлот-Карго» началась техническая приемка в эксплуатацию двух новых дальнемагистральных грузовых самолетов Ил-96-400Т. Заказчиком самолетов является дочерняя компания ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» – «Аэрофлот-Карго», поставщиком – лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко.».

Договор на поставку в финансовый лизинг на 15 лет шести самолетов Ил-96-400Т был заключен между ИФК и «Аэрофлот-Карго» в июне 2007 г. Согласно подписанному документу, ИФК должна поставить авиакомпании три авиалайнера в 2008 г. и три – в 2010 г. Первые два самолета (RA-96102 и 96101), изготовленные на ВАСО летом прошлого и весной нынешнего года и первоначально предназначавшиеся для передачи авиакомпании «Атлант-Союз» (см. «Взлёт» №7–8/2008, с. 12),



практически полностью готовы к коммерческой эксплуатации, первый из них уже прошел перекраску в цвета «Аэрофлот-Карго». По графику поставок до конца 2008 г. авиакомпания получит третий авиалайнер, достраиваемый в настоящее время на ВАСО.

До получения первых Ил-96-400Т парк авиакомпании

«Аэрофлот-Карго» включал только самолеты зарубежного производства. В настоящее время перевозчик эксплуатирует три широкофюзеляжных MD-11F, три DC-10-40F и два среднемагистральных грузовых «Боинг» 737-300F. По мере возвращения лизингодателям DC-10-40F в следующем году компания пла-

нирует начать полеты еще на трех MD-11F, приобретаемых в собственность. Перевозки грузов «Аэрофлот-Карго» в настоящее время осуществляет на собственных регулярных рейсах в Германию, Финляндию, Норвегию, Францию, Японию, Республику Корея, КНР, Гонконг, Великобританию и Казахстан. **А.Ф.**

«Аэрофлот» разводится с «дочками»

Катастрофа в Перми выполнявшего рейс «Аэрофлота» самолета «Боинг» 737-500 авиакомпании «Аэрофлот-Норд» (подробнее о ней – см. отдельный материал этого номера на с. 54) стала причиной быстрых и неожиданных решений руководства материнской компании, направленных, по словам главы «Аэрофлота» Валерия Окулова, на укрепление ее бренда после серьезного удара, нанесенного торговой марке национального перевозчика.

Уже в день катастрофы Валерий Окулов официально заявил о том, что «Аэрофлот» расторгает ранее заключенный договор «Об условиях эксплуатации самолетов B737-500 авиакомпанией «Аэрофлот-Норд» при выполнении перевозок под кодом ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии». В результате уже с 15 сентября обе авиакомпании выполняют все рейсы

только под собственным кодом и флагом. Это потребовало оперативного внесения изменений в расписание. Так, все рейсы авиакомпании «Аэрофлот» из Москвы в Пермь, Екатеринбург, Сургут и Тюмень, ранее выполнявшимися на самолетах «Аэрофлот-Норда», с 15 сентября переводятся на обслуживание исключительно парком самого «Аэрофлота». Одновременно рейсы «Аэрофлот-Норда» из Москвы в Новосибирск, Екатеринбург, Самару, Калининград и Волгоград, выполнявшиеся под флагом «Аэрофлота», переводятся в сеть авиакомпании «Аэрофлот-Норд» под ее код 5N. Данные изменения, по мнению Валерия Окулова, помогут пассажирам более четко определять фактического перевозчика на конкретном маршруте. Вместе с тем, глава «Аэрофлота» подчеркнул, что компания продолжит тесное коммерческое и

операционное сотрудничество с дочерними авиакомпаниями группы «Аэрофлот» в рамках общей стратегии развития, уделяя особое внимание вопросам безопасности полетов и качеству продукта.

16 сентября генеральный директор ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» Валерий Окулов и генеральный директор ЗАО «Аэрофлот-Норд» Владимир Коротяев подписали протокол о формах коммерческого сотрудничества компаний в новых условиях. Основным направлением здесь будет соглашение о совместных перевозках по принципу «код-шеринг». При этом «Аэрофлот» продолжит оказывать содействие ЗАО «Аэрофлот-Норд» в части, касающейся внедрения электронного билета, современных систем регистрации пассажиров и багажа, оказания представительских функций в аэропортах и т.п.

А 17 сентября ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» заявил о еще более радикальном решении: отныне дочерние компании группы «Аэрофлот», занимающиеся авиаперевозками, более не могут использовать торговую марку «Аэрофлота». Это, как сообщается в официальном пресс-релизе компании, предполагает смену их наименования и символики. «Данный шаг предпринят в целях снижения рисков для бренда «Аэрофлота», являющегося одним из самых известных и авторитетных торговых марок с многолетней историей в России и в мире», – говорится в сообщении компании.

Пока не ясно, как быстро «Аэрофлот-Норд», «Аэрофлот-Дон» и «Аэрофлот-Карго» смогут поменять свои названия, но очевидно одно: затраты на перерегистрацию компаний и перекраску самолетов будут явно немалыми. А ведь эти средства вполне можно было бы потратить на приобретение новых и безопасных самолетов... **А.Ф.**

Кризис докатился до Дальнего Востока

Второй после альянса «ЭйрЮнион» жертвой кризиса на российском авиационном рынке к концу нынешнего лета стала хабаровская авиакомпания «Дальавиа», к моменту сдачи этого номера фактически прекратившая перевозку пассажиров. Как и в случае с альянсом «ЭйрЮнион» (подробнее о ситуации с ним – в отдельном материале этого номера), из-за накопившихся долгов за аэропортовое обслуживание и заправку топливом базовый аэропорт компании в Хабаровске отказался отпускать ей авиакеросин.

К концу июля долг «Дальавиа» аэропорту составлял более 70 млн руб., и руководство последнего пригрозило с 1 августа прекратить заправку самолетов авиакомпании. В ситуацию вмешался губернатор Хабаровского края, с участием которого ситуацию временно удалось стабилизировать, был составлен график погашения долгов, и Хабаровский аэропорт продолжил обслуживать полеты некогда составлявшей с ним единое целое авиакомпании. Но с 20 августа «Дальавиа» снова прекратила выплаты за заправку самолетов, и к 10 сентября долг перед аэропортом возрос примерно до 230 млн руб. В этой ситуации Хабаровский аэропорт, предварительно предупредив все необходимые инстанции, с 8 сентября перестал отпускать топливо для местных рейсов «Дальавиа», выполняемых на Ан-24 (при этом



дальние рейсы на Ту-214 и Ту-154 в Москву, Краснодар, Сочи и за границу еще продолжали заправляться). Но предупреждение не подействовало, и с 10 сентября ОАО «Хабаровский аэропорт» полностью прекратил обслуживание всех воздушных судов компании. Ситуацией с «Дальавиа» серьезно занялась прокуратура, против нее было возбуждено уголовное дело по статье «Незаконное предпринимательство».

Из-за невозможности заправки в базовом аэропорту руководство «Дальавиа» пошло на ухищрения: рейсы на Камчатку, в Магадан, Краснодар и т.п. стали выполняться с посадкой в Благовещенске, где (по некоторым данным, под кредит «Аэрофлота») самолеты перевозчика еще продолжали заправлять. Рейсы «Дальавиа» из Хабаровска в Москву взял на себя «Аэрофлот» на своих Ил-96-300. Но так продолжалось недолго, и вскоре «на помощь» коллегам пришла довольно успешная (и к тому же находящаяся в хоро-

ших «партнерских» отношениях с «Аэрофлотом») «Владивосток Авиа», к которой хабаровский губернатор предложил присоединить терпящую бедствие «Дальавиа». В результате часть рейсов хабаровской компании стал выполнять «Аэрофлот» на Ил-96-300 и Ту-154М, а другую – «Владивосток Авиа» на своих Ту-154М. За самой «Дальавиа» осталось только несколько зарубежных рейсов, заправку которых до поры до времени еще можно было произвести в Благовещенске или из запасов Минобороны.

Но 17 сентября стало известно, что арбитражный суд рассмотрел иск ОАО «Хабаровский аэропорт» к ОАО «Дальавиа», и по результатам дела судебные приставы наложили арест на банковские счета авиакомпании. В эфире местного телевидения была названа ориентировочная сумма кредиторской задолженности «Дальавиа» – по предварительным оценкам она достигла 1,5 млрд руб.! Стало также известно о принятии реше-

ния о прекращении с 17 сентября продаж билетов на все рейсы компании и отставке генерального директора ОАО «Дальавиа» Валерия Чичилимова.

19 сентября в Хабаровск прибыли руководители ОАО «Владивосток Авиа», которые будут участвовать в «разруливании» возникшего кризиса. Пока речи об объединении двух перевозчиков не идет, однако очевидно, что поглощение фактически обанкротившейся «Дальавиа» владивостокской компанией не за горами. А далее, как полагают эксперты, объединенная дальневосточная компания может быть включена в состав нового авиахолдинга, который в партнерстве с московским «Атлант-Союзом» предполагается создать на основе активов трех авиакомпаний альянса «ЭйрЮнион» с одновременным присоединением еще нескольких находящихся в государственной собственности перевозчиков, в числе которого называют даже такого гиганта, как ГТК «Россия».

На момент кризиса авиапарк ОАО «Дальавиа» включал пять дальнемагистральных самолетов Ту-214, шесть Ил-62М, шесть среднемагистральных Ту-154М и два Ту-154Б, а также семь региональных Ан-24РВ и пару Ан-26. Эти машины могут стать «солидной прибавкой» к флоту ОАО «Владивосток Авиа», состоящему из шести Ту-204-300, четырех А320 и пяти Ту-154М (последние, правда, планировали уже к 2009 г. вывести из эксплуатации, заменив еще на несколько «Эрбасов»). **А.Ф.**





«ЭЙРЮНИОН» УМЕР, ДА ЗДРАВСТВУЕТ «ЭЙРЮНИОН»?

Одним из самых обсуждаемых событий минувшего лета в гражданской авиации России стал жесточайший кризис, поразивший альянс «ЭйрЮнион», который объединяет пять авиакомпаний – «КрасЭйр», «Домодедовские авиалинии» («ДАЛ»), «Самару», «Омскавиа» и «Сибавиатранс» – и сопоставим по суммарному объему перевозок с лидерами отечественного рынка. По итогам прошлого года «ЭйрЮнион», перевезший более 3 млн пассажиров и выполнивший около 10 млрд пасс.-км, занимал условное пятое место в российском рейтинге авиакомпаний по количеству перевезенных пассажиров и четвертое – по пассажирообороту, пропустив вперед только «Аэрофлот», «Сибирь», «Трансаэро» и ГТК «Россия». Условное – потому что, создание по исполнению Указа Президента России от 2 мая 2007 г. ОАО «ЭйрЮнион» (см. «Взлёт» №6/2007, с. 4) завершено так и не было, и авиакомпании альянса по-прежнему проходили в официальной статистике отдельными строчками.

В истории «ЭйрЮниона» было все как в детективном романе: попытки договориться с конкурентами, консолидация пакетов акций со стороны частных акционеров, противодействие государственных чиновников из Росимущества, два Указа Президента РФ, накопившиеся к концу этого лета миллиардные долги, приведшие к потере доверия партнеров, задержкам и отменам рейсов, и томительное ожидание развязки. Сегодня, восстанавливая в памяти события минувших лет, невольно замечаешь, что многих неприятностей можно было бы избежать, о многом предупреждали руководители авиакомпаний и специалисты... Но череда ошибок, заблуждений, упущенных возможностей и невыполненных поручений привела к крупнейшему в отечественной авиационной отрасли кризису: авиакомпании «ЭйрЮниона» попали в пике, из которого, как стало очевидно в августе, уже не могут выбраться. Усилиями государства и заинтересованных структур были приняты чрезвычайные меры, чтобы вызволить застрявших в аэропортах в конце лета пассажиров «ЭйрЮниона», но сам альянс это уже не спасло. Стало ясно, что крупнейшие компании «ЭйрЮниона» – «КрасЭйр», «ДАЛ» и «Самара» – скоро прекратят свое существование в изначальном виде, а на их базе с участием других перевозчиков и госструктур, возможно, будет создана новая авиакомпания, которая, если планы воплотятся в жизнь, претендует на роль крупнейшей в стране – мощнее не только «Сибирь» и «Трансаэро», но и самого некогда недостижимого «Аэрофлота».

«Ты помнишь, как все начиналось...»

А начиналось все в 1994 г., когда в Красноярском крае возникла частная авиакомпания «Сибавиатранс», создателями которой стали братья Борис и Александр Абрамовичи. У Бориса к тому времени за спиной был не только Рижский институт инженеров гражданской авиации, но и опыт работы в авиации: по окончании вуза он трудился инженером, начальником смены, цеха АТБ Красноярского объединенного авиаотряда, был главным инженером завода №67 гражданской авиации, а в 1989 г. возглавил авиационно-техническую базу местного аэропорта «Черемшанка». В 1993 г. стал главным инженером Красноярского управления гражданской авиации, откуда до собственного бизнеса остался один шаг.

Но региональные перевозки, на которых специализировалась «Сибирская авиатранспортная компания», не устраивали его масштабом. Поэтому в 1998 г., не без поддержки тогдашнего губернатора Александра Лебеда, он сумел возглавить крупнейшую красноярскую авиакомпанию – «Красноярские авиалинии» («КрасЭйр»), которая объединяла в себе и перевозочный, и аэропортовый бизнес. В этот период, очевидно, и были заложены идеологические основы объединения –



Олег ПАНТЕЛЕЕВ,
главный редактор агентства АвиаПорт
Фото Алексея Михеева

Парк воздушных судов авиакомпаний альянса «ЭйрЮнион» на сентябрь 2008 г.*

«Красноярские авиалинии»	
«Боинг» 767-200ER	4
«Боинг» 757-200	4
«Боинг» 737-300	6
Ил-96-300	2
Ил-86	4
Ту-154М	14
Ту-214	1
«Домодедовские авиалинии»	
Ил-96-300	3
Ил-62М	4
Ту-154М	2
«Самара»	
Ту-154М	9
Ту-134А	4
«Омскавиа»	
Ту-154М	2
«Сибавиатранс»	
Ту-134А/Б	4
Ан-24РВ	6
Ан-32	1
Як-40	1
Ми-8Т/МТ/АМТ/МТВ-1	10
«Белл» 407	1

* Данные приводятся по «Справочнику авиакомпаний» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в редакции на 24 апреля 2008 г. (www.mafmc.ru/documents), с поправками по фактическому составу парка ВС, имеющих летную годность

крупная авиакомпания, способная противостоять «Аэрофлоту» на внутренних линиях и предлагающая пассажиру авиатранспортную альтернативу – перелет со стыковкой не в Москве, а в Красноярске.

