

НАЦИОНАЛЬНЫЙ АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

WWW.TAKE-OFF.RU

ВЗЛЕТ

12.2009 (60) декабрь



116-й ЦБПА:
репортаж из Астрахани
[с. 6]

Шереметьево-3
приняло пассажиров
[с.36]

марке
МиГ 70

[с.12]

«Мистраль» —
для российского флота?
[с.26]

Очередные новинки
ВВС НОАК
[с.4]

ISSN 1819-1754



ОБЗОР: авиаперевозки по-туркменски [с.38]



МС-21

МАГИСТРАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ XXI ВЕКА

Создание МС-21 предусмотрено Федеральной Целевой Программой развития гражданской авиационной техники России на период до 2015 года

МС-21 — семейство ближне- среднемагистральных авиалайнеров на 150–210 пассажиров.

МС-21 разрабатывается Корпорацией «Иркут» в сотрудничестве с ведущими российскими авиастроительными предприятиями и в широкой международной кооперации.

МС-21 превосходит все современные аналоги по экономической эффективности эксплуатации, комфортабельности, надежности и соответствует перспективным экологическим требованиям.



Россия, 125315, г. Москва, Ленинградский проспект, дом 68, стр. 1
Телефон/факс: +7 (495) 777-21-01
e-mail: inbox@irkut.com www.irkut.com

12/2009 (60) декабрь

Главный редактор
Андрей Фомин

Заместитель главного редактора
Владимир Щербаков

Редактор
Евгений Ерохин

Обозреватель
Александр Велович

Специальные корреспонденты
Алексей Михеев, Владимир Карнозов, Андрей Зинчук, Виктор Друшляков, Алина Черноиванова, Сергей Жванский, Артем Кореняко, Дмитрий Пичугин, Сергей Кривчиков, Валерий Агеев, Юрий Пономарев, Юрий Каберник, Сергей Попсуевич, Сергей Бурдин, Дмитрий Дьяков, Наталья Печорина, Петр Бутовски, Мирослав Дьюроши, Александр Младенов

Дизайн и верстка
Григорий Бутрин

Интернет-поддержка
Георгий Федосеев

Фото на обложке
Петр Бутовски

Издатель

АЭР МЕДИА

Генеральный директор
Андрей Фомин

Заместитель генерального директора
Надежда Каширина

Директор по маркетингу
Георгий Смирнов

Исполнительный директор
Юрий Желтоногин

Помощник генерального директора
Михаил Фомин

Журнал издается при поддержке
Фонда содействия авиации «Русские Витязи»

Материалы в рубриках новостей подготовлены редакцией на основе сообщений собственных специальных корреспондентов, пресс-релизов предприятий промышленности и авиакомпаний, информации, распространяемой по каналам агентств ИТАР-ТАСС, «Арс-ТАСС», «Интерфакс-АВН», РИА «Новости», РБК, а также опубликованной на интернет-сайтах www.avia.ru, www.aviaport.ru, www.aviaforum.ru, www.lenta.ru, www.gazeta.ru, www.cosmoworld.ru, www.strizhi.ru

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия Российской Федерации Свидетельство о регистрации ПИ №ФС77-19017 от 29 ноября 2004 г.

© «Взлёт. Национальный аэрокосмический журнал», 2009 г.
ISSN 1819-1754

Подписной индекс в каталоге агентства «Роспечать» – 20392
Тираж: 5000 экз.
Отпечатано в ООО «ЦПР»

Материалы в этом номере, размещенные на таком фоне или снабженные пометкой «На правах рекламы» публикуются на коммерческой основе. За содержание таких материалов редакция ответственности не несет

Мнение редакции может не совпадать с мнениями авторов статей

ООО «Аэромедиа»
Россия, 125475, Москва, а/я 7
Тел./факс: (495) 644-17-33, 798-81-19
E-mail: info@take-off.ru
<http://www.take-off.ru>



Уважаемые читатели!

Наступивший декабрь может принести с собой несколько давно ожидаемых новостей. Есть надежда, что до конца года в США наконец поднимется в воздух первый «Дримлайнер», а по эту сторону океана, в Европе, – новый военно-транспортный А400М. Заказчики обеих машин по всему миру уже теряют терпение после неоднократных переносов сроков выхода на испытания прототипов новейшего дальнемагистрального пассажирского «Боинга» и столь необходимого европейским военным «Эрбаса», автоматически означающих подвижку уже на несколько лет «вправо» даты начала серийных поставок.

Для нас же важнейшим событием декабря и всего 2009 г. может стать начало летных испытаний первого опытного образца создаваемого компанией «Сухой» Перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА). Как не раз официально заявляли представители командования ВВС и самого «Сухого», в воздух он должен подняться до конца этого года. В ходе авиасалона МАКС-2009 в августе и.о. начальника вооружения ВВС России генерал-майор Олег Бармин сообщил журналистам, что статический экземпляр самолета уже проходит испытания. Для этого он был доставлен с КнААПО в Москву, в ОКБ Сухого. Испытания первого летного образца ПАК ФА будут проводиться в Жуковском. Ожидается, что в декабре он будет перевезен из Комсомольска-на-Амуре в Подмоскovie и приступит к первым рулежкам. Поднимать машину в воздух, скорее всего, будет летчик-испытатель ОКБ Сухого Сергей Богдан, уже давший путевку в небо другому новому истребителю «Сухого» – Су-35.

Если это событие действительно сможет состояться до Нового года – оно станет лучшим подарком как самому коллективу создателей машины из компании «Сухой» и огромного числа предприятий-смежников, задействованных в программе, так и в целом всему российскому авиационному сообществу. Практически беспрецедентным в нынешних условиях (см. выше) будет и тот факт, что произойти это может по сути без опоздания: ведь еще более четырех лет назад глава компании «Сухой» Михаил Погосян официально заявлял, что прототип машины планируется поднять в воздух в 2009 г.

Однако не будем опережать события. Ждать осталось совсем недолго. Будем надеяться, что «Сухой» сможет преподнести всем нам этот великолепный новогодний подарок. И если так – значит, уже очень скоро мы сможем увидеть то, что столько времени и столь страстно желаем...

С наступающим Новым годом!

С наилучшими пожеланиями,

Андрей Фомин
главный редактор
журнала «Взлёт»



6



12



26



35



36



38

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ 3

■ Завершено перевооружение на Су-27СМ второго полка ВВС ■ Новые истребители для ВВС НОАК

«Осмотрительность – мгновенная реакция – воля к победе»

Репортаж из 116-го ЦБПА

Вынесенные в заголовок слова – девиз личного состава 116-го Центра боевого применения авиации, обеспечивающего боевую подготовку летчиков истребительной авиации ВВС России во время учений с реальными боевыми стрельбами. Следующей весной исполнится ровно полвека, как Центр базируется на аэродроме «Приволжский» под Астраханью. В «Приволжском» побывал наш корреспондент.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 10

■ Совет директоров ОАК дал «добро» на реструктуризацию ■ В Киеве строится «длинный» Ан-148 ■ Озвучена вертолетостроительная «Стратегия-2020»

Марке «МиГ» – 70!

8 декабря этого года создатели одной из самых знаменитых марок отечественных боевых самолетов – истребителей «МиГ» – отмечают свое 70-летие. Именно в этот день в далеком 1939 г. было принято решение о создании на московском авиазаводе №1 опытно-конструкторского отдела во главе с А.И. Микояном и М.И. Гуревичем, первые буквы фамилий которых и составили легендарную аббревиатуру «МиГ». Название конструкторского коллектива в дальнейшем не раз менялось, сменяли друг друга руководители компании, но марка «МиГ» неизменно оставалась своего рода визитной карточкой отечественной истребительной авиации. Нет сомнений, что сохранится она и в будущем, когда РСК «МиГ» войдет в состав создаваемого в рамках Объединенной авиастроительной корпорации холдинга «ОАК – Боевые самолеты».

КОНТРАКТЫ И ПОСТАВКИ 26

«Мистраль»: Ветер меняет направление

Французский вертолетоносец – для Российского флота?

В конце ноября с визитом в Россию прибыл один из новейших боевых кораблей ВМС Франции – десантный вертолетоносец-док «Мистраль». Главной целью визита стало предоставление возможности тщательного изучения корабля отечественными специалистами в рамках заявленного намерения приобрести его для нужд Российского Флота с перспективами организации дальнейшей лицензионной постройки на российских верфях. В первую очередь, нашим инженерам и военным предстоит оценить возможность совместимости французского вертолетоносца с различными системами вооружения и оборудования российского производства, а самое главное – практически подтвердить способность базирования на нем вертолетов, состоящих на вооружении Российской Армии и ВМФ.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ 34

■ «Аэрофлот» покрасил свой новый А330 в цвета «Скайtima» ■ «Узбекские авиалинии» получили еще один Ил-114-100 ■ САТ обновляют флот «Боингов»

«Шереметьево» открыло новый терминал и переименовывает старые

15 ноября принял своих первых пассажиров новый терминал московского аэропорта «Шереметьево» – сданный в эксплуатацию нынешней осенью «Шереметьево-3», получивший новое название – «Терминал D». Сюда с середины ноября стали переводиться внутрироссийские рейсы «Аэрофлота» из «Шереметьево-1», а затем перейдет и часть рейсов из «Шереметьево-2» (новое наименование – «Терминал F») и терминала С. На начало следующего года намечено открытие строящегося сейчас еще одного терминала – Е. Позднее реконструкции подвергнется аэровокзальный комплекс в северной части «Шереметьево». В итоге в перспективе к северу от Москвы будет работать крупнейший аэропорт с ежегодной пропускной способностью до 65 млн пассажиров.

Крылья Туркменбаши

Авиаперевозки по-туркменски

Провозглашение независимости Туркменистана 27 октября 1991 г. на деле не означало вступления республики на путь демократических реформ: все сферы жизни в стране остались под тотальным контролем со стороны центральной власти во главе с бесценно занимавшим пост президента Туркменистана до своей смерти в декабре 2006 г. «отцом всех туркмен» («Туркменбаши») Сапармуратом Ниязовым. В подобной ситуации развивалась и гражданская авиация республики, по сути сведенная к единственному авиаперевозчику – «Туркменским авиалиниям». С одной стороны, особенности политической обстановки в стране позволили «Туркменским авиалиниям» в постсоветские годы полностью перевооружиться на современные воздушные суда западного производства, но с другой – плачевная ситуация с информационными технологиями и отсутствие других атрибутов, необходимых для успешного ведения современного бизнеса, делает услуги национальной авиакомпании востребованными в основном только внутри страны и крайне уязвимыми за ее пределами.

ВЫСТАВКИ 48

■ Календарь основных авиационных и оборонных выставок на 2010 год

Завершено перевооружение на Су-27СМ второго полка ВВС

20 ноября на входящем в компанию «Сухой» Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю.А. Гагарина (КНААПО) состоялась передача Военно-Воздушным Силам России заключительной партии из четырех модернизированных истребителей Су-27СМ в рамках трехлетнего государственного контракта, предусматривавшего модернизацию и поставку в течение 2007–2009 гг. 24 таких самолетов. Тем самым «предприятие завершило выполнение государственного оборонного заказа 2009 г., – сообщила пресс-служба компании «Сухой». – В торжественной церемонии приняли участие руководители объединения, представители военной приемки Министерства обороны РФ, командир авиационного полка, где будут базироваться истребители».