Первая попытка собрать единомышленников была предпринята в 2000 г., когда авиационный «альянс четверых» мог бы стать первым объединением, способным пошатнуть монополию «Аэрофлота». Однако, построенный на договоренностях руководителей Красноярских и Домодедовских авиалиний, Челябинского авиапредприятия и компании «Авиаэкспресскруиз», он оказался нежизнеспособным. Тогда идеологи альянса, братья Абрамовичи, решили создать объединение не на правах инициаторов и активистов, а будучи совладельцами объединяемых компаний. В 2004 г. они приобрели пакет акций «ДАЛа», а в мае 2005-го структуры, аффилированные с руководством «КрасЭйра», купили у омского предпринимателя Левана Турманидзе контрольный пакет ОАО «Авиакомпания «Омскавиа». Наконец, финальным штрихом стало приобретение пакета акций находившейся в тяжелом состоянии авиакомпании «Самара». Так родился альянс «ЭйрЮнион» (*AiRUnion*).

Конечно, необходимо напомнить и о модели бизнеса, которая тогда актив-

но развивалась в Красноярске. С подачи руководства перевозчика начала выстраиваться сеть маршрутов, которая объединялась с помощью веерного расписания. Схема предусматривала формирование в Красноярске транзитного узла, в который подвозили пассажиров как авиакомпании альянса, так и их партнеры. Прилеты и вылеты рейсов были согласованы по времени (два раза в неделю), что позволяло формировать дополнительные транспортные связи с умеренным временем стыковки. Однако основной по нагрузке и доходности линией оставалось московское направление, на котором безраздельно

властвовали «КрасЭйр» и «Домодедовские авиалинии». За счет повышенных тарифов на этом направлении авиакомпаниям удавалось субсидировать убыточные линии, поддерживая функционирование «веера». Важнейшим фактором, обеспечивавшим существование такой ситуации, было то, что «КрасЭйр» была так называемым неразделенным авиаотрядом, т.е. в его состав входил и аэропорт, пробиться в который авиакомпании «со стороны» не могли. Эта монополия альянса была разрушена лишь с приходом в Красноярск «Аэрофлота».

Приобретение активов в Москве и Самаре позволило говорить о перспективе

Место трех ведущих компаний альянса «ЭйрЮнион» в первой тридцатке российских авиаперевозчиков по итогам производственной деятельности в 2007 г.*						
Авиакомпания	Перевозки пассажиров			Пассажирооборот		
	место	млн чел.	доля, %	место	млрд пасс.-км	доля, %
Аэрофлот	1	8,17	18,1	1	24,7	22,3
Сибирь	2	5,7	12,6	2	13,9	12,5
ГТК «Россия»	3	3,27	7,3	4	6,8	6,1
Трансаэро	4	3,24	7,2	3	11,8	10,6
...						
КрасЭйр	7	1,68	3,7	6	5,1	4,6
...						
ДАЛ	16	0,86	2,0	9	3,8	3,5
...						
Самара	26	0,35	0,8	28	0,6	0,5
...						
ВСЕГО по всем авиакомпаниям РФ		45,1	100		111,0	100

* по данным Транспортной клиринговой палаты (www.tch.ru)



создания еще двух узлов – в столичном «Домодедово» и самарском «Курумоч». Таким образом, альянс приобретал мощные и, казалось, уверенные позиции на земле. Время подтвердило, что ставка на транзит может сработать и в России: так, калининградская авиакомпания «КД Авиа» построила свой бизнес на создании хабовой схемы, воспользовавшись географическим положением между Россией и Европой и таможенными льготами, предусмотренными при ввозе транспортных средств в регион. А «Сибирь» выстроила многоопорную сеть, в которой были базовые аэропорты в Москве, Новосибирске, Иркутске и Перми.

Стоит отметить, что в списке приобретений частных акционеров «КрасЭйра» были не только авиакомпании, вошедшие в альянс «ЭйрЮнион». Так, в свое время в поле их зрения попал аэропорт «Мухино» в Улан-Удэ, позднее, правда, проданный. А

в феврале 2007 г. консорциум «ЭйрБридж» (*AirBridge Zrt*), совладельцами которого являлись братья Абрамовичи, был признан победителем конкурса по приватизации венгерской национальной авиакомпании «Малеев» (*Malev*). Приобретя перевозчика за 800 тыс. евро, инвестор принял на себя его долги в размере 130 млн евро (по другим сведениям – «всего» 51 млн евро), а также гарантировал увеличение капитала «Малева» до 50 млн евро. Финансировал сделку российский Внешэкономбанк (ВЭБ). Новая команда обещала за два года решить проблемы венгерской компании, и по результатам 2007 г. перевозчик и правда впервые за долгие годы получил прибыль в размере более 2 млн евро. Однако нынешняя ситуация на европейском рынке авиаперевозок такова, что претендовать на прибыль в 2008 г. «Малеву» уже не приходится.

Наконец, финальным аккордом была сделка по приобретению базирующейся в

Екатеринбурге авиакомпании «Авиапрад». По сообщениям местных СМИ, в конце 2007 г. была достигнута договоренность, что «ЭйрЮнион» покупает 50% плюс одну акцию авиакомпании за 500 млн рублей и появилась даже информация о переводе первого транша платежей за контрольный пакет. Но было очевидно, что сложное финансовое положение как самого «ЭйрЮниона», так и «Авиапрада», не способствуют реализации сделки. А в январе перевозчик из Екатеринбурга, обремененный значительными долгами, заявил о прекращении деятельности на авиарынке (см. «Взлёт» №3/2008, с. 8).

Отличительной чертой всех сделок по приобретению «ЭйрЮнионом» новых авиаактивов было тяжелое финансовое положение покупаемых авиакомпаний. Глядя на бухгалтерские балансы, эксперты называли «ЭйрЮнион» «альянсом неудачников». «Домодедовские авиалинии» и



услуг и даже бюджет Красноярского края. В результате, на сегодня, по заявлению главы «Ростехнологий» Сергея Чемезова, совокупный долг авиакомпаний альянса достигает 800 млн долларов. С начала 2008 г. в арбитражные суды Москвы и Московской области было подано не менее 60 исков о взыскании с «КрасЭйра» и «ДАЛа» свыше 750 млн рублей и более 10 млн долл. Глядя на эти цифры можно предположить, что сделки по приобретению все новых и новых активов финансировались не в последнюю очередь за счет партнеров альянса — поставщиков услуг.

«Чтоб не пропасть поодиночке»

Укрупнение авиационного бизнеса — процесс неизбежный. Рост конкуренции привел к тому, что в Европе и Америке стираются границы, национальные перевозчики не выдерживают и попадают под крыло более сильных игроков. Но и

простая, но эффективная: новосибирская компания «заходила» в соседние регионы, по сути поглощала бизнес местного авиаотряда, принимала на работу его летный состав, забирала парк, маршрутную сеть и ...становилась в очередном городе «базовым» перевозчиком. Барнаул, Кемерово, Томск — ранее у этих и многих других городов региона были свои авиакомпании, но они не смогли удержаться на рынке.

На рубеже веков в затишье пике попала вторая (на то время) авиакомпания страны — «Внуковские авиалинии». Обладая огромной маршрутной сетью и флотом, «Внучка» задыхалась от недостатка оборотных средств, которые ее тогдашние хозяева без тени смущения выводили из бизнеса — кстати, на покупку активов в авиационной отрасли. Один за другим становились на прикол самолеты, закрывались направления... Кредиторская задолженность компании на октябрь 2000 г. достигла 600 млн руб.



Тогда «Сибирь» выступила с инициативой о слиянии с «Внучкой». Процесс воссоединения останавливался три раза: в 2001 г. иск о признании «Внуковских авиалиний» банкротом подавал кредитор — ЗАО «АэроМар», в результате чего в авиакомпании назначили внешнее наблюдение. После отзыва этого иска эстафету приняла «Корпорация СОБИ». А в марте 2002 г. в бой включилась тяжелая артиллерия — ООО «Юридическая авиационная служба» и ЗАО «ТЗК» выставили требования на сумму около 100 млн руб. И на третий раз авиакомпании все же признали банкротом.

В этой ситуации «Сибирь», имевшая меньшую маршрутную сеть и перевозившая меньше пассажиров, сливалась с гигантом, сумма долгов которого была сопоставима с четвертью ее собственной стоимости. Взвалить на себя такую ношу и не упасть — задача была не из простых. Однако помимо слияния, была и другая схема. Временный управляющий Виталий Островерх, представлявший интересы

«Самара» были в «глубоком минусе», а впоследствии обе эти авиакомпании стали получать повестки в суд, где их пытались признать банкротами. На момент начала «собрания» авиакомпаний и сами «Красноярские авиалинии» были обременены заметными долгами, в т.ч. и просроченными. Так, в списке кредиторов оказались аэропорты, топливозаправочные компании и комплексы, поставщики

Россия не намеревалась стоять вдалеке от «прогресса». Объединительные мотивы были не только у братьев Абрамовичей, но и у их многочисленных коллег по авиационному цеху.

Пожалуй, крупнейшим «собирателем» самолетов и пилотов стала авиакомпания «Сибирь», которая ныне занимает второе место в рейтинге ведущих авиакомпаний страны. Методика перевозчика была



крупнейшего кредитора, «Сибири», получил статус конкурсного, т.е. уполномоченного инициировать решение о начале продажи имущества должника и его стартовой цене. В результате «Сибирь» приобрела значительную часть флота «Внучки», а также получила контроль над маршрутной сетью и выручкой авиакомпании. Часть долгов была погашена, часть так и осталась на ушедшей с рынка компании.

Наконец, в декабре 2006 г. «Сибирь» «зашла» в Пермь. Находившееся в кризисном состоянии предприятие «Пермские авиалинии» подписало код-шеринговое соглашение с новосибирской компанией. Полеты выполняла «Сибирь», а пермяки получали квоту мест на рейсах. Флот вместе с экипажами также перешел к «Сибири», в то время как сами «Пермские авиалинии» сконцентрировались только на аэропортовой деятельности.

Если вспоминать о слияниях и поглощениях, то нельзя пройти мимо авиакомпании «ВИМ-Авиа». В ее «коллекции» такие погасшие «звезды», как «Карат» (80%), «Континентальные авиалинии» (30%), «Русское небо» (100%), а также ряд аэропортов. Но скупка активов не принесла счастья новым владельцам: холдинг, который предполагалось создать на базе авиакомпаний, не состоялся, «ВИМ-Авиа» обременена существенными долгами и с переменным успехом отстаивает место в первой десятке отечественных авиакомпаний.

И снова пример со знаком «плюс». «Аэрофлот — российские авиалинии», национальный перевозчик и крупнейшая авиакомпания в стране, в последние годы стала владельцем нескольких дочерних авиакомпаний. Одна из них — «Аэрофлот-Дон», создана в 2000 г. на базе ростовской «Дон-Авиа», дру-

гая — «Аэрофлот-Норд» ведет историю от ФГУП «Архангельские авиалинии», попавшего «под крыло» национального перевозчика в 2004 г. Сегодня это устойчиво работающие компании, а финансовым результатам «Аэрофлота» могут позавидовать многие российские перевозчики (тему отношений «Аэрофлота» и его архангельской «дочки», обострившихся после пермской катастрофы, случившейся, когда этот номер уже готовился к печати, рассматривать здесь мы не будем — прим. ред.).

«Мы наш, мы новый «ЭйрЮнион» построим»

Завершение сделок по покупке ряда авиакомпаний позволило братьям Абрамовичам в 2005 г. выйти, как тогда казалось, на финишную прямую в создании единой авиакомпании. Необходимо было реорганизовать активы, повысить их управляемость, устранить дублирующие функции, отстроить маршрутную сеть, обновить авиапарк и развить базовые аэропорты. И вот уже конкуренция с «Аэрофлотом» представлялась делом не столь сложным.

На авиасалоне МАКС-2005 альянс выступил во всей красе. Был презентован новый корпоративный стиль, посетители выставки смогли увидеть первый в объединенном флоте «Боинг» 767 с логотипом *AiRUnion* на борту. В презентациях для инвесторов и журналистов были представлены обширные планы. Венчалось это представление подписанием соглашения о партнерстве с ВЭБом — госбанк выражал готовность финансировать проекты альянса и в части создания мощной авиакомпании, способной конкурировать с национальным перевозчиком, и в части строительства в Красноярске хаба.

На стороне Абрамовичей выступил занимавший тогда пост Министра эко-



номического развития и торговли Герман Греф. Он приветствовал создание частной компании, которая противостояла бы «Аэрофлоту». А вот сам национальный перевозчик, очевидно, был не в восторге от этой идеи. Мало того, что менеджмент компании неоднократно высказывался за укрупнение именно «Аэрофлота», с передачей ему в рамках допэмиссии государственных пакетов акций в ряде авиапредприятий, так еще и появление конкурента, поддерживаемого МЭРТом, было не самой приятной перспективой. Позицию «Аэрофлота» поддержало Росимущество, и его роль в создании (а точнее — несоздании) ОАО «ЭйрЮнион» оказалась решающей.

Сначала о тезисах национального перевозчика. Несомненно, логика в них есть: государству принадлежит контрольный пакет в двух авиакомпаниях, которые предполагается объединить с тремя другими, что приведет к утрате контроля со стороны государства, а затем появившаяся частная компания будет конкурировать с государственным «Аэрофлотом».

Как назвать такую идею — «зablуждение», «вредительство»? Почему вместо создания преференций национальному перевозчику чиновники всячески препятствуют его развитию? Ведь конкуренция разворачивается не между «Аэрофлотом» и домашними игроками, а между национальным перевозчиком России и зарубежными конкурентами!

В команде «ЭйрЮниона» логика была другая. В 2004 г. заместитель гендиректора «КрасЭйра» по маркетингу Андрей Егоров на одной из конференций открыто

в которой государству будет принадлежать не менее 45% акций, чиновники не сдавались. Напомним, что компания «Пачоли» в 2005 г. по заказу «КрасЭйра» и Росимущества провела оценку активов компаний альянса и оценила долю государства в 42%. Росимущество такая оценка не устроила, и следующий перерасчет дал госдолгу в 50,04%. Причем механизм перерасчета был примитивно прост: государство получило премию за контроль в двух авиакомпаниях, что автоматически увеличило стоимость его паке-

останется у авиакомпании, а что отойдет аэропорту. Разделительный баланс должны были принять еще в декабре 2006 г., но его «прокатили». В феврале 2007 г. Росимущество попыталось отсудить у «КрасЭйра» 47 млн руб. за взлетную полосу красноярского аэропорта. Ведомство оспорило сделку, согласно которой «КрасЭйр» выступила поручителем за займу ООО «ЭйрБридж». Новый вариант разделительного баланса, подготовленный чиновниками, позволял аэропорту выйти из «КрасЭйра» с прибылью, тогда как на авиакомпании оставались долги и активы практически с нулевой стоимостью. Разделительный баланс приняли только 17 октября 2007 г., а собрание акционеров должно было утвердить разделение в январе. О сроках, назначенных президентом, все забыли...

Но когда разделение все же состоялось, последовала новая вводная Росимущества. Ранее размер уставного капитала вновь создаваемой компании «ЭйрЮнион — Эр-Эр-Джи» оценивался в 15–20 млн долл. — такая доплата должна была обеспечить контроль в ОАО «ЭйрЮнион». А ведомство назвало цифру в 60 млн! И снова частные акционеры оказались отдалены от момента, когда они получают контроль в единой, сильной авиакомпании.

Надо отметить, что долги преследовали «КрасЭйр» много лет подряд. Но даже тогда, когда просроченные кредиты грозили довести до исков о банкротстве, авиакомпания показывала чистую прибыль, и государство получало дивиденды. Это, кстати, тоже заслуга Росимущества.



сказал: государству надо уходить из авиационного бизнеса, пока еще не поздно. Сегодня у авиакомпаний (подразумевались авиакомпании альянса) устаревший флот, неоптимальная маршрутная сеть, старые технологии и куча обременений. Реальная стоимость бизнеса уже существенно ниже стоимости балансовой. Пока частники хотят «поручить» своими компаниями и готовы заплатить за контроль хоть что-то — надо им позволить это сделать. Потому что государство как собственник показало свою несостоятельность в авиационном бизнесе неоднократно. Кстати, примеры почивших ФГУП «Башкирские авиалинии» и «Магаданские авиалинии» как нельзя лучше подтверждают слова господина Егорова...

Но позиция Росимущества перечеркнула все планы братьев Абрамовичей. Ведомство решило любой ценой сохранить контроль в будущей единой авиакомпании за государством. Даже когда весной 2007 г. был подписан Указ президента Владимира Путина о создании объединенной авиакомпании ОАО «ЭйрЮнион»,

тов. Кстати, частники премии за контроль в «Омскавиа» или «Сибавиатранс» не дождались. Так или иначе, в ходе переговоров была выстрадана схема, при которой контроль все же доставался частным структурам, но они должны были внести в уставный капитал будущего перевозчика доплату в виде полностью частной компании «ЭйрЮнион — Эр-Эр-Джи» с оплаченным уставным капиталом. Когда стороны остановились на этой схеме, всем казалось, что развязка близка. 28 апреля 2007 г. президент РФ подписал Указ о создании ОАО «ЭйрЮнион» на базе пяти компаний альянса. Во исполнение Указа 23 июля было издано распоряжение правительства, определяющее порядок создания этого общества. И кто знает, если бы распоряжения главы государства и правительства выполнялись вовремя, какова была бы ситуация сегодня? Но Росимущество продолжало упорствовать.

Для создания единой авиакомпании было необходимо вывести из «КрасЭйра» аэропортовый бизнес. Далее снова последовали долгие оценки и согласования, что

«Это есть наш последний, и решительный бой»

Создание государственной корпорации «Ростехнологии» стало, пожалуй, последней надеждой братьев Абрамовичей. С таким партнером, как Росимущество, ни о каком частно-государственном партнерстве мечтать не приходилось. А вот влиятельный Сергей Чемезов, который должен поставить экономику страны на инновационный путь развития, воспринимался как спаситель еще живой и актуальной идеи. С зимы 2007–2008 гг. появились слухи, что он возьмет под крыло своей госкорпорации авиакомпании альянса, а затем и создаст единую авиакомпанию. Весной этого года Президент России, уже Дмитрий Медведев, подписал Указ о передаче корпорации «Ростехнологии» госпакетов акций компаний, которые войдут в ОАО «ЭйрЮнион». Тут уже было не до контроля, и братья Абрамовичи были готовы пойти на любые уступки: так, Сергей Чемезов в одном из интервью

сообщил, что он договорился с частными акционерами о соотношении долей 51% у государства и 49% — у частных. Также рассматривался и вопрос о включении в «ЭйрЮнион» пакета акций «Малева». Но время, отпущенное рынком для объединения, ушло...

Стоит задуматься о действиях руководства госкорпорации. Когда этим летом поставщики услуг пошли на прямой шантаж, угрожая прекращением предоставления услуг, уверенное поведение руководителя «Ростехнологий» и его публичная позиция могли бы разрешить ситуацию. В условиях дефицита доверия со стороны поставщиков и партнеров новый хозяин положения мог бы спасти компанию. Но он выступил с рядом совсем других заявлений. Сначала «Ростехнологии» заявили, что изучают ситуацию в авиакомпаниях и приступили к реструктурированию некоторых наиболее критичных долгов. Затем... последовало признание, что ситуация крайне сложная, что надо менять 80% парка, и что объем долгов превысил 1 млрд долл. Кредиторы об этом знали, так как бухгалтерские балансы компаний альянса открыты. Им было важно получить сигнал, что за авиакомпанией стоит сильная фигура. И, не дождавшись этого сигнала, они потеряли доверие к «ЭйрЮниону».

Теперь посмотрим на ситуацию с другой стороны. У государства есть цель — создать мощную авиакомпанию, располагающую флотом современных эффективных воздушных судов, выполняющую перевозки по разветвленной маршрутной сети. И базой для создания такого перевозчика была выбрана будущая авиакомпания «ЭйрЮнион», в которой контроль остается за государством в лице корпорации «Ростехнологии». Однако если создавать единую авиакомпанию на базе пяти перевозчиков, обремененных огромными долгами (по оценкам главы «Ростехнологий» Сергея Чемезова, свыше 800 млн долл.), то цель такая достигнута не будет. Обслуживание долга предусматривает его реструктуризацию (т.е. получение крупного стабилизационного кредита, который позволил бы рассчитаться по долгам с поставщиками товаров и услуг, в противном случае операционная деятельность будет находиться под постоянной угрозой срыва), обслуживание (т.е. выплату процентов, при этом маловероятно, чтобы компании смогли получить кредитные ресурсы по ставке менее 14% годовых, даже при наличии гарантий со стороны «Ростехнологий») и хотя бы частично погашение. Кроме того, компании потребуются существенные средства на обновление и модернизацию флота воздушных судов.

Если говорить только об обеспечении авиакомпаний топливом для продолжения полетов в рамках летнего расписания, необходимо было изыскать около 220 млн долл. Но ведь есть еще и требования лизинговых, страховых и прочих компаний. Так, «Ильюшин Финанс Ко.» уже обратилась в суд с требованием признать «КрасЭйр» банкротом. Аналогичный иск «висит» на «Домодедовских авиалиниях». В качестве обеспечительных мер по ряду исков возможен арест имущества авиакомпаний. Следовательно, только срочный стабилизационный кредит необходим был на сумму не менее 300 млн долл. Несложный расчет показывает, что обслуживание такого кредита потребует добавлять к цене каждого билета по несколько десятков долларов. В условиях убыточности операционной деятельности, высокой конкуренции и потери доверия со стороны авиапассажиров это невозможно.

В конце августа, когда кризис в «ЭйрЮнионе» достиг своей кульминации и в аэропортах страны «застряли» тысячи пассажиров альянса, которые из-за катастрофических задержек и отмен рейсов вследствие отказа поставщиков топлива заправлять самолеты «КрасЭйра», «ДАЛА» и «Самары» не смогли вылететь домой из отпусков, Правительство однозначно определило свое отношение к проблеме. На самом высоком уровне была поставлена задача — вывезти людей, у которых на руках есть билеты авиакомпаний альянса. Сделать это удалось благодаря принятому решению о выделении альянсу топлива из запасов Федерального агентства по государственному резерву под гарантии госкорпорации «Ростехнологии» с последующей оплатой поставок последней. Тогда же стало известно, что затем Росавиация введет в действие запрет на дальнейшую продажу перевозок на рейсы авиакомпаний альянса и после наступления часа X приостановит действие сертификатов этих перевозчиков. Планировалось, что затем на основе оставшихся активов будет создаваться новый перевозчик, очищенный от неподъемных долгов. Таким образом, большинство компаний «ЭйрЮниона» — «КрасЭйр», «ДАЛ», «Самара» и «Омскavia» — прекратят свое существование.

Свои шансы получить деньги оценивают многочисленные кредиторы альянса. В опубликованной на официальных сайтах в интернете отчетности авиакомпаний приводятся следующие сведения по кредиторской задолженности: по итогам первого полугодия 2008 г. долги «КрасЭйра» составили



чуть менее 16,2 млрд руб., «Самары» — 1,14 млрд руб., «Омскavia» — более 0,55 млрд руб. Данные по авиакомпаниям «Домодедовские авиалинии» доступны только за 2007 г. (долг более чем в 3,6 млрд руб.). Также часть обязательств приходится на облигации, по которым авиакомпания альянса выступают поручителем. При этом обращает на себя внимание и огромный уровень дебиторской задолженности, в т.ч. и просроченной. Так, «КрасЭйр» указывает в отчете за первое полугодие 2008 г. цифру в 8,3 млрд руб., «Самара» — в 883 млн руб., «Омскavia» — в 324 млн руб., а «ДАЛ» (по итогам 2007 г.) — в 3,1 млрд руб. Также авиакомпании располагают материальными активами, имеющими определенную ценность (преимущественно здания и сооружения). Если оценить дебиторскую задолженность, которую можно изыскать с должников, а также очистить балансы от перекрестных долгов (например, «Самара» арендует двигатель у «КрасЭйра», в результате обе компании пишут в баланс задолженность — кредиторскую и дебиторскую) и выплачивать долги только по решению судов, то ситуация может стать не столь мрачной. Суммарные долги альянса, если оценивать их более внимательно, составляют не более 9–10 млрд руб. Для компаний, чей потенциал оборота составляет 20–25 млрд руб. в год, это вполне подъемное долговое бремя.



Спасение – в укрупнении

Недавно появилась информация, что не сумев создать полугосударственного конкурента «Аэрофлоту» из пяти авиакомпаний, чиновники решили породить своего рода «монстра» уже из десятка перевозчиков. «Ростехнологии» в качестве имущественного вноса Российской Федерации в собственный уставный капитал запросили активы нескольких крупных авиакомпаний (среди них называются ГТК «Россия», «Владивосток Авиа», «Оренбургские авиалинии», «Кавминводьявиа», «Саратовские авиалинии» и др.), которые предложено «слить» с «КрасЭйром», «Домодедовскими авиалиниями» и «Самарой». Заметим, что практически все названные компании входят в двадцатку ведущих российских авиаперевозчиков (по итогам 2007 г. по объемам пассажирских перевозок ГТК «Россия» занимала третье место, «Владивосток Авиа» – 14-е, «ОренЭйр» – 15-е, «Кавминводы» – 19-е). Но еще до этого слияния авиакомпании уже бывшего альянса должны прекратить полеты под своими флагами и передать свои рейсы столичной авиакомпании «Атлант-Союз» (восьмое место в рейтинге по итогам 2007 г.). Суммарный объем перевозок девяти названных компаний в минувшем году составил почти 10,2 млн пассажиров – это почти вдвое больше, чем перевезла в 2007 г. «Сибирь» (5,7

млн) и на четверть – чем сам «Аэрофлот» (8,2 млн)!

Такого поворота событий не ожидал никто. На пике кризиса, когда в различных аэропортах задерживались сотни пассажиров, а топливо, выделенное Росрезервом, было на исходе, уже мало у кого оставались надежды на спасение «ЭйрЮниона». И вдруг в первых числах сентября на сайте «Ростехнологий» появляется официальное заявление ведомства, а также правительств Москвы и Красноярского края, о создании единого авиаперевозчика. Затем становятся известны и детали плана. Авиакомпания «Атлант-Союз», подконтрольная правительству Москвы, получает рейсы трех авиакомпаний альянса, и, начиная с октября, полеты по этим маршрутам будут выполняться уже ее силами. А в ночь с 6 на 7 сентября самолеты альянса, базировавшиеся в «Домодедово», перелетают во «Внуково».

Так осколки «ЭйрЮниона» «упали» на московскую землю. А спустя несколько дней председатель совета директоров ОАО «Международный аэропорт «Внуково», а также один из антикризисных управляющих новой компании Виталий Ванцев выступил с заявлением, согласно которому «Атлант-Союз» будет выплачивать долги трех перевозчиков, которых он, по сути, заместит на рынке.

Успех нового объединения пока вызывает больше сомнений, чем оптимизма.

Начать с того, что у «Атлант-Союза» нет необходимого количества самолетов, чтобы охватить всю маршрутную сеть бывшего альянса. А компании, которые сдавали самолеты в лизинг «КрасЭйру», «ДАЛу» и «Самаре», пока не перезаключили договоры, и процесс этот не так скор.

Другой аспект – реакция конкурентов. Вскоре после начала массовых сбоев, «Аэрофлот» заявил о готовности базировать в Красноярске до семи самолетов Ту-154М, которые должны закрыть большую часть маршрутной сети «КрасЭйра», и об открытии своего красноярского филиала. В свою очередь, заявление о начале полетов в Красноярск и Норильск сделала «Сибирь». А «Трансаэро» не только демонстративно снизила тарифы на дальневосточном направлении, куда летали «Домодедовские авиалинии», но и официально заявила о готовности принять к себе лишаящихся работы сотрудников «ДАЛа». После такого роста конкуренции перевозчику с подмоченной репутацией будет работать на рынке весьма непросто.

Хотя не стоит заранее ставить крест на новом объединении. В истории, начавшейся в 2000 г., было много неожиданных поворотов. Часть из них связана с инициативами частных акционеров, теперь же немало сюрпризов может преподнести государство. Мы будем продолжать следить за развитием событий.



УКРАИНСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ: АДМИНИСТРАТИВНЫЕ МЕТОДЫ «ЗАДАВЯТ» СКРОМНЫЙ РОСТ?