Модernизированные истребители поступили на вооружение гвардейского истребительного авиационного полка на аэродроме «Центральная Угловая» в Приморском крае. Первые восемь Су-27СМ прибыли сюда в декабре 2007 г. (см. «Взлёт» №1–2/2008, с. 49), еще восемь машин для приморских авиаторов были модернизированы на КНААПО в прошлом году. Следующие четыре Су-27СМ перелетели в Приморье в сентяб-

ре этого года (компания «Сухой» официально сообщила об этом 23 сентября). С получением в ноябре последних четырех модернизированных истребителей перевооружение полка в «Центральной Угловой» на Су-27СМ было успешно завершено. Он стал вторым полком ВВС России, полностью оснащенным такими самолетами: в 2004–2006 гг., в рамках первого трехлетнего контракта, 24 истребителя Су-27СМ, прошедшие модернизацию на КНААПО, поступили в полк, базирующийся на одном с заводом аэродроме «Дземги». Кроме того, с декабря 2003 г. пять Су-27СМ эксплуатируются в Центре боевого применения и переучивания летного состава ВВС России в Липецке, где на них проходят переподготовку летчики строевых частей Военно-Воздушных Сил.

Таким образом, сегодня по типу Су-27СМ модернизировано уже более полусотни строевых Су-27, что составляет около четверти всех одноместных истребителей данного типа, находящихся на вооружении ВВС России. Пока официально не сообщалось, продолжатся ли дальше работы по модернизации остающегося в Военно-Воздушных Силах парка Су-27, однако 18 августа этого года в ходе авиасалона МАКС-2009, в рамках пакета государственных контрактов на

поставку ВВС России новых самолетов компании «Сухой», была заключена сделка об изготовлении на КНААПО в 2009–2011 гг. еще 12 истребителей Су-27СМ новой постройки, а также четырех подобных им по составу оборудования и вооружения двухместных самолетов Су-30М2 (см. «Взлёт» №10/2009, с. 8).

Модernизированный Су-27СМ отличается от базового серийного Су-27 применением более совершенной системы управления вооружением (разработка НИИ приборостроения им. В.В. Тихомирова), обеспечивающей применение существенно расширенной номенклатуры управляемых авиационных средств поражения классов «воздух–воздух» и «воздух–поверхность» и реализацию новых режимов боевого применения, а система отображения информации в кабине летчика теперь строится на базе цветных многофункциональных индикаторов. В процессе ремонта и модернизации существенно продлевается ресурс и срок службы истребителей. Кроме того, самолеты по завершившемуся сейчас трехлетнему контракту оснащаются усовершенствованными двигателями АЛ-31Ф сер. 42 (АЛ-31Ф-М1) с увеличенной до 13 500 кгс тягой и повышенным ресурсом, производимыми ММПП «Салют». **А.Ф.**

коротко

В декабре на вооружение ВВС России должны поступить два очередных многофункциональных фронтальных бомбардировщика Су-34, построенные в этом году входящим в состав компании «Сухой» Новосибирским авиационным производственным объединением им. В.П. Чкалова. Они станут заключительными в рамках трехлетнего государственного контракта, в соответствии с которым в 2007–2008 гг. в Военно-Воздушные Силы уже поставлены первые три серийные самолета данного типа. Два из них состоят на вооружении Центра боевого применения и переучивания летного состава ВВС России в Липецке, еще один участвует в завершающем этапе государственных совместных испытаний Су-34 в ГЛИЦ МО РФ в Ахтубинске. Четвертый серийный Су-34 в ноябре прошел заводские приемо-сдаточные испытания на ИАПО, а пятый поступил на них. После передачи ВВС этих двух машин компания «Сухой» приступит к реализации заключенного в декабре прошлого года нового пятилетнего контракта на поставку ВВС следующих 32 самолетов Су-34.

На Улан-Удэнском авиационном заводе началось производство установочной партии модернизированных двухместных учебно-боевых истребителей Су-25УБМ. Как сообщил в октябре генеральный директор конструкторского бюро «Штурмовики Сухого» Владимир Бабак, «УАЗ технологически и технически подготовлен к выпуску установочной партии истребителей Су-25УБМ. Первый истребитель установочной партии находится в процессе сборки». По его словам, в следующем году в Улан-Удэ предстоит выпустить «несколько» Су-25УБМ – это будут первые истребители, построенные на УАЗ после длительного перерыва: ранее завод строил серийные двухместные самолеты Су-25УБ (УБК) и Су-25УТГ, а в 90-е гг. изготовил еще и два новых одноместных Су-25ТМ (Су-39). Ранее начальник вооружения ВС РФ Владимир Поповкин заявлял, что Минобороны России планирует заказать 16 модернизированных Су-25УБМ, которые дополняют поступающие с 2007 г. в войска одноместные модернизированные Су-25СМ, проходящие доработку по документации «Штурмовиков Сухого» на 121-м АРЗ в подмосковной Кубинке. Первый модернизированный Су-25УБМ впервые поднялся в воздух 6 декабря 2008 г.



Юрий Каберник

Новые истребители для ВВС НОАК



11 ноября в Китае торжественно отметили 60-летие Военно-воздушных сил НОАК. Этому событию был приурочен наземный показ всей современной авиационной техники и вооружения, состоящих сегодня на вооружении китайских ВВС. В числе экспонатов выставки оказались и «герои» недавнего военного парада в Пекине, прошедшего 1 октября, — самолеты дальнего радиолокационного обнаружения и управления KJ-2000 и KJ-200 (см. «Взлёт» №11/2009, с. 28–33). Представлены были также истребители J-10, J-11 (Су-27СК), J-8D, модернизированный бомбардировщик-ракетоносец на базе Н-6 (Ту-16), фронтовой ударный самолет JH-7А и др. Двухместный учебно-боевой вариант J-10 впервые предстал в окраске пилотажной группы ВВС НОАК «1 августа», что свидетельствует о том, что эти самые современные китайские истребители, видимо скоро займут место J-7GB (дальнейшее развитие советского МиГ-21) в пилотажном порядке этого самого знаменитого подразделения китайских ВВС.