Сергей Сергеев

Украинские авиационные перевозки из года в год демонстрируют рост показателей. Это происходит как за счет усилий авиакомпаний по расширению маршрутной сети, увеличению частоты рейсов и парка самолетов, так и благодаря медленному, но все-таки стабильному повышению уровня жизни жителей страны. С другой стороны, своеобразным источником повышения благосостояния и развития украинских авиакомпаний служит государственный «патронат» со стороны Минтранса. До недавнего времени такие отношения устраивали обе стороны: Минтранс, в меру возможностей, демонстрировал «господдержку» украинским перевозчикам, а те, в свою очередь, пользуясь закрытостью украинского рынка авиаперевозок, занимались собственным развитием. Так продолжалось до конца 2007 г., когда произошла смена руководства министерства. Новый министр транспорта и связи Украины Иосиф Винский заявил о необходимости сделать авиаперевозки более доступными для украинских граждан, и с этой целью Минтранс начал переговоры с иностранными «бюджетными» компаниями. В итоге первый «лоу-кост» – венгерская «Визз Эйр» (*Wizz Air*) – уже получила украинский сертификат эксплуатанта, и с начала июля этого года начала выполнять рейсы Киев–Симферополь. В планах министра – привлечение еще двух–трех низкобюджетных «иностранцев». Это делается как с целью создания «конкурентной среды», так и для прихода в эксплуатацию в украинском небе новых самолетов (большинство украинских перевозчиков пока может позволить себе только изрядно подержанные «иномарки», в то время как самолеты советского и украинского производства в их парках неуклонно сходят на нет). Венгерский перевозчик, например, по словам Винского, заявил о планах эксплуатации в Украине до десятка новых A320.

Внутренние противоречия

Чуть больше двух лет назад наш журнал уже разместил довольно подробный анализ того, как развивалась гражданская авиация Украины в первые полтора постсоветских десятилетия, с 1992 по 2006 г. (см. «Взлёт» №6/2006, с. 12–23). Поэтому в этот раз рассмотрим, какие изменения в отрасли произошли за прошлый год, и какие новые тенденции наметились уже в году нынешнем.

Если сравнивать сегодняшний уровень развития авиаперевозок со своеобразной «точкой отсчета» – 2000 г., то очевидно, что наблюдается стабильный рост показателей работы основных украинских авиакомпаний. В 2007 г., по сравнению с 2000-м, объемы пассажирских перевозок увеличились почти в 4 раза, а пассажиропотоки через аэропорты Украины – в 3,4 раза.

В общей сложности 47 украинских авиакомпаний осуществили в течение про-



Наталья ПЕЧОРИНА,
Андрей ФОМИН

шлого года 94 тыс. коммерческих рейсов (в 2006 г. — 90,9 тыс. рейсов) для перевозок пассажиров, грузов и почты. Количество перевезенных пассажиров при этом приблизилось к 5 млн, а объемы перевозок грузов и почты составили 104 тыс. тонн.

На рынке пассажирских перевозок в 2007 г. работало 40 украинских компаний, которые, по итогам года, обеспечили наибольший, по сравнению с другими видами транспорта страны, рост перевозок (17,1%) и довольно высокую коммерческую загруженность многих рейсов. Средний процент коммерческой загрузки международных регулярных рейсов вырос с 58,7% в 2006 г. до 65,6% в 2007-м, а внутренних — с 49,8% до 52,9%. Прирост перевозок на внутренних линиях в 2007 г. составил 11,5% — был перевезен 1 млн пассажиров. Большая часть из них (93%) перевезена 16 украинскими авиакомпаниями на регулярных линиях (средний коэффициент пассажирской загрузки — 56,5%).

Тенденции роста продолжились и в этом году. Пассажирские перевозки в 2008 г. осуществляют 36 украинских компаний, из них 9 выполняют регулярные полеты с пассажирами по 99 маршрутам в 41 страну мира. Из перевезенных за первое полугодие 2,2 млн пассажиров 53% приходится на регулярные рейсы. Сегодня регулярные полеты на Украину выполняют 44 авиакомпании из 31 страны мира по 92 маршрутам. Средний процент пассажирской загрузки на международных регулярных рейсах увеличился по итогам первого полугодия 2008 г., по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, с 57,6% до 70,1%.

Пятую часть объема работ украинских авиакомпаний составляют перевозки на внутренних линиях. Их выполняют 10 авиакомпаний по 25 маршрутам в 15 городов Украины. За первое полугодие 2008 г. на внутренних рейсах было перевезено 0,5 млн пассажиров, темпы роста составили 24%.

Рост перевозок украинских авиакомпаний связан с несколькими факторами местного рынка. Во-первых, благодаря регуляторной политике государственных органов (правительство, Минтрансвязи, Госавиаадминистрация) рынок авиаперевозок Украины был достаточно закрытым для иностранных авиакомпаний. Рейсы иностранных перевозчиков в Украину, как и украинских за рубеж, осуществлялись в соответствии с двусторонними соглашениями и закрепленными квотами. Если для украинских авиакомпаний квотирование рейсов за границу являлось залогом успешного развития наиболее крупных национальных перевозчиков, то для иностранных партнеров такая ситуация в последние годы являлась одним из сдерживающих факторов. Тем не менее, количество рейсов иностранных перевозчиков в Украину и из Украины неуклонно росло.

По данным Госавиаадминистрации Украины, в 2007 г. международные рейсы в 41 страну мира осуществляли 12 украинских авиакомпаний и 47 иностранных из 29 стран. Серьезный рост перевозок зарубежных авиакомпаний в Украине был впервые отмечен в 2006 г., когда пассажиров, которые предпочли их услуги предоставляемым местными перевозчиками, оказалось на 300 тыс. больше. В прошлом, 2007 г., таких пассажиров стало уже на 600 тыс. больше. В целом, доля иностранных авиакомпаний на международных направлениях значительно превышает долю украинских. Особую обеспокоенность Госавиаадминистрации вызвало медленное развитие перевозок украин-

ских авиакомпаний на рынке Евросоюза. На таких направлениях, как из Украины в Германию, Польшу и Италию рост перевозок национальных авиакомпаний происходил в 2007 г. медленнее, чем у зарубежных. Те же тенденции отмечались на маршрутах в Россию и Турцию.

Эта ситуация имеет как внутренние причины, так и новые, внешние. С одной стороны, ведущие украинские авиакомпании последние пять лет находились в несколько «тепличных» условиях, переживая этап внутренней конкуренции и не сталкиваясь с проявлениями внешней. Сравнительно низкие объемы рынка украинских перевозок не привлекали особого внимания иностранных конкурентов. Пока украинские авиакомпании самостоятельно разрабатывали наиболее популярные маршруты в Турцию, Египет и Москву при довольно низких объемах перевозок (а покупательная способность украинского рынка была в 1999—2004 г. крайне низкой, что сказывалось на предпочтении большинством украинских граждан железнодорожным перевозкам), работа на украин-

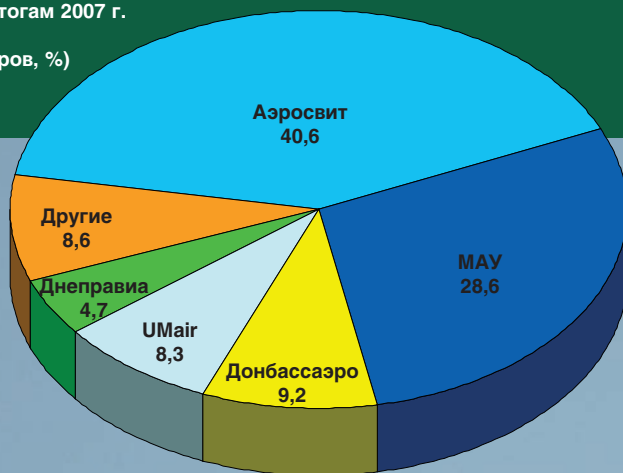
Состав парка пяти ведущих авиакомпаний Украины на сентябрь 2008 г. *	
«Аэросвит»	
«Боинг» 767-300ER.....	4
«Боинг» 737.....	14
В т.ч.:	
737-200.....	1
737-300.....	3
737-400.....	7
737-500.....	3
Всего.....	18
«Международные авиалинии Украины» (МАУ)	
«Боинг» 737.....	15
В т.ч.:	
737-300.....	4
737-400.....	5
737-500.....	6
Всего.....	15
«Донбассаэро»	
A320-200.....	4
Як-42.....	7
Всего.....	11
«Днепрavia»	
«Боинг» 737.....	5
В т.ч.:	
737-300.....	1
737-400.....	1
737-500.....	3
ERJ-145.....	6
Як-42Д.....	2
Всего.....	13
«Украинско-Средиземноморские авиалинии» (UMair)	
MD-82/83.....	3
Tu-134A-3**.....	2
An-24**.....	3
Всего**.....	8 (3)

* по данным самих авиакомпаний, а также интернет-портала airfleets.net
** вероятно, уже выведены из эксплуатации

ских направлениях не котировалась среди иностранных конкурентов. С уверенным ростом рынка перевозок (в первую очередь — за счет расширения международных направлений), украинский рынок стал более привлекательным для ближайших соседей — российских, польских и немецких перевозчиков. Развитие туристических маршрутов, как в Европу, так и в страны Африки и Азии, стало поворотным пунктом: оказалось, что ограниченный парк ведущих украинских авиакомпаний не в состоянии обеспечить все направления. А ведь еще есть Крым, пока еще не теряющий в глазах российских граждан своей курортной привлекательности. Так что спрос на перевозки рождает предложение, и оно не обязательно должно быть украинского происхождения.

Приход на украинский рынок иностранных перевозчиков был также обусловлен низкой долей внутренних перевозок при большом перевесе в сторону международных рейсов. Конкурентные отношения украинских перевозчиков при этом регулировались Госавиаадминистрацией, которая сама распределяла международные направления (с учетом, конечно, интересов ведущих авиакомпаний), и усилия национальных авиакомпаний были направлены в основном на рейсы за границу. Таким образом, бурное развитие туристических маршрутов сыграло злую

Ведущая пятерка украинских пассажирских авиаперевозчиков по итогам 2007 г. (по количеству перевезенных пассажиров, %)



Александр Михеев



Александр Михеев

Авиатехника советского производства в ведущих авиакомпаниях Украины сегодня представлена по большому счету только ближнемагистральными Як-42, эксплуатируемыми «Донбассаэро» (вверху) и «Днепрavia» (справа вверху). А вот турбовинтовых Ан-24 (на фото слева), составлявших до недавнего времени основу регионального авиапарка страны, как например этот, принадлежащий «Львовским авиалиниям», после Директивы Госавиаадминистрации от 18 декабря 2007 г. осталось в эксплуатации совсем немного

шутку с национальными авиакомпаниями, став сигналом для иностранцев: украинский рынок уже привлекателен и еще не занят.

Структуризация рынка

О рынке авиаперевозок Украины в классическом понимании, предусматривающем наличие не только лидеров, но и крепких «среднячков», говорить пока не приходится. За пятеркой лидеров следует «обвал»: «прослойка» между ведущими перевозчиками и аутсайдерами пока еще не сложилась. В прошлом году, по данным Госавиаадминистрации Украины, около 90% всех украинских пассажирских перевозок приходилось всего на пять

авиакомпаний: «Аэросвит» (40,6% рынка перевозок), «Международные авиалинии Украины» (28,6%), «Донбассаэро» (9,2%), «Украинские Средиземноморские авиалинии» (8,3%) и «Днепрavia» (4,7%). На долю всех других перевозчиков (а всего их в Украине работало в 2007 г., напомним, 47) осталось лишь 8,6% всего рынка.

Похожая ситуация и на рынке грузовых авиаперевозок: 9 из 28 украинских компаний обеспечивают практически 90% всей работы. Из них 42,2% приходится на «Авиалинии Антонова» — авиакомпанию АНТК им. О.К. Антонова, единственную в стране, имеющую в своем парке тяжелые транспортные самолеты типа Ан-22 «Антей» (две машины), Ан-124-100 «Руслан» (семь)

и Ан-225 «Мрия» (одна). По итогам 2007 г. объемы грузоперевозок «Авиалиниями Антонова» увеличились на 12,1%. Еще более заметные темпы роста продемонстрировали авиакомпании «АэроВиз» (на 33%), «Мотор Сич» (на 76,3%), «Меридиан» (в 2,3 раза), «Аэро-Чартер» (в 4,5 раза) и «Шелковый Путь» (в 5,5 раз). Необходимо также отметить, что почти 44% роста грузовых перевозок регулярными пассажирскими рейсами обеспечил «Аэросвит», объем которых увеличился на 74,4%.

Сегодня в Украине фактически сложилась ситуация противостояния двух пар из четырех ведущих пассажирских перевозчиков — «Аэросвита» и «Донбассаэро», объединившихся в Стратегический аль-



Алексей Михеев



янс, с одной стороны, и «Международных авиалиний Украины» и «Днеправиа», которые в июне заявили об объединении части маршрутов, с другой.

Учрежденный в начале 2007 г. Стратегический альянс «Аэросвита» и «Донбассаэро», который, по утверждению перевозчиков, объединил технологические, производственные и коммерческие

ресурсы, дал возможность увеличить этим авиакомпаниям почти на 15% объемы перевозок на регулярных международных линиях. Планы альянса также строились на развитии Донецкого аэропорта в качестве восточного хаба. В нынешнем году в аэропорту планируется завершение строительства новой взлетно-посадочной полосы, что расширит возможности альянса по эксплуатации Донецка взамен киевского «Борисполя»: планы «Аэросвита» по строительству собственного терминала в международном аэропорту «Борисполь» встретили серьезное бюрократическое сопротивление. По утверждению чиновников Минтрансвязи, по спорной площадке ведомство заключит с авиакомпанией мировое соглашение, и эта территория будет включена в план развития «Борисполя».

Объединение украинских перевозчиков, пусть и ситуативное – мера вынужденная, ставшая наиболее популярной в преддверии обострения борьбы за украинских пассажиров между национальными и иностранными авиакомпаниями. Но, складывается впечатление, что украинские перевозчики лишились покровитель-

ства профильных ведомств. Со сменой в руководстве Минтрансвязи Украины и назначением главой ведомства Иосифа Винского, кардинально изменилась политика профильной структуры. По инициативе нового министра транспорта и связи на украинский рынок без всяких препятствий вошла венгерская бюджетная авиакомпания «Визз Эйр», ведутся переговоры с немецкой *Germanwings*, а также арабскими перевозчиками. По заявлениям Винского, допуск бюджетных перевозчиков связан с желанием развивать внутренние украинские перевозки: за счет более дешевых билетов компании «лоу-кост» смогут привлечь на самолеты граждан, для которых перелеты по Украине оставались пока недоступными.

Венгерский «Визз Эйр» довольно оперативно получил сертификат эксплуатанта (выдан 28 июня 2008 г.), но еще до этого знаменательного события начал продажу билетов. Столь откровенное лоббирование руководством Минтрансвязи интересов венгерской авиакомпании вызывает удивление: либо «Визз Эйр» не собирается вовсе развивать внутренние маршруты, либо просто не знает ситуации на рынке – ведь в конце 2006 – начале 2007 гг. внутренние перевозки начали терять привлекательность из-за стремительного роста цен на авиатопливо. По оценке украинских перевозчиков, с января этого года цена керосина уже увеличилась на 40%, а по сравнению с прошлогодней – в два раза. Так что большинство внутренних рейсов с осени станут нерентабельными. Выиграют только те авиакомпании, которые имеют возможность осуществлять на внутренних рейсах подвоз пассажиров к прибыльным международным перелетам.

Вот так «недружественную» министерскую политику крупнейший украинский перевозчик «Аэросвит» намерен создать собственную бюджетную компанию, для



чего планирует закупку десятка самолетов «Эмбраер». Сейчас компания выбирает между двумя моделями – E-175 и E-190, при этом закупка первых трех намечена уже на 2009 г. Правда, время «Аэросвит» уже безнадежно упустил, а на поддержку Минтранса, очевидно, украинская авиакомпания может рассчитывать с трудом. Разве что иностранные «лоу-косты» будут осваивать украинское пространство не так рьяно, как это обещает Винский. Как бы там ни было, пока в действиях профильного министерства четко прослеживается линия поддержки иностранных перевозчиков в ущерб своим.

Минтранс: «с нами или против нас?»

Конечно, благой целью снижения тарифов на внутренние рейсы можно оправдать меры Минтранса Украины, приводя-

ми двигателями максимальной взлетной массой более 5700 кг, способные перевезти более 19 пассажиров, системой TAWS (EGPWS) – на все гражданские самолеты с газотурбинными и поршневыми двигателями максимальной взлетной массой более 5700 кг с числом мест более 9, а аварийным радиомаяком ELT – вообще на все самолеты, выполняющие коммерческие перевозки.

Конечно, стремление авиационных властей Украины следовать ужесточающимся мировым нормам, направленным на повышение безопасности полетов, не может не вызывать поддержки. Вот только возникает вопрос – так ли необходима подобная жесткость и поспешность для всей без исключения гражданской авиации Украины, где, например, на внутренних линиях частота рейсов сравнитель-



Сергей Сергеев



Сергей Сергеев

Новичок на украинском рынке – бразильский «Эмбраер» ERJ-145. С конца прошлого года «Днепрavia» получила уже шесть таких «регионалов», выпущенных в 1998–2001 гг.

шие, по сути, к экспансии иностранных перевозчиков, тем более с новыми самолетами. Но как тогда понять чрезмерное «рвение» властей, из-за которого, например, совсем недавно в одночасье встала на прикол значительная часть авиапарка многих украинских авиакомпаний? Речь об изданной 18 декабря прошлого года Эксплуатационной директиве ЕД-01-07 Госавиаадминистрации Украины, согласно которой с 1 апреля 2008 г. запрещается эксплуатация на международных и внутренних (!) линиях состоящих в Государственном реестре гражданских воздушных судов Украины самолетов, не оборудованных системой предупреждения столкновения в воздухе ACAS II (TCAS II) и аварийными радиомаяками (ELT), а с 1 июня 2008 г. – и системой предупреждения об опасном сближении с землей TAWS (EGPWS). Требование по обязательной комплектации летательных аппаратов системой ACAS II распространяется на все гражданские самолеты с газотурбинными

но невелика? Ведь нетрудно спрогнозировать, что большая часть отстраненных этой весной от полетов Ан-24, Як-40, Як-42 и Ту-134, по-прежнему составляющих основу парков многих украинских авиакомпаний (за исключением входящих в пятерку лидеров), уже вряд ли когда-то поднимется в воздух: цена дооснащения их системами ACAS II и EGPWS (а она оценивается экспертами в 300–500 тыс. долл.) сопоставима с остаточной стоимостью самих самолетов...

В итоге, игнорирование интересов украинских авиакомпаний (сколь бы монопольной не была их политика по отношению к формированию тарифов) может привести к обратному результату: удалив административными методами с рынка украинские компании (путем запрета на эксплуатацию советских самолетов или «подселения» иностранных «лоу-костов»), Минтрансу придется иметь дело с иностранными перевозчиками. И ослабление позиций национальных авиакомпаний может привести к

формированию новой монополии – теперь уже иностранной. Если на собственных эксплуатантов можно воздействовать административными мерами, то на европейских повлиять станет уже трудно. А противопоставить им будет нечего.

К тому же, и в других сферах, связанных с авиаперевозками, политика ведомства напоминает изреченный когда-то нынешним послом России в Украине афоризм «хотели как лучше...». В марте нынешнего года правительство Украины утвердило концепцию государственной целевой программы развития аэропортов до 2020 г. Согласно документу, все территории аэропортов и взлетно-посадочные полосы должны быть переданы из региональной собственности в государственную. При этом нынешним частным арендаторам территорий в аэропортах придется по-новому «утрясать» свои отношения, и уже не с отдельными руководителями, а с многочисленной чиновничьей ратью Минтрансвязи. Удобный момент для



Самый популярный тип самолета, приобретаемый ведущими авиакомпаниями Украины в последние годы – «Боинг» 737. На снимке – десятилетний B737-500, полученный «Днепрavia» в ноябре прошлого года

передела сфер влияния появился в контексте подготовки Украины к проведению Евро-2012, и грех было бы им не воспользоваться. Однако приходится усомниться в способности министерства оперативно воплотить планы по развитию аэропортов в новых правилах игры. Слишком много времени неминуемо уйдет на пересмотр существующих ныне планов и поиск «правильных» инвесторов, не говоря уже о ритмичности бюджетного финансирования в условиях не прекращающегося политического кризиса украинской власти. От темпов развития политического кризиса зависят и сроки утверждения новой редакции Воздушного кодекса. Этот основополагающий для отрасли документ передан правительством в июне на ратификацию в Верховную Раду, но перспективы его рассмотрения довольно туманны.

Возможно, спустя небольшой период времени начнется «отодвигание» украинских авиакомпаний в угоду общему вектору проевропейской политики украинского руководства. Есть тому и экономическое объяснение. Украинский рынок дорос до тех объемов, которые стали интересны иностранцам. А те, в свою очередь, не заинтересованы в существовании сильных украинских конкурентов. Этого же мнения, похоже, придерживается и украинский Минтранс.

Парковый вопрос

Два года назад активный парк магистральных пассажирских самолетов гражданской авиации Украины включал 68 воздушных судов, ровно половина из которых

(34) приходилась на ВС зарубежного производства (23 «Боинга» 737, три A320, пара «Боингов» 767 и шесть машин семейства DC-9/MD-82/MD-83). На сегодня количество «иномарок» в Украине возросло на 60% и превышает уже полсотни. Одновременно пять ведущих перевозчиков страны практически полностью отказались от самолетов советского производства (ближнемагистральные Як-42 остались только у «Донбассаэро» и «Днепрavia», у которых они пока продолжают летать наряду с A320, «Боингами» 737 и недавно приобретенными «Эмбраерами» ERJ-145), а действующий флот «Аэросвита», МАУ и «ЮМэйра» состоит исключительно из

«иномарок». В то же время, эксплуатирувать реактивные самолеты советского производства (правда, в специальном исполнении) продолжает «правительственное» госавиапредприятие «Украина», осуществляющее перевозки высших лиц государства на паре Ил-62М, трех Ту-134А-3 и одном Як-40. Несколько лет назад «Украина» получила, наконец, первый отечественный «бизнес-джет» Ан-74ТК-300 (и ждет достройки на ХГАПП еще одного), а недавно приобрела также VIP-вариант «Эрбаса» – A319СJ.

На ситуацию с парком региональных самолетов Украины значительно повлияла упоминавшаяся выше Эксплуатационная директива Госавиаадминистрации от 18 декабря 2007 г., фактически поставившая на прикол большую часть из имевшихся в стране воздушных судов данного класса. Пару лет назад его основу составляли примерно по полсотни турбовинтовых Ан-24 и реактивных Як-40. Затратить немалые средства на дооборудование их системами ACAS II и EGPWS могут позволить себе далеко не все эксплуатанты, а имеющих такую аппаратуру новых отечественных Ан-140 украинский авиапром пока смог выпустить всего несколько штук. Сегодня пару Ан-140-100 (UR-14007 и 14008) эксплуатируют только мариупольская компания «Ильич-Авиа» и по одному – «Мотор Сич» (UR-14005) и «Южные авиалинии» из Одессы (UR-14004, изначально поставленный «Одесским авиалиниям», а затем переданный компании «Аэромост-Харьков»). Харьковский «Аэромост», аккумулировавший в свое время наибольший парк Ан-140 (в общей сложности пять машин) сегодня не имеет действующего свидетельства эксплуатанта

Поставки иностранных воздушных судов ведущим авиакомпаниям Украины в 2007 г. и первой половине 2008 г.*					
Авиакомпания	Тип самолета	Регистрация	Серийный №	Дата поставки	Год выпуска
«Аэросвит»	B767-383ER	UR-VVO	24475/273	24.08.2007	1989
	B767-383ER	EI-DOF	27610/605	1.06.2008	1996
	B737-4Q8	UR-VVP	26290/2482	31.05.2007	1993
	B737-5L9	UR-VVQ	29235/3076	1.06.2007	1998
	B737-3Q8	UR-VVR	24699/1886	1.07.2008	1990
МАУ	B737-5Y0	UR-GAW	24898/2079	20.04.2007	1991
	B737-528	UR-GAT	25237/2464	14.07.2007	1993
	B737-4C9	UR-GAV	26437/2249	1.11.2007	1992
	B737-3Y0F	UR-FAA	24462/1691	26.06.2008	1989
«Донбассаэро»	A320-233	UR-DAC	733	26.04.2008	1997
	A320-233	UR-DAD	747	26.04.2008	1997
«Днепрavia»	B737-5L9	UR-DNC	28995/2947	14.11.2007	1997
	B737-5L9	UR-DND	28722/2868	11.01.2008	1997
	ERJ-145EU	UR-DNA	88	1.10.2007	1998
	ERJ-145EU	UR-DNB	94	1.10.2007	1998
	ERJ-145EU	UR-DNE	357	26.12.2007	2000
	ERJ-145EP	UR-DNG	394	29.04.2008	2001
	ERJ-145EU	UR-DNF	404	29.04.2008	2001
ERJ-145EU	UR-DNL	42	23.07.2008	1998	

* по данным интернет-портала airfleets.net

и, соответственно, не может осуществлять полеты на двух остающихся у него первых серийных Ан-140 (UR-14001 и 14002), а еще одну машину (UR-14006) предполагает передать авиакомпании ОАО «Мотор Сич».

Большие надежды украинские авиакомпании связывали с созданием нового отечественного реактивного регионально-го самолета Ан-148. Однако задержки с освоением его серийного производства на киевском заводе «Авиант» и обязатель-ства перед стартовыми заказчиками из Казахстана вряд ли позволяют надеяться на то, что такие машины появятся на украинском рынке в ближайший год—два. Этим летом, правда, АНТК им. О.К. Антонова торжественно выкатил доработанный до уровня серийного сертифицированного Ан-148-100 ранее выпущенный первый опытный самолет данного типа (UR-NTA), который будет передан лизинговой компании «Лизингтехтранс» для последующей коммерческой эксплуатации (см. «Взлёт» №9/2008, с. 19). Считается, что самолет будет летать в авиакомпании 410-го завода (ARP 410), однако ныне действующее ее руководство пока не испытывает в этом отношении особого оптимизма.

Парк грузовых самолетов гражданской авиации Украины два года назад включал немногим более сотни машин. Помимо эксплуатирующихся «Авиалиниями Антонова» тяжелых «Русланов», «Антеев» и «Мрии», он состоял из нескольких десятков довольно старых Ан-12 и Ан-26 и почти полусотни Ил-76, имевших по большей

части военное происхождение (в основном они были аккумулированы в созданной в 1997 г. Минобороны Украины «Украинской авиационно-транспортной компании»). Относительно «свежих» транспортных машин типа Ан-32 и Ан-74 имелось только десяток. Проблемы с поддержанием летной годности Ан-12, Ан-26 и Ил-76 привели к тому, что сейчас реально эксплуатируемый украинскими компаниями парк грузовых самолетов заметно сократился.

Нелетное состояние огромного количества остающихся на балансе украинских авиакомпаний и предприятий самолетов и вертолетов советского производства стало поводом для издания Госавиаадминистрацией Украины приказа от 13 августа 2008 г., согласно которому из Государственного реестра гражданских воздушных судов Украины будут исключаться все летательные аппараты, собственники которых в течение предыдущих двух лет не могли восстановить или продлить сертификаты их летной годности. Под нынешний приказ разом попало ни много ни мало почти четыре сотни (!) самолетов и вертолетов, в т.ч. 254 самолета, 112 вертолетов и 26 сверхлегких ЛА. Среди них десять Ил-76, два Ил-78, десять Ту-134, 11 Як-40, два Як-42, 24 Ан-24, пять Ан-26, четыре Ан-30, один Ан-12. Особенно сильно поредели ряды самолетов и вертолетов местных воздушных линий, сельскохозяйственной и спортивной авиации: из реестра исключили 137 бипланов Ан-2, 95 легких многоцелевых Ми-2 и одиннадцать Ка-26 (среди других выводимых из Госреестра



Алексей Михеев

машин — 22 чешских турбовинтовых Л-410, шесть вертолетов Ми-8, два десятка учебно-тренировочных Як-18Т, Як-52, Су-29, «Вильга» и др.). Логично предположить, что в свете Эксплуатационной директивы от 18 декабря 2007 г. подобных приказов об «очистке» Госреестра Украины от пылящегося и ржавеющего на аэродромах страны «балласта», которому, видимо, уже никогда

«Лоу-кост» по-украински

Первая в Украине «бюджетная» авиакомпания — «Визз Эйр Украина», подразделение венгерской «Визз Эйр» (*Wizz Air*) — приступила к полетам на территории страны 11 июля этого года, выполнив в этот день свой первый регулярный пассажирский рейс из киевского аэропорта «Борисполь» в Симферополь. Пока в парке компании один новый самолет А320-232, получивший украинскую регистрацию UR-WUA (заводской №3531, дата первого полета — 10 июня 2008 г.). Всего же флот «Визз Эйр», осуществляющей пассажирские перевозки с мая 2004 г., включает сегодня 19 лайнеров А320-200 вместимостью 180 пассажиров со средним сроком службы до трех лет (16 из них зарегистрированы в Венгрии, два в Болгарии и один в Украине) и, согласно имеющимся планам, в ближайшие 3–5 лет должен возрасти до 53 машин. В настоящее время, помимо Киева, «Визз Эйр» выполняет рейсы из Варшавы, Катовице, Гданьска и

Познани (Польша), Будапешта (Венгрия), Софии (Болгария), Бухареста и Клузы (Румыния) более чем в 50 городов Восточной Европы.