И хотя особых новинок, по сравнению с октябрьским парадом, юбилейный показ не принес, 60-летие ВВС НОАК стало поводом для того, чтобы в эфире официальных китайских телеканалов, в печати и интернете произошел буквально выплеск информации о ряде перспективных авиационных разработок, ведущихся сейчас в КНР.

Больше всего шума наделало заявление 8 ноября в эфире крупнейшего китайского государственного телеканала CCTV заместителя главнокомандующего ВВС НОАК генерала Ху Вэйжуна (*Ho Weirong*) о том, что китайский истребитель пятого поколения поступит на вооружение не позднее, чем через 8–10 лет, т.е. еще до конца следующего десятилетия. Он сообщил, что работы в этом направлении ведутся широком фронтом, и первый полет прототипа перспективного китайского истребителя состоится в ближайшее время, после чего он приступит к «интенсивной программе летных испытаний». Таким образом, Китай реально рассчитывает стать третьей страной мира после США и России, разработавшей собственный истребитель пятого поколения.

И хотя никаких подробностей о перспективном самолете по понятным причинам пока официально не сообщается, эксперты полагают, что тендер на разработку истребителя, известного под названием J-14, выиграл 611-й институт, входящий в состав авиационной корпорации САС в Чэнду (именно здесь спроектированы и строятся истребители J-10 и JF-17). В интернете ранее в этом году уже не раз появлялись фотографии макета и возможно даже опытного образца некоего нового китайского самолета, который, вероятно, и является прообразом истребителя пятого поколения.

Активно работают в КНР и над дальнейшим совершенствованием строящихся сегодня истребителей четвертого поколения J-10. Незадолго до юбилея ВВС НОАК в интернете появились новые фотографии модернизированного J-10В. И если раньше в объектив китайских споттеров попадался только неокрашенный первый прототип этого самолета с бортовым №01, то сейчас J-10В предстает уже в полной красе, в «ливрее» ВВС НОАК, что может свидетельствовать о том, что поставки его на вооружение уже начались или вот-вот начнутся.

Напомним, основными визуальными отличиями J-10В от серийного J-10 является измененная конструкция воздухозаборника, выполненный теперь нерегулируемым, установка перед фонарем кабины летчика визирного устройства опико-электронной прицельной системы, похожей на применяемую на российских истребителях семейства Су-27/Су-30 и, соответственно, на китайских J-11 (до сих пор серийные J-10 такой аппаратурой не оснащались), а также ряда новых антенных систем (в т.ч. аппаратуры радиоэлектронного противодействия). **А.Ф.**



ДВИГАТЕЛИ 2010

11 МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН
14-18 апреля 2010
МОСКВА



УСТРОИТЕЛЬ САЛОНА



ДВИГАТЕЛИ -
ЭНЕРГИЯ УСПЕХА!



«ОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬ – МГНОВЕННАЯ РЕАКЦИЯ – ВОЛЯ К ПОБЕДЕ»

Репортаж из 116-го ЦБПА

Вынесенные в заголовок слова – девиз личного состава 116-го Центра боевого применения авиации, обеспечивающего боевую подготовку летчиков истребительной авиации ВВС России во время учений с реальными боевыми стрельбами. Следующей весной исполнится ровно полвека, как Центр базируется на аэродроме «Приволжский» под Астраханью. В «Приволжском» побывал наш корреспондент, рассказывающий об историческом пути и нынешнем дне единственного в своем роде в сегодняшних Военно-Воздушных Силах Центра боевого применения.

Официальной датой рождения 116-го Центра боевого применения авиации, базирующегося сейчас на военном аэродроме «Приволжский», что расположен неподалеку от Астрахани, считается 6 ноября 1958 г., когда в Моздоке (Северо-Осетинская АССР) был сформирован 228-й смешанный авиационный полк, основными задачами которого являлось обеспечение боевой работы на полигоне «Ашулук», а также обучение личного состава авиационных частей боевому применению по воздушным целям. Первоначально на вооружение части поступили вертолеты Ми-4, самолеты Ан-2, Ли-2, Ту-4 и несколько истребителей УТИ

МиГ-15. Право и честь первого полета, который состоялся в октябре 1958 г., было доверено первому командиру полка – летчику первого класса полковнику Вячеславу Павловичу Знаменскому. В апреле следующего года полк начал выполнять полеты для обеспечения потребностей полигона «Ашулук». А через год, в конце апреля 1960-го, он перебазировался в Астрахань, став учебным, но уже в марте 1962 г. получил свое нынешнее наименование.

Оказавшись на астраханской земле, авиаторы вынуждены были первым делом начать обустройство своего полевого аэродрома. В 1963 г. была построена новая взлетно-поса-

дочная полоса, что позволило не только эксплуатировать тяжелые Ту-4, использовавшиеся для буксировки и пуска воздушных мишеней во время практических стрельб на полигоне, но сделать «Приволжский» аэродромом совместного базирования: вплоть до 1979 г. он использовался как основной аэропорт Астрахани – отсюда выполнялись пассажирские рейсы Аэрофлота на турбореактивных самолетах в Москву, Куйбышев, Свердловск и другие города СССР. Помимо гражданских «соседей», офицеры 116-го Центра делили свой аэродром с 393-м гвардейским Барановичским истребительным авиаполком ПВО, эксплуатировавшим перехватчики Су-9 и Су-11, а затем Су-15ТМ и МиГ-23МЛ (П).

Постоянно обновлялся парк авиационной техники и в самом 116-м Центре. На смену УТИ МиГ-15 пришли истребители-перехватчики Як-25, Як-28П, МиГ-19 и МиГ-21. Кроме того, в части освоили вертолеты Ми-6 и Ми-8, транспортные



Антон ПАВЛОВ

самолеты Ан-14 и Ил-14, фронтовые бомбардировщики Ил-28. В сентябре 1978 г. из состава Центра была исключена смешанная эскадрилья транспортных и бомбардировочных самолетов и введена отдельная истребительная эскадрилья на МиГ-23М.

В условиях совершенствования авиации ПВО офицеры Центра решали задачи по подготовке летно-технического состава, осваивавшего новые типы авиационной техники и обеспечению проведения летно-тактических учений с боевыми стрельбами. Нагрузка была действительно нешуточная, ведь сюда ежегодно передислоцировались на своих самолетах — от Су-9 до МиГ-25 — и проходили проверку на боевую выучку практически все полки авиации ПВО страны. Кроме того, на

аэродроме практически постоянно звучала иностранная речь: для проведения боевых стрельб в Советский Союз прилетали «гости» из Чехословакии, Венгрии, Югославии, Польши, Болгарии, Кубы, Вьетнама, Южного Йемена, Албании и других стран. Поэтому вплоть до конца 80-х гг. Центр летал на двух типах истребителей: первая эскадрилья — на МиГ-21бис, а вторая и третья — на МиГ-23МЛД.

В конце 70-х гг. объем летной работы на аэродроме значительно возрос. Неудивительно, что в такой ситуации было принято совершенно логичное решение о начале строительства на южной окраине Астрахани нового международного аэропорта «Нариманово», призванного разгрузить «Приволжский» и обеспечить пассажиров



Виталий Ервчин



Антон Павлов



Антон Павлов

Аэрофлота более комфортными условиями для отправления в путешествие по стране и за ее пределы. Положительный эффект от данного решения был очевиден, и командование, инструкторский и инженерно-технический состав 116-го Центра смогли, как говорится «вдохнуть свободно», сосредоточившись на организации и обеспечении проведения учений самого различного уровня сложности. К концу 80-х гг. совокупное число боевых стрельб приблизилось к 7000, было запущено и сброшено более 11 тыс. мишеней различных типов.

В конце 1988 г. астраханский Центр, первым среди частей ПВО СССР, приступил к освоению истребителей четвертого поколения МиГ-29. Самые опытные летчики и технический состав ушли для переучивания на МиГ-29 в Липецк. Первая эскадрилья Центра сдала свои МиГ-21бис на базу хранения и, начиная с 1 февраля 1989 г., стала получать МиГ-29. До конца года Центр принял 12 боевых машин и четыре «спарки», сохранив МиГ-23МЛД во второй и третьей эскадрильях.

Закончив в сжатые сроки переучивание на МиГ-29, летчики первой эскадрильи полностью влились в работу по практическому применению своих истребителей. Однако уже через полтора года, в ноябре 1990-го, все МиГ-29 покинули «Приволжский»: решением командования их передали на авиабазу в Красноводске (Туркестанский военный округ), где располагался 18-й Центр боевого применения истребительной авиации ПВО.

Вернулись МиГ-29 в Астрахань только спустя почти десять лет, в 1999 г., при этом все «двадцать третьи» 116-го Центра были сданы на хранение в подмосковную Кубинку. Самолетами МиГ-29 была оснащена и вторая эскадрилья Центра — но это уже была техника с солидным «жизненным опытом», поступавшая с баз хранения и авиаремонтных предприятий. В итоге, к 2000 г. Центр располагал почти четырьмя десятками МиГ-29 в двух эскадрильях, а также отдельной эскадрильей с вертолетами Ми-8 и другой авиатехникой.

После распада СССР и сокращения военной авиации работы на аэродроме «Приволжский» меньше не стало. Во-первых, в 1993 г. под Астрахань из Бомборы (Абхазия) вывели 529-й ИАП на истребителях Су-27, и у 116-го Центра появился новый сосед по аэродрому (вскоре, в результате его слияния с 393-м гвардейским Барановическим ИАП, здесь был создан новый 209-й гвардейский ИАП на самолетах Су-27, затем объединившийся в 2002 г. с 562-м ИАП и переформированный в 3-й гвардейский ИАП с базированием на аэродроме «Крымск»).

Во-вторых, после перехода авиабазы в Марах и 18-го ЦБП в Красноводске под юрисдикцию Туркменистана, на 116-й УЦБПА легла функция проверки практических навыков ведения воздушного боя и применения авиационных средств поражения всех истребительных полков России. С марта 2001 г. личный состав центра приступил к выполнению задач

боевого дежурства по противовоздушной обороне страны. Помимо этого, в рамках межправительственных договоренностей, персонал Центра помогает оттачивать боевое мастерство летчикам из дружественной Белоруссии.

Летный состав теперь просто обязан идти «на шаг вперед». Понимая это, командовавшие Центром в период с 1993 по 2004 гг. заслуженные военные летчики России полковники Николай Ясников, Юрий Джамгаев и Тагир Гаджиев прикладывали все усилия для того, чтобы их офицеры поднимались в небо чаще и не ограничивались общепринятой программой подготовки. Не стоит забывать, что делать это было весьма непросто, так как в те годы наши ВВС преследовали постоянные проблемы с поставками топлива и отсутствием запчастей для самолетов. Вчерашние курсанты, недавно пришедшие из авиационных училищ и вынужденные в других авиаполках заниматься летной подготовкой исключительно по остаточному принципу, здесь всегда имели максимальные возможности для практических полетов. Приятно видеть, что такой подход сохранился и до настоящего времени. Например, закончившие в 2007 г. Армавирское училище капитаны Игорь Мищенко, Алексей Титаренко и Евгений Бурухин, выпустившиеся на самолетах Л-39, переучились в Центре на МиГ-29 и сегодня уже осуществляют самостоятельные вылеты на истребите-



Евгения Барыбина в любую погоду проводятся регламентные работы и подготовка техники к эксплуатации в контрастных условиях песчаных поволжских степей и морского каспийского воздуха.