Начав с полетов из Киева в Симферополь, Львов и Одессу (а также из Львова в Симферополь) с частотой от четырех до десяти рейсов в неделю (на симферопольском направлении в период курортного сезона), с середины сентября «Визз Эйр Украина» рас-

ширяет карту маршрутов по Украине, открывая рейсы из Киева в Харьков и Запорожье (по три рейса в неделю). Стоимость билетов в одну сторону на все рейсы украинского «лоу-коста» начинается, без учетов сборов, от 79 гривен (чуть более 16 долл. или 400 рублей), приобрести их можно на сайте компании wizzair.com или по телефону через колл-центр «Визз Эйр Украина».



Никига Катко



Отечественный преемник Ан-24 на рынке региональных авиаперевозок Украины – турбовинтовой Ан-140-100. Но Харьковский завод за почти десятилетие смог поставить украинским авиакомпаниям только восемь таких машин, из которых сегодня летает лишь четыре, не считая показанного на снимке UR-14006, в пассажирских перевозках пока не участвующего

авиалинии», наряду с самолетами советского и украинского производства, использует один «Сааб» 340).

Дальнейшие планы по развитию парка Стратегического альянса «Аэросвита» и «Донбассаэро» связаны с постепенной заменой эксплуатируемых сейчас подержанных «Боингов» новыми лайнерами, непосредственно с американского завода. В августе 2007 г. «Аэросвит» подписал с «Боингом» контракт на приобретение до 14 самолетов «Боинг» 737NG (нового поколения) серии 737-800. Контрактом предусмотрена непосредственная закупка украинским перевозчиком у завода-изготовителя в 2011–2012 гг. семи новых самолетов «Боинг» 737-800 каталожной стоимостью 523 млн долл. и опцион еще на семь таких машин с резервированием прав на их получение на протяжении 2008–2015 гг. А до прибытия первых закупаемых новых «Боингов» авиакомпания намерена в 2008–2011 гг. взять в операционный лизинг 11 новых лайнеров той же модели, прибытие первых двух из которых



«Надежда» гражданской авиации Украины – новый региональный Ан-148-100. Первый опытный самолет данного типа, недавно приведенный к стандарту серийной сертифицированной машины, возможно, вскоре приступит к авиаперевозкам в одной из украинских авиакомпаний

не суждено больше подняться в воздух, будет в скором будущем еще немало...

Развитие флота ведущих украинских авиаперевозчиков в последние два года осуществлялось в основном за счет закупки и взятия в лизинг подержанных воздушных судов зарубежного производства, как правило, не менее чем 10-летнего возраста. Наиболее популярная модель – все тот же «Боинг» 737, хотя «Аэросвит» смог позволить себе еще и пару подержанных дальнемагистральных «Боингов» 767, а «Донбассаэро» – еще два десятилетних А320. Новичком на украинском рынке стали бразильские реактивные «регионалы» ERJ-145 – шесть таких машин выпуска 1998–2001 гг. за последние два года приоб-

рела «Днеправиа». В целом же «Аэросвит» пополнил свой парк в 2007 и первой половине 2008 гг. пятью «Боингами» (три В737-300/400/500 и два В767-300ER), МАУ – четырьмя В737-300/400/500, «Днеправиа» – двумя В737-500 и шестью «Эмбраерами» (ERJ-145EU/EP), «Донбассаэро» – парой «Эрбасов» (А320-200). Ввести в свой парк «иномарки» смогли также симферопольская компания «Роза ветров», начавшая эксплуатацию двух MD-82 и двух MD-83, херсонская «МАРС РК» (МПК), получившая в прошлом году два турбовинтовых «Сааба» 340, и некоторые другие (например, донецкая «ИСД Авиа» приобрела нынешним летом пару канадских CRJ-200, а одесская «Южные

ожидают уже в этом году. Таким образом, в течение пяти лет «Аэросвит» планирует полностью заменить свой парк из имеющихся сейчас 14 «Боингов» 737 поколения «Классик» (модификаций 737-200, 300, 400 и 500) выпуска 80–90-х гг. на новые лайнеры семейства 737NG. Кроме того, до 2012 г. компания предполагает обновить и увеличить до семи лайнеров свой дальнемагистральный флот, состоящий пока из четырех «Боингов» 767-300 выпуска 1989–1996 гг. Со следующего года перевозчик планирует также начать формирование собственного парка региональных самолетов. Продолжить пополнение своих флотов «иномарками» намерены и МАУ с «Днеправиа».

«Белые лебеди» над Карибами

Российская Дальняя авиация, расширяя зону постоянно-го воздушного патрулирования, возобновленного по решению Президента России в августе прошлого года, все дальше уходит от границ родной страны. На этот раз настала очередь Южной Америки и Карибского бассейна.

10 сентября два стратегических бомбардировщика Ту-160 («Александр Молодчий» и «Василий Сенько») из состава гвардейской Донбасской Краснознаменной тяжелобомбардировочной авиадивизии 37-й Воздушной армии ВВС России, базирующейся на авиабазе «Энгельс» под Саратовом, в рамках утвержденного плана воздушного патрулирования в удаленных географических районах и российско-венесуэльских межгосударственных договоренностей впервые в истории выполнили длительный беспосадочный полет над нейтральными водами Северного Ледовитого и Атлантического океанов и в тот же день в 20 ч 50 мин МСК совершили посадку на базе «Либертадор» в Венесуэле.

Визит в южноамериканскую страну не стал сюрпризом – еще в августе Главнокомандующий ВВС России генерал-полковник Александр Зелин заявил о том, что не исключает возможности использования в интересах отечественной Дальней авиации аэродромов других стран мира.

Особенностью полета стало то, что экипажи довольно продолжительное время вели полет над безориентирной местностью. Продолжительность полета составила около 13 часов, а дальность – около 10 тыс. км. На начальном этапе полета в небе над нейтральными водами бомбардировщики непродолжительное время сопровождала пара F-16 из состава объединенных ВВС стран НАТО, а при подходе к Исландии в течение 10–15 минут – два истребителя F-15 ВВС США, после чего Ту-160 проследовали к Венесуэле «в относительном одиночестве».



Алексей Михеев

«В ходе этого полета мы планируем ознакомиться с оборудованием этого района, условиями навигации, чтобы другие летчики знали, в каких условиях выполнять задание», – сообщил на пресс-конференции командующий Дальней авиацией генерал-майор Павел Андросов.

Отметим, что венесуэльский «вожж» российских «стратегов» – первый полет самолетов Дальней авиации ВВС России на американский континент. Как заявил генерал-майор Павел Андросов, уникальность этого полета заключается и в том, что посадка впервые осуществлялась в экваториальной зоне при грозе, высокой температуре и влажности. «Мы проверили и убедились, что наши самолеты готовы выполнять боевые задачи в любой точке земного шара», – подчеркнул командующий Дальней авиацией.

В свою очередь командующий 4-м оперативным флотом ВМС США контр-адмирал Джозеф Кернан заявил зарубежным СМИ, что его подчиненные будут отслеживать действия российских стратегических бомбардировщиков в подконтрольном его флоту регионе (это Карибский бассейн и Южная Америка), но отметил, что «если русские посадили свои самолеты в этом регионе из-за угрозы со стороны Соединенных Штатов, тогда они напрасно израсходовали топливо».

Командиром летной группы был назначен заместитель командующего Дальней авиацией ВВС

России генерал-майор Александр Афиногентов, пилотировавший бомбардировщик «Василий Сенько». Второй самолет, «Александр Молодчий», пилотировал экипаж во главе с заместителем командира полка летчиком 1-го класса подполковником Андреем Сенчуровым.

На территории Венесуэлы российские самолеты осуществляли временное базирование на военно-воздушной базе «Либертадор», расположенной недалеко от Каракаса. По оценке российских летчиков, по имеющейся инфраструктуре «Либертадор» хорошо подходит для Ту-160: длина взлетно-посадочной полосы составляет 3000 м, у нее хорошее покрытие, имеется все необходимое оборудование.

13 сентября бомбардировщики выполнили первый из запланированных на данную «командировку» тренировочных полетов над Карибским морем, в сторону Панамы, и затем вернулись на аэродром временного базирования. «Полет прошел нормально, его продолжительность составила около шести часов, облетели вдоль стран Карибского моря», – сообщил позже генерал-майор Афиногентов. – Никаких эксцессов и замечаний, техника работала хорошо».

Второй полет, также продолжительностью шесть часов, российские летчики выполнили 14 сентября – уже в направлении Бразилии, над нейтральными водами в удалении от береговой линии. В

ходе обоих учебно-тренировочных полетов истребители ВВС зарубежных государств Ту-160 не сопровождали. «Все поставленные перед экипажами задачи выполнены», – сообщил начальник штаба Дальней авиации ВВС России генерал-майор Анатолий Жихарев.

18 сентября, в 10 утра по московскому времени, взлетев с аэродрома в Каракасе, оба бомбардировщика отправились в длительный обратный путь – его продолжительность составила около 15 часов. На заключительном этапе полета, в акватории Норвежского моря впервые за последние годы экипажи Ту-160 произвели ночную дозаправку топливом в воздухе от самолета-заправщика Ил-78. В районе Норвегии самолеты Ту-160 около 5 минут сопровождалась истребителями F-16 норвежских ВВС. Посадка обоих Ту-160 на авиабазе «Энгельс» была успешно произведена в 1 ч 20 мин ночи 19 сентября. Экипажам была оказана торжественная встреча, в которой участвовал командующий Дальней авиацией генерал-майор Андросов.

«Все полеты самолетов Военно-воздушных сил России выполнялись и выполняются в строгом соответствии с Международными правилами использования воздушного пространства над нейтральными водами, не нарушая границ других государств», – сообщила по поводу состоявшегося перелета пресс-служба ВВС России. **В.Щ.**

Военная авиация Украины демонстрирует свою мощь



24 августа, в ознаменование Дня независимости Украины, в центре Киева состоялся парад войск Вооруженных сил страны, включавший и проход над Крещатиком колонны авиатехники ВС Украины. Воздушная часть парада, начавшаяся в 11 ч 02 мин утра по местному времени, продолжалась пять минут. Открыл ее пролет трех вертолетов Ми-8 с нанесенными на борта флагами Сухопутных войск, Воздушных сил и ВМС Вооруженных сил Украины и четверки Ми-24П, за которыми проследовала колонна самолетов Воздушных сил: транспортный

Ан-26 в сопровождении пары истребителей МиГ-29, Ил-76МД с парой Су-27, звено из четырех штурмовиков Су-25, затем четверки истребителей МиГ-29, фронтовых бомбардировщиков Су-24М и, наконец, истребителей Су-27 в строю «пеленг», замыкавших парад и салютовавших собравшимся отстрелом тепловых ловушек. Общее количество участвовавших в параде летательных аппаратов ВС Украины составило, таким образом, 29 машин.

А несколькими днями раньше, 20 августа, министр обороны Украины Юрий Ехануров посетил в сопровождении журналистов с рабочей поездкой Крым, где проверил уровень боеготовности базирующихся здесь частей и подразделений ВМС и войск ПВО Воздушных сил Вооруженных сил Украины. Министру, в частности, были продемонстрирова-

ны действия по тревоге дежурного звена истребителей МиГ-29 базирующейся под Севастополем бригады тактической авиации Воздушных сил, а также готовность к боевым действиям и поисково-спасательным операциям самолетов и вертолетов морской авиации ВМС Украины.

Так, Юрию Еханурову и журналистам показали погрузку торпед на борт самолета-амфибии Бе-12, вооруженный авиабомбами транспортный самолет Ан-26 и оснащенный различными средствами поражения транспортно-боевой вертолет Ка-29, а также полеты вертолета Ка-27 и вертолета-амфибии Ми-14 с демонстрацией поднятия на борт «потерпевшего».

Находясь в Севастополе, министр обороны Украины заявил, что правительство страны намерено увеличить в следующем году военный бюджет Украины до 32 млрд гривен (более 6,5 млрд долл). Более чем трехкратный рост оборонного бюджета (в текущем году на нужды Вооруженных сил Украины было выделено всего 9,9 млрд гривен, т.е. около 2 млрд долл) позволит ускорить работы по модернизации Вооруженных сил Украины и, в частности, военной авиации. **А.Ф.**



Как известно, после завершения работ по ремонту и модернизации авианосец ВМС Индии «Викрамадитья» будет способен принимать на борт и обеспечивать полеты новых палубных многоцелевых истребителей МиГ-29К/КУБ, изготовленные первой серийной партией которых в настоящее время ведется производственным центром РСК «МиГ» в подмосковных Луховицах. Сегодняшние МиГ-29К/КУБ являются глубокой модернизацией палубного истребителя МиГ-29К, который испытывался уже почти два десятилетия назад, в 1989–1991 гг., в Черном море на ТАКР «Тбилиси» — нынешнем единственном российском авианосце «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». Самолет тогда не был принят на вооружение, но в ходе испытаний на корабле показал высокую точность приземления на блок аэрофинишеров, поэтому при разработке проекта модернизации корабля 1143.0 для ВМС Индии было принято решение установить на его палубе только три тормозных устройства, а не четыре, что имеются на «Кузнецове».



Виктор ДРУШЛЯКОВ
Фото автора

МиГ-29К – СНОВА НА «НИТКЕ» В Крыму начаты испытания аэрофинишеров для «Викрамадитья»

1 сентября на крымском учебно-тренировочном комплексе «Нитка» начались испытания оборудования первого аэрофинишера, предназначенного для установки на авианосце «Викрамадитья», работы по которому во исполнение российско-индийского контракта на ремонт и модернизацию тяжелого авианесущего крейсера «Адмирал Флота Советского Союза Горшков» по заказу индийских ВМС осуществляет северодвинское предприятие «Севмаш». Для практической отработки первого аэрофинишера на полигон «Нитка» на крымском аэродроме «Саки» из России прибыл опытный истребитель МиГ-29К №312. На испытаниях в Крыму побывал наш корреспондент

По техническим условиям новые аэрофинишеры, которые разработаны и производятся санкт-петербургским предприятием «Пролетарский завод», перед установкой на корабле должны пройти наземную отладку с использованием реального самолета. Для этой цели было решено задействовать опытный МиГ-29К №312, в свое время летавший на «Тбилиси», и который в настоящее время используется РСК «МиГ» в интересах программы испытаний нового МиГ-29К/КУБ. Подобную задачу в настоящее время можно решить только на комплексе «Нитка», расположенном в Крыму и принадлежащем Министерству обороны Украины. С этой целью между российской госкомпанией «Рособоронэкспорт» и украинским «Укроборонсервисом» был заключен контракт по организации и проведению испытаний новых аэрофинишеров.