Рассказывая о нынешнем дне астраханского Центра боевого применения, мы уже упоминали о непростою состоянии авиапарка. Как известно, эта ситуация прослеживается во многих частях и подразделениях ВВС России... Да, сейчас практически нет проблем с топливом, и в частях только приветствуют негласное указание Главкома — «летать, летать и еще раз летать». Но все более актуальным становится другой вопрос: летать скоро может быть попросту не на чем. Старшие офицеры с ностальгией вспоминают советское время, когда их самолеты постоянно модернизировались и обновлялись, и у них была возможность оттачивать мастерство на самой современной технике. К сожалел-



Антон Павлов

лах четвертого поколения. Самое молодое поколение 116-го УЦБПА, выпускники 2008 г. Сергей Кантемиров, Никита Корягин, Виктор Букотин, Андрей Гордиенко и Александр Тихенко, также не отстают от более опытных товарищей — в ближайшее время они должны освоить основы сложного и высшего пилотажа, получив категорию военных летчиков третьего класса. Нельзя не заметить, что атмосфера и традиции, сформировавшиеся в Центре еще в советские времена и не утерянные в сложные 90-е, притягивают в прославленный коллектив летчиков в нескольких поколениях: капитаны Владимир Градусов, Андрей Маликов и Игорь Крицкий считают для себя единственным правильным жизненным путем дорогу, по которой прошли их отцы.

Важнейшую роль в жизни Центра играют специалисты инженерно-авиационной службы, которыми командует заместитель начальника Центра по ИАС полковник Сергей Котегоренко. Отдельных слов достойны специалисты и инженеры технико-эксплуатационной части. Они ежедневно решают массу проблем, преподносимых изношенным авиапарком. И не всегда это только «свои» самолеты. Во время регулярных тактических учений с боевыми стрельбами частей и подразделений ВВС и ПВО стран-участниц объединенной системы ПВО СНГ «Боевое содружество» сюда поступают и истребители из других полков и даже стран. Под командованием начальника ТЭЧ майора

Евгения Барыбина сейчас ситуация иная. Центр эксплуатирует истребители МиГ-29 типа «9-12», выпущенные еще в 80-е гг. Модернизация, о которой так много говорилось, для строевых МиГ-29 пока так и остается лишь словами, а закупленные ВВС около трех десятков МиГ-29СМТ не могут решить общей проблемы старения авиапарка. Так что, похоже, мастеру воздушного боя — Начальнику 116-го УЦБПА летчику-снайперу полковнику Игорю Габисову еще нескоро удастся принять под командование хотя бы эскадрилью новых «МиГов» — например, истребителей МиГ-35 с красными звездами на крыльях. Пока такая техника, увы, предназначена в основном только для зарубежных заказчиков.

Подробнее об истории эксплуатации истребителей МиГ-29 в 116-м ЦБПА и других частях ВВС можно прочесть в книге Антона Павлова и Сергея Войлокова «Истребитель МиГ-29 в строевых частях», по вопросам заказа которой можно обращаться в редакцию нашего журнала

Совет директоров ОАК дал «добро» на реструктуризацию

20 ноября в Доме Правительства РФ под председательством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации, Председателя Совета директоров ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» Сергея Иванова состоялось очередное заседание Совета директоров ОАК. Ключевыми вопросами повестки дня заседания стали стабилизация финансово-экономического состояния ОАО «ОАК» и его дочерних обществ, корпоративная реструктуризация и изменение организационной структуры корпорации.

За месяц до Совета директоров, в октябре, в состав ОАК вошли завершившие ранее в этом году процедуры акционирования ОАО «РСК «МиГ» и ОАО «Казанское авиационное производственное объединение им. С.П. Горбунова» (КАПО).

Президент ОАК Алексей Федоров доложил Совету директоров результаты проведенных ОАО «ОАК» в 2009 г. мероприятий по корпоративной реструктуризации, в т.ч. результаты размещения допол-

нительных акций ОАО «ОАК», оплаченных акциями негосударственных акционеров дочерних и зависимых обществ корпорации. В результате очередного размещения дополнительных акций число акционеров ОАО «ОАК» составило порядка 800 физических и юридических лиц, что, по мнению г-на Федорова, дает право говорить о корпорации как о полноценном открытом акционерном обществе. Приоритетами корпоративной реструктуризации группы ОАО «ОАК» на период 2010–2012 гг. станет создание трех новых интегрированных структур (бизнес-единиц) – «ОАК – Боевые самолеты», «ОАК – Коммерческие самолеты» и «ОАК – Специальные самолеты». Одновременно продолжится консолидация частных акционеров в капитале ОАО «ОАК».

В целях обеспечения конструктивного взаимодействия между ОАО «ОАК» и создаваемыми бизнес-единицами Совет директоров утвердил обновленную организационную структуру корпорации. В частности, упразднены должности вице-президента по гражданской

авиации, вице-президента по стратегической и специальной авиации и вице-президента по проекту МС-21. Одновременно введены должности старшего вице-президента по коммерческой авиации и старшего вице-президента по стратегической и специальной авиации, которые займут, соответственно, Президент – председатель правления ОАО «Корпорация «Иркут» Олег Демченко и президент ОАО «Туполев» Александр Бобрышев. Первый вице-президент ОАО «ОАК» по координации программ, генеральный директор ОАО «Компания «Сухой», генеральный директор – генеральный конструктор ОАО «РСК «МиГ» Михаил Погосян возглавит бизнес-единицу «ОАК – Боевые самолеты».

Совет директоров также определил условия возможной интеграции в группу ОАО «ОАК» самарского ОАО «Авиакор – авиационный завод». В случае его вхождения в состав корпорации основными стратегическими задачами «Авиакора» станет серийное производство самолетов Ан-140 и

участие в производстве самолетов Ан-148 и Ил-112: в перспективе на базе ОАО «Авиакор – авиационный завод» планируется создать единый центр по производству агрегатов для этих самолетов. Кроме того, возможности предприятия могут быть использованы для технического и сервисного обслуживания других воздушных судов производства ОАО «ОАК».

Кроме того, Совет директоров ОАК рассмотрел ход реализации проекта Бе-200. Признано целесообразным использовать средства федерального бюджета в объеме 2 млрд руб., выделяемых ОАО «ОАК» в рамках оплаты дополнительно размещаемых акций в пользу Российской Федерации. Эти средства будут использованы для финансирования переноса производства Бе-200 с Иркутского авиационного завода корпорации «Иркут» на ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева», а также для выполнения контрактов по производству этих самолетов для МЧС России и иностранных заказчиков.

В Киеве строится «длинный» Ан-148

В опытном производстве АНТК им. О.К. Антонова полным ходом идет переоборудование второго опытного экземпляра регионального самолета Ан-148-100 (№01-02, UR-NTB) в прототип удлиненной версии Ан-158 (в России именуется Ан-148-200). Работы начаты в середине сентября. За счет введения двух цилиндрических вставок фюзеляжа машины удлиняется на 1,7 м, что позволит увеличить максимальное число мест в салоне при одноклассной компоновке с нынешних 85 у Ан-148-100 до 99. В двухклассной компоновке число мест возрастет с 68 (8+60) до 86 (12+74). Максимальная взлетная масса лайнера увеличится до 43 700 кг (у сегодняшнего серийного Ан-148-100В – 41 550 кг), как у варианта большей дальности Ан-148-100Е, а масса полезной нагрузки – с 9000

до 9800 кг. Дальность полета с максимальным числом пассажиров (99) составит 2500 км, с 86 пассажирами – 3100 км, с полной заправкой баков (62 пассажира) – 4230 км.

Работы по постройке прототипа Ан-158 планируется завершить в Киеве ближайшей весной. Предполагается, что в первый полет удлиненный лайнер сможет подняться к маю 2010 г. Заявку на приобретение серийных самолетов такого типа уже разместила украинская авиакомпания «Аэросвит».

А в России тем временем первый серийный Ан-148-100В (№40-03, RA-61701), переданный 1 октября в Воронеже стартовому заказчику – ГТК «Россия», готовится к своему первому коммерческому рейсу. В начале ноября машина перебазировалась в С.-Петербург, а ее первый рейс с пассажира-

ми намечен на первую половину декабря. К тому времени в авиакомпанию из Воронежа должен поступить второй аналогичный лайнер (№40-04, RA-61702). До конца года на ВАСО планируют завершить постройку и третьего серийного Ан-148-100В для «России».

А.Ф.



Озвучена вертолетостроительная «Стратегия-2020»

В преддверии широко отмечаемого в ноябре столетия со дня рождения выдающегося российского авиаконструктора, создателя знаменитых вертолетов «Ми» Михаила Леонтьевича Миля на предприятиях ОАО «Вертолеты России» прошел ряд торжественных мероприятий и конференций. В ходе состоявшейся 19 ноября на ОАО «МВЗ им. М.Л. Мила» научно-практической конференции вниманию специалистов и общественности была представлена концепция развития модельного ряда ОАО «Вертолеты России» на период до 2020 г., получившая условное название «Стратегия-2020».

Прошло ровно пять лет с момента выхода Указа Президента Российской Федерации от 29 ноября 2004 г. «Об открытом акционерном обществе «ОПК «Оборонпром», под эгидой которого к настоящему времени сформирована интегрированная структура предприятий вертолетостроения, объединяемых управляющей компанией ОАО «Вертолеты России». Основные задачи и направления развития вертолетостроительной отрасли были обозначены в апреле 2008 г. в «Стратегии развития вертолетостроительного направления деятельности ОПК «Оборонпром» на период до 2015 г.». Соответственно, был определен модельный ряд вертолетов различного назначения и грузоподъемности. Однако кризисные явления в экономике, смещение спроса в сторону вертолетов относительно легкого класса и продление до 2020 г. периода проектирования изделий по основным федеральным целевым программам – Программе вооружений, ФЦП «Гражданская авиационная техника» и ФЦП «Развитие ОПК» – потребовали провести изменения в существующей стратегии. Ее доработка к настоящему времени завершается, и на конференции в общих чертах были обнародованы обновленные планы отрасли до 2020 г. в гражданской и военной сферах,

условно разделенные на три временных этапа.

Первый этап реализации стратегии рассчитан на 2009–2011 гг. и в основном связан с наращиванием объемов выпуска вертолетов, которые уже освоены в серии. В гражданском секторе это сегодняшний тяжелый Ми-26Т, средние Ми-8 (Ми-17/171/172) и Ка-32, а также легкие «Ансат» и Ка-226. Военный сегмент составляют тяжелый Ми-26, средние Ми-8МТВ/АМТШ, Ка-27 (Ка-29, Ка-31), Ми-35М, Ми-28Н и легкий «Ансат-У».