Летом этого года оборудование первого аэрофинишера было доставлено железнодорожным транспортом в Крым и смонтировано на «Нитке». В середине августа туда прибыл и МиГ-29К №312, перелет которого осуществил шеф-пилот РСК «МиГ» Павел Власов. В условиях разгоревшегося конфликта на Кавказе и обострения обстановки вокруг базирующегося в Севастополе Черноморского Флота РФ, испытания на «Нитке» были поставлены на грань срыва, но тем не менее, хоть и с недельной задержкой, все же состоялись.

1 сентября МиГ-29К под управлением летчика-испытателя РСК «МиГ» Михаила Беляева совершил первый успешный «наезд» с зацепом тормозным гаком за трос нового аэрофинишера. Спустя несколько дней, после череды зацепов, в ходе которых варьировалась масса и скорость самолета, а специалистами завода-изготовителя проводилась отлад-

ка аэрофинишера, эту работу продолжил летчик-испытатель РСК «МиГ» Николай Диордица, который имеет огромный опыт посадок на авианосец «Адмирал Кузнецов» еще со времен испытаний и освоения палубного истребителя Су-33.

Неоценимую помощь в подготовке и проведении испытаний новых аэрофинишеров, несмотря на все имеющиеся трудности, оказал опытный и высокопрофессиональный коллектив полигона «Нитка» под руководством Александра Плешкова. Эти специалисты уже не один год успешно решают задачу по обеспечению тренировок летчиков 279-го отдельного корабельного истребительного авиаполка Северного Флота ВМФ России.

Очередная такая тренировка летчиков-североморцев на «Нитке» должна была начаться и в минувшем августе. Палубники с «Кузнецова» уже готовились к перелету на своих Су-33 и



задуманному Украиной «воспрепятствованию возвращению российских боевых кораблей» на базу в Севастополе. На решение «не пускать» не повлияла даже уже сделанная российской стороной, по данным РИА «Новости», предоплата из общей суммы в 17 млн долл. за использование в этом году украинского полигона. В результате, североморские палубники в этом году, как и двумя годами раньше, по воле украинской стороны опять остались без тренировки на наземном комплексе. Нынешней осенью им придется восстанавливать навыки палубных посадок и взлетов уже только непосредственно на «Кузнецове», что затруднит ввод в строй молодых летчиков.

Вернемся, однако, к сентябрьским испытаниям на «Нитке», которые в отличие от демарша Украины в части тренировок российских военных летчиков, все-таки состоялись. После двухнедельной отработки, в т.ч. с использованием опытного МиГ-29К, первый аэрофинишер предстояло демонтировать и отправить на «Севмаш», а ему на смену позднее будет доставлен второй, а затем и третий. Этот процесс займет определенное время, а впереди — испытания на наземном комплексе новых МиГ-29К/КУБ, летная подготовка лидерной группы индийских летчиков и, после выхода «Викрамадитьи» в море, — первые посадки на блок аэрофинишеров и взлеты с трамплина обновленного корабля.

Группа специалистов комплекса «Нитка», «Пролетарского завода», «Севмаша» и РСК «МиГ», участвовавших в испытаниях нового аэрофинишера. Пятый справа — летчик-испытатель РСК «МиГ» Николай Диордица

Су-25УТГ в Крым, в Саки на Ан-12 уже прибыла передовая команда техников из Североморска... Но из-за очередного обострения российско-украинских отношений по вопросу базирования кораблей российского Черноморского флота в Севастополе — на этот раз на фоне событий в Осетии и занятой украинской стороной позиции безоговорочной поддержки Грузии — на самом высоком уровне в Украине в последний момент было принято политическое решение: российских палубников в Крым не пускать. 9 августа МИД Украины выступил с официальным заявлением, в котором назвал «нецелесообразной» в сложившихся условиях тренировку российских летчиков на тренажере в Крыму. В Киеве, по всей видимости, посчитали, что российские палубные истребители (прилетающие на «Нитку», естественно, без всякого оружия!) смогут помешать



Со времен второй мировой войны, когда Швеция испытывала нехватку боевых самолетов для защиты своего нейтралитета, эта страна решила полагаться на собственную авиапромышленность. Авиастроители компании «Сааб» создали целый ряд оригинальных боевых машин, хорошо зарекомендовавших себя в ВВС Швеции. Однако на мировом рынке только нейтральные Австрия, Дания и Финляндия закупали шведские самолеты, да и то в основном по политическим соображениям.

Сейчас «Грипен» уже состоит на вооружении ВВС Швеции, Венгрии, Чешской республики и Южной Африки. А маркетинговую кампанию по продвижению этого самолета на мировой рынок иначе как глобальной не назовешь. Рассмотрим кратко, где этот истребитель «Сааб» уже несет свою службу и куда может отправиться в ближайшей перспективе.

провинции Блекинге, и F21 на севере на авиабазе «Каллак» у города Лулеа, в провинции Норрботтен. Однако с исчезновением «советской угрозы» в стране проходят дискуссии о возможном сокращении числа боевых авиакрыльев «Грипен» до двух. Решение по этому вопросу пока не принято. Если останутся всего два авиакрыла, то число истребителей в боевом составе ВВС сократится примерно до сотни. Это в свою очередь дополнительно подстегивает шведов энергично искать новых экспортных заказчиков. Все ранее выпущенные «Грипены» модификаций А/В шведских ВВС проходят модернизацию до уровня С/D, который и является стандартом для самолетов, предлагаемых на экспорт.

Чешская республика

Чешские ВВС стали первым иностранным заказчиком, который ввел в

ное соглашение, которое обещало более 1 млрд евро реинвестиций и подрядов для чешской экономики. За первые три года шведы уже выполнили свои оффсетные соглашения на 450 млн евро, т.е. 44% общей суммы, идя даже впереди первоначально согласованного графика.

Венгрия

Межправительственное соглашение о лизинге на 10 лет (на 2006–2016 гг.) с правом последующего выкупа 14 «Грипен» А/В было подписано в декабре 2001 г. В феврале 2003-го заключено дополнительное соглашение об изменении комплектации закупаемых машин на вариант С/D, а также подтвержден выкуп самолетов по окончании срока лизинга. Первый «Грипен» прилетел в Венгрию на авиабазу «Кечкемет» в марте 2006 г., а к декабрю 2007-го заказчику переданы все 14 самолетов.

ШВЕДСКАЯ АЛЬТЕРНАТИВА «Грипен» на пути к новым покупателям

Как уже сообщал наш журнал (см. «Взлёт» №6/2008, с. 34–37), 27 мая с заводского аэродрома шведской компании «Сааб» в Линчопинге в воздух впервые поднялся опытный самолет «Грипен Демо», который стал демонстрационным образцом глубоко модернизированного истребителя «Грипен» NG. На прошедшем в июле авиасалоне в Фарнборо компания-разработчик представила презентацию активизировавшейся маркетинговой программы по продвижению «Грипена» на мировой рынок, во время которой подробно рассказала как об уже достигнутых успехах «Сааба» на рынке, так и о ряде возможных будущих контрактов. На презентации побывал наш обозреватель Александр Велович



Швеция

Шведское правительство заказало постройку 204 истребителей «Грипен», из них в строю сейчас уже 138 самолетов. В настоящее время в шведских ВВС существуют три авиакрыла, летающих на «Грипенах»: F7 на авиабазе «Сотенас» недалеко от Линчопинга в центральной Швеции, в провинции Скараборг, F17 на авиабазе «Каллинг» на юге, у Роннебю, в

строю полученные в апреле–августе 2005 г. 12 «Грипен» (два двухместных и 14 одноместных) на авиабазе «Часлав». Межправительственное лизинговое соглашение было подписано в июне 2004 г. сроком до 2015 г. Выкуп самолетов по окончании срока лизинга предусмотрен, но пока не оформлен.

Одной из решающих причин выбора чехами «Грипена» стало щедрое оффсет-

Южная Африка

ЮАР заказала 26 истребителей «Грипен» С/D (17 одноместных и 9 двухместных) для замены в рамках Стратегической программы закупки вооружений от 1999 г. своих устаревших «Миражей» F1 и «Чита». Контракт был подписан с англо-шведским консорциумом, образованным компаниями «Сааб» и «BAE Системз». Он также включает поставку английских учебно-бо-

евых самолетов «Хок». К сентябрю этого года в Южную Африку прибыли первые четыре «Грипена», и на авиабазе «Махадо» в провинции Лимпопо начато формирование 2-й авиаэскадрильи ВВС ЮАР. Полностью все самолеты будут поставлены к 2012 г.

Таиланд

Таиланд стал первой азиатской страной, подписавшей в феврале этого года контракт на закупку шести истребителей «Грипен». В контракт входит также поставка самолета ДРЛО «Сааб» 340 «Эриай» и еще одного такого же «Сааб» 340 в транспортном варианте. Самолеты на замену устаревших истребителей F-5 Королевских ВВС Таиланда будут поставляться с начала 2011 г. Парламент страны в принципе одобрил последующую закупку еще шести «Грипенов» и одного дополнительного самолета ДРЛО «Эриай». ВВС Таиланда привлек комплексный подход шведов к этой сделке и проверенное эффективное взаимодействие «Грипенов» и «Эриайев».

Норвегия

Норвежцы серьезно озабочены ростом стоимости программы перспективного американского истребителя F-35, который



Александр ВЕЛОВИЧ

Saab

они поначалу выбрали для замены своих F-16. Поэтому правительство Норвегии официально послало запросы на информацию производителям возможных альтернативных вариантов. В апреле этого года шведы предоставили Норвегии всю необходимую информацию о возможном контракте на 48 самолетов новой модификации «Грипен» NG. Решение о его разработке для собственных ВВС в Швеции

еще не принято, но официально обещано норвежцам, что если те выберут новый «Грипен» для себя, шведы также примут его на вооружение. Шведское предложение включает весьма широкую кооперацию с норвежской промышленностью.

Нидерланды

25 августа «Сааб» передал правительству Нидерландов пакет документации по возможному контракту на 85 самолетов «Грипен» NG, которые смогут заменить в голландских ВВС истребители F-16, включая запчасти, обслуживание и подготовку летчиков и техников, а также оффсетное предложение на сумму более 100% возможной стоимости контракта.

Дания

Так же, как и две предыдущие европейские страны, Дания рассматривает возможную замену своим 48 находящимся в строю F-16A/B после 2015 г. Шведы передали датчанам свои предложения еще в 2007 г. Официального соглашения, по которому Нидерланды, Норвегия и Дания сделали бы единый выбор, не существует, хотя межправительственные консультации, конечно, проводятся. Можно с уверенностью предположить, что если Норвегия или Нидерланды сделают свой выбор в пользу «Грипена», датчане последуют за ними. Парламенты и правительства европейских стран, как ожидается, примут решение по тому, какой самолет придет на замену F-16, к середине 2009 г.

Швейцария

Нейтральная Швейцария основательно подошла к выбору истребителя на замену своим «ветеранам» F-5E. В январе 2008 г. Армасюис, швейцарское правительственное агентство по закупке вооружений, выпустило запрос на предложения. Уже в июле два «Грипена» JAS39D прилетели на авиабазу «Эммен» около Люцерна для всесторонних испытаний на земле и в воздухе. Двухместные самолеты пилотируют смешанные экипажи, причем в передней кабине находятся швейцарские летчики.

Шведы не остались в долгу по части основательности, открыв в интернете странички «Грипена» на всех трех официальных языках Швейцарской конфедерации: немецком, французском и итальянском. А вообще «Сааб» поддерживает интернет-страницы уже на 12 языках существующих и возможных будущих заказчиков.

Хорватия

Шведские предложения по контракту на 12 истребителей «Грипен» C/D переданы правительству Хорватии в марте текущего

года. Ожидается, что выбор будет сделан во второй половине следующего или в 2010 г.

Индия

Тендер на поставку 126 средних многоцелевых боевых самолетов MMRCА (*Medium Multi-Role Combat Aircraft*) является наиболее значительным контрактом, за который сейчас борются производители истребителей. Россия предлагает Индии МиГ-35, американцы, на выбор, F/A-18E/F и F-16C/D, французы — «Рафаль», а немцы, которым консорциум «Еврофайтер» поручил ведущую роль в этом контракте, — «Тайфун».

Шведы в апреле 2008 г. передали Индии несколько объемистых коробок с документацией по своему предложению «Грипен» IN на основе перспективной модели NG, но с индийскими особенностями. В этом году «Сааб» открыл в Дели свое представительство, а также подписал соглашение о создании в Индии инженерного авиационного центра совместно с отделением гиганта новой индийской экономики — концерна «Тата».

Отношения Индии с США за последние годы стали существенно теплее, чем раньше. А в военно-техническом сотрудничестве России и Индии как раз наметился ряд осложнений. Эксперты сходятся во мнении, что политические мотивы будут играть громадную роль при выборе индийцами победителя тендера MMRCА. Резко отворачиваться от России в сторону США индийцы, вероятно, не захотят. Но и «обижать» американцев, тоже, похоже, будет неудобно. И здесь, как считают в Швеции, в дополнение ко всем своим завидным техническим, эксплуатационным и экономическим характеристикам, «Грипен» может оказаться достойным нейтральным вариантом. В его пользу говорит и то, что индийские ВВС именно такой самолет заказали для себя у собственных авиастроителей, только вот разработка «Теджаса» идет уже лет двадцать, и нельзя сказать, что с большим успехом.

Кому еще «Грипенов»?

Помимо перечисленных возможных контрактов, шведские истребители рассматриваются как участники тендеров для ВВС Болгарии, Греции, Румынии и Бразилии. В официальной презентации рыночных перспектив «Грипена» на выставке в Фарнборо в качестве потенциальных заказчиков впервые были названы и страны Балтии (Латвия, Литва и Эстония), с которыми проводятся предварительные консультации.

Примерно через год будет понятно, насколько успешной станет глобальная маркетинговая кампания шведов.

Трагедия в Перми

14 сентября в 5 ч 10 мин утра местного времени (03:10 МСК), при заходе на посадку в аэропорт «Большое Савино», в черте г. Пермь потерпел катастрофу самолет «Боинг» 737-505 (VP-BKO) авиакомпании «Аэрофлот-Норд», выполнявший регулярный рейс компании «Аэрофлот» SU821 по маршруту Москва («Шереметьево») – Пермь. На борту находилось 82 пассажира и 6 членов экипажа (два человека – летный экипаж и четыре человека – бортпроводники). В результате катастрофы все они погибли.

По предварительным данным, до выхода из четвертого разворота полет проходил в штатном режиме, замечаний от экипажа на работу материальной части и от диспетчеров УВД по соблюдению установленных траекторий движения не поступало. После выхода из четвертого разворота (курс 212°), на удалении 13 км, находясь на высоте 600 м, самолет начал интенсивно набирать высоту. На удалении 8 км и высоте полета 1100 м, в связи с выходом ВС за пределы установленной траектории для захода на посадку, диспетчер дал команду экипажу выполнять повторный заход на посадку. Получение данной команды экипаж не подтвердил, и самолет начал интенсивно снижаться с разворотом влево, вопреки установленной для аэропорта «Б.Савино» схеме захода на посадку, предусматривающей правый разворот. Вскоре после этого метка самолета исчезла с экранов локатора. Самолет был обнаружен

полностью разрушенным в черте г. Пермь в районе прохождения линии Транссибирской железной дороги. В результате падения лайнера жертв на земле и серьезного ущерба для строений не произошло, разрушена часть железнодорожного полотна. После проведения необходимых первоочередных действий комиссии по расследованию авиационного происшествия и ремонтных работ на путях движение по Транссибу было восстановлено к вечеру того же дня.

Метеоусловия на момент происшествия: видимость 300х10 000 (нижняя граница облачности 300 м, горизонтальная видимость 10 км), ветер 5 м/с, дождь, температура +7°C.

Данные об экипаже. Командир воздушного судна – Медведев Родион Михайлович, 1973 г.р., пилот 2-го класса, метеоминимум 30х350, общий налет 3689 ч (из них ночью 1490 ч), в т.ч. на самолетах «Боинг» 737 – 1165 ч, в качестве КВС – 452 ч. Закончил Краснокутское летное училище в 1994 г., Академию ГА в С.-Петербурге в 2002 г., курсы переучивания пилотов самолета «Боинг» 737 в Дэнвере (США) в 2006 г., после чего работал в авиакомпании «Аэрофлот-Норд». До В737 летал на самолетах Ту-134. Второй пилот – Аллабердин Руستم Рафаилович, 1965 г.р., пилот 2-го класса, общий налет 8799 ч, в т.ч. на В737 – 219 ч. В авиакомпании «Аэрофлот-Норд» работал с 2006 г., летал на самолетах Ту-134, с 2008 г. – на В737.



Артем Анкиев

Потерпевший катастрофу самолет «Боинг» 737-505 (заводской №25792/2353) изготовлен в сентябре 1992 г., с того же года эксплуатировался в КНР в авиакомпаниях «Сямень Эрлайнз», «Чайна Саусвест Эрлайнз», «Эйр Чайна» (имел регистрационный номер В-2591). Выполнен в компоновке на 110 мест (в т.ч. 98 – экономического класса). В авиакомпании «Аэрофлот-Норд» поступил в операционный лизинг на период с 28 июля 2008 г. по 21 марта 2013 г. Принята авиакомпанией в марте этого года. Компания-лизингодатель – «Пайнвотч Лимитед» (Ирландия). Зарегистрирован в реестре на Бермудских островах. Сертификат летной годности выдан 23 мая 2008 г. авиационными властями Бермуд (действует до 22 мая 2009 г.). Дата последнего ремонта – 9 июля 2001 г.; последнее техническое обслуживание, предусмотренное регламентом, прошел на Внуковском авиаремонтном заводе (ВАРЗ-400) 7 сентября 2008 г.; аэропорт базирования – Архангельск («Талаги»). Нарботка самолета с начала эксплуатации 44 521 ч, двигателей (№857313 и 856332 выпуска 1992 г.) – 35 414 и 41 965 ч соответственно. В полет 14 сентября был выпущен, в соответствии с перечнем допустимых отложенных дефектов (MEL), с двумя неисправностями – отключенным (деактивированным) 12 сентября 2008 г. автоматом тяги и неработающей системой предо-

твращения столкновений в воздухе (TCAS).

Расследование катастрофы проводит Техническая комиссия Межгосударственного авиационного комитета, в которую входят представители Росавиации, Ространснадзора, Росаэронавигации, Росгидромета, других ведомств и организаций, а также уполномоченные представители США, как государства-разработчика и изготовителя самолета, Франции, как государства-изготовителя двигателя, и Великобритании, как государства-регистратора воздушного судна. Уже к вечеру дня катастрофы обнаруженные на месте происшествия параметрический и речевой самописцы были доставлены в МАК, и к 17 сентября, несмотря на серьезные повреждения лентопотяжных механизмов, информация с них была считана. По результатам предварительной расшифровки данных и изучения фрагментов двигателей самолета на месте происшествия Техническая комиссия МАК на третий день после происшествия официально заявила: «не выявлено пожара двигателей и разрушения самолета в воздухе. Оба двигателя работали до столкновения самолета с землей». Расшифровка и анализ данных продолжают. Техническая комиссия проводит необходимые исследования фрагментов самолета, изучает нормативные акты, всю летно-техническую и эксплуатационную документацию, связанную с полетом и управлением данного самолета, а также подготовкой летного и технического состава и другие необходимые материалы.

Редакция «Взлёт» выражает искренние соболезнования родным и близким пассажиров и экипажа «Боинга» 737-500, погибших в Перми.

А.Ф.



feron.ru



life.ru

Катастрофа в Бишкеке: предварительные результаты

12 сентября Техническая комиссия Межгосударственного авиационного комитета, назначенная по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики для расследования катастрофы самолета «Боинг» 737-219 (EX-009) киргизской авиакомпании «Итэк Эйр», произошедшей 24 августа в районе бишкекского аэропорта «Манас» (см. «Взлёт» №9/2008, с. 54), завершила полевой этап работ. По результатам исследований на месте происшествия и предварительной расшифровки параметров полета установлено, что в момент столкновения с землей шасси самолета были выпущены, закрылки отклонены на 15°, отказов в работе силовой установки и систем самолета (кроме системы герметизации) не выявлено, разрушения самолета в воздухе не было.

Самолет выполнял рейс по маршруту Бишкек–Тегеран, на борту находились 83 пассажира и 7 чле-

нов экипажа, из которых в результате авиационного происшествия погибло 65 человек, а еще 25 получили травмы различной степени тяжести.

Как установила комиссия МАК, экипаж произвел взлет с ВПП-08 аэропорта «Манас» в 20 ч 30 мин местного времени, после чего выполнил левый разворот на курс около 240° и приступил к набору высоты. Через 6 минут, на удалении около 37 км от аэродрома и высоте около 3000 м, из-за проблем с герметизацией, экипаж принял решение о возврате на аэродром вылета. По согласованию с диспетчером УВД, экипаж выполнял визуальный заход на посадку на ВПП-08. Согласно предварительным результатам расшифровки бортового параметрического самописца, экипаж правым разворотом приступил к выходу на посадочный курс, со снижением до высоты 400 м над уровнем аэродрома, и в 20.41.40 доложил о визуальном

контакте с ВПП. Менее чем через минуту, на удалении около 12 км от торца ВПП-08, самолет вышел на посадочный курс и занял высоту 400 м, имея приборную скорость около 460 км/ч. Сохраняя эту высоту, экипаж приступил к гашению скорости. Но на удалении около 5 км от торца ВПП-08, при скорости около 340 км/ч, по сочетанию параметров высоты и скорости и положения механизации самолет не был готов к посадке, и экипаж запросил у диспетчера УВД выполнение «левой орбиты», т.е. полного разворота на 360°, в процессе которого предполагалось обеспечить посадочную конфигурацию и необходимые параметры скорости и высоты для благополучного приземления. Получив разрешение диспетчера, экипаж приступил к левому развороту с креном до 30°. В процессе разворота самолет продолжал снижаться и уменьшать скорость полета. Примерно через минуту на предельно малой высоте

и скорости 290 км/ч самолет был выведен из крена на курсе, обратном посадочному, вскоре после чего на удалении около 7,5 км от торца ВПП-08 произошло его столкновение с землей, разрушение и возгорание.

Комиссия, при участии специалистов лаборатории Национального управления по безопасности на транспорте США (NTSB) и представителей гражданской авиации Кыргызстана, продолжает работы по детальному изучению всех данных, зарегистрированных бортовым параметрическим регистратором на конечном участке полета (продолжается расшифровка и анализ последних 3-4 секунд полета, запись которых сильно пострадала), эксплуатационной документации, а также анализу работы системы сигнализации закрытия дверей и люков и системы кондиционирования с целью определения вероятных причин разгерметизации самолета после взлета. **А.Ф.**



Авиационное страхование

Защита на все времена!



Реклама



Первая премия
БРЭНД ГОДА/EFIE 2007**

ОСАО «Ингосстрах». Лицензия Росстрахнадзора С №0928 77
* в соответствии с условиями договора страхования
** лауреат премии «БРЭНД ГОДА/EFIE 2007» в категории
«Финансовые корпорации и организации. Страхование, продукты и услуги»

60 лет

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.*

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН
8 (495) 956 5555

www.ingos.ru

Акт вопиющего вандализма на ВВЦ

В воскресенье, 14 сентября, многочисленные посетители московского Всероссийского выставочного центра стали невольными свидетелями вопиющего акта вандализма, проявленного нынешними хозяевами ВВЦ. Прямо среди бела дня, на глазах у сотен москвичей и гостей столицы, с помощью специальной техники был варварски разрушен один из символов ВВЦ — самолет Ту-154, который наряду с Як-42 и ракетой-носителем «Восток» десятилетиями украшал площадь перед павильоном «Космос». В одночасье была уничтожена живая история — пятый

опытный Ту-154 (СССР-85005, заводской №70M005), выпущенный в 1970 г. и широко использовавшийся по программе испытаний популярнейшего до сих пор и самого массового советского среднемагистрального реактивного пассажирского самолета. С этим экспонатом у многих и многих москвичей связаны не только детские воспоминания и фотографии в семейных альбомах. Для многих именно с этого самолета на ВВЦ (в то время ВДНХ) начался путь в авиацию...

Официально администрация ВВЦ предпринятую акцию связывает с



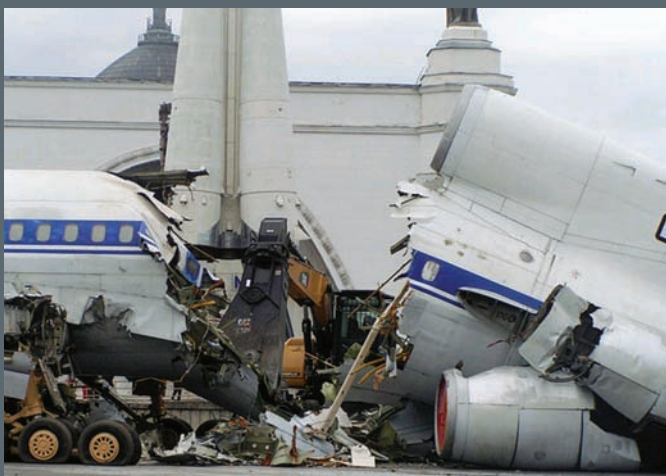
Gary Chambers

якобы неудовлетворительным техническим состоянием Ту-154, из-за чего он де может составлять «угрозу для посетителей». Примечательно при этом, что уничтоженную машину там считают «макетом»... Прилюдное варварское разрушение Ту-154 осуществлено в соответствии с планами реконструкции площади перед павильоном «Космос».

Вот какой комментарий в связи с произошедшим удалось получить газете «Известия» в администрации самого ВВЦ: «В связи с высокой степенью износа конструкций и большой вероятностью обрушения макеты самолетов Ту-154 и Як-42, находящиеся на площади Промышленности Всероссийского выставочного центра, будут демонтированы. Согласно данным независимой экспертизы, дальнейшая эксплуатация макетов представляет опасность для посетителей выставочного центра. Учитывая большой интерес детей к макетам самолетов, руководство ВВЦ приняло безотлагательное решение о немедленном демонтаже макета самолета Ту-154 и передислоцировании макета самолета Як-42, износ которого позволяет использовать его в выставочных целях. Руководство ВВЦ предприняло попытки передать экспонаты

в музей авиационной техники, но успехом они не увенчались (по некоторым данным, за передачу Ту-154 была запрошена неадекватно высокая цена — прим. ред.). Вероятно, в скором времени устаревшие макеты самолетов сменит современный вариант пассажирского авиалайнера. Руководство ВВЦ ведет переговоры по установке на площади Промышленности макета самолета *SuperJet*». Комментарии, как говорится, излишни.

К этому стоит добавить только, что произошедшее в сентябрьское воскресенье на ВВЦ — не единственный акт «узаконенного» вандализма, коснувшийся истории отечественной авиации в последнее время. Два года назад, в августе 2006 г., под предлогом строительства автостоянки подобным варварским образом был уничтожена еще одна авиационная реликвия — самолет Ту-114 (СССР-76464), три десятилетия украшавший площадь перед московским аэропортом «Домодедово». Стоянку, правда, до сих пор так и не построили, а одного из считанных сохранившихся по сей день экземпляров Ту-114 — некогда флагмана отечественной гражданской авиации — не стало... **А.Ф.**



Dareen



Александр Бельюков

ПОДПИСКА-2009!

В любом почтовом отделении России по каталогу «Газеты. Журналы» (стр. 548)

«АВИАЦИЯ И ВРЕМЯ»

Вы можете приобрести некоторые ранее изданные номера журнала и спецвыпуск к Международному авиакосмическому салону АВИАСВИТ-XXI.

Проект «АиВ плюс»! Вы можете заказать первый выпуск, который вмещает монографии по истребителям F-15 и Су-27, а также сравнительный анализ этих самолетов. Мелованная бумага, мягкая обложка, 80 страниц + чертежная вкладка А1, более 160 фотографий.

Всю нашу продукцию Вы можете заказать в редакции: а/я-166, Киев, 03062, Украина, тел./факс +38 (044) 454-30-47, e-mail: info@aviation-time.kiev.ua, www.aviation-time.kiev.ua или у Александра Васильева: 105264, г. Москва, 9-я Парковая улица, д. 54, корп. 1, кв. 19, тел. (495) 965-23-65, e-mail: avasilyev@bigfoot.com

индекс
22792