К моменту начала реализации второго этапа (2012–2015 гг.) рыночный потенциал нынешних серийных моделей в основном иссякнет, и на рынке гражданской техники планируется предлагать вертолеты так называемого «переходного периода» – средние Ми-8М, Ми-38, Ка-62, легкие Ми-34С2 и Ка-226Т. Среди моделей, находящихся в стадии разработки на среднесрочную перспективу по линии военного ведомства, фигурируют вертолеты среднего весового диапазона – новые Ка-60, Ка-52 и модернизированный

Ми-28НМ. До сих пор сдерживающим фактором в развитии ряда из них (например, Ка-60/62 и Ми-38) являлось отсутствие современного серийного отечественного двигателя необходимого класса мощности. Сегодня намечены реальные пути решения этой проблемы, и в рамках Объединенной двигателестроительной корпорации, также являющейся дочерним предприятием «Оборонпрома», сформирована программа освоения серийного производства двигателей нужного класса, в частности РД-600В (для Ка-60/62) и ТВ7-117В (для Ми-38). В то же время некоторые модели вертолетов (например, Ми-34С2 и Ка-226Т) будут оснащаться двигателями зарубежного производства.

На третьем этапе (долгосрочная перспектива), реализация которого рассчитана на период 2016–2020 гг., будет разрабатываться несколько перспективных и весьма амбициозных новых гражданских и военных проектов. В гражданском секторе тяжелых вертолетов предлагается реализовать программу российско-ки-

тайского вертолета 30-тонного класса – АНЛ. В среднем классе ставка сделана на «перспективный скоростной вертолет» (сейчас в этом направлении развиваются две темы – Ми-Х1 и Ка-92, однако в ближайшее время планируется сделать выбор и продолжить развитие только одной из них). Легкие вертолеты будут создаваться в двух классах – 2,5 и 4,5 т – возможно, в сотрудничестве с зарубежными партнерами, но учитывая при этом и имеющийся задел по таким отечественным проектам, как, например, Ми-44 и Ми-54.

Военный сегмент (см. схему) будет включать модернизированный тяжелый транспортный Ми-26М, транспортно-десантный Ми-383 (развитие линии Ми-38), скоростной средний многоцелевой Ка-65 и так называемый перспективный «ударный вертолетный комплекс». Работы по специальному легкому пилотируемому вертолету для военных заказчиков не предусмотрены, и, согласно представленному на конференции плану, «легкую» нишу займут только беспилотные летательные аппараты. **Е.Е.**



МАРКЕ «МиГ» – 70!

Алексей Михеев

Евгений АРСЕНЬЕВ,
Андрей ФОМИН

8 декабря этого года создатели одной из самых знаменитых марок отечественных боевых самолетов – истребителей «МиГ» – отмечают свое 70-летие. Именно в этот день в далеком 1939 г. было принято решение о создании на московском авиазаводе №1 опытно-конструкторского отдела во главе с А.И. Микояном и М.И. Гуревичем, первые буквы фамилий которых и составили легендарную аббревиатуру «МиГ». Название конструкторского коллектива в дальнейшем не раз менялось, неоднократно сменяли друг друга, особенно в постсоветские годы, руководители компании, но марка «МиГ» неизменно оставалась своего рода визитной карточкой отечественной истребительной авиации. Нет сомнений, что сохранится она и в будущем, когда РСК «МиГ» войдет в состав создаваемого в рамках Объединенной авиастроительной корпорации холдинга «ОАК – Боевые самолеты».

Становление

К концу 30-х гг. прошлого века стало очевидно, что отечественной авиации требуются новые истребители со скоростями полета не менее 600 км/ч и с мощным вооружением, которые не только не уступали бы современным зарубежным самолетам, но и могли превзойти их в летном и боевом отношении.

В это время московский завод №1 им. Авиахима был загружен производством истребителей И-15бис и И-153 конструкции Н.Н. Поликарпова, а также работами по внедрению в серию яковлевского ББ-22 (будущего Як-4). Однако по своим характеристикам бипланы Поликарпова уже не в полной мере удовлетворяли требованиям военных. А события развивались стремительно, поскольку начавшаяся в Европе война и конфликт с Финляндией требовали скорейшего обновления самолетного парка.

В ноябре 1939 г. на заводе была создана комиссия для подготовки предложений по загрузке серийного производства на следующий год. Членам комиссии было предложено изучить истребитель И-26, разрабатывавшийся в ОКБ А.С. Яковлева (будущий Як-1). Яковлев подробно ознакомил комиссию с самолетом, который в это время находился в сборочном цехе. Однако еще свежи были в памяти проблемы, с которыми столкнулся завод при освоении «сырого» ББ-22, да и на И-26 еще не было нужной документации. Поэтому в противовес «чужому» было предложено рассмотреть другой проект — разрабатывавшийся в базировавшемся на заводе №1 ОКБ Н.Н. Поликарпова истребитель И-200 с мощным мотором АМ-37 и с более высокими, чем у И-26, летно-тактическими характеристиками. По расчетным данным, самолет должен иметь максимальную скорость 670 км/ч, в то время как у И-26 она составляла всего 580 км/ч. К тому же конструкция И-200 была более приспособлена к условиям производства на заводе №1, что значительно сокращало сроки его внедрения в серию.



А.И. Микоян и М.И. Гуревич

Было принято решение о быстрейшем выполнении проектных работ. Уже 25 ноября 1939 г. группа, в которую вошли А.Г. Брунов, М.И. Гуревич, А.Т. Карев, Н.З. Матюк, В.А. Ромодин и Я.И. Селецкий, начала эскизное проектирование нового истребителя. В это время перед руководством завода встал вопрос о том, кто возглавит работы по новому самолету. Директор завода П.А. Воронин поручил переговорить на эту тему с Артемом Ивановичем Микояном, который с предложением согласился не сразу, но, все же, учитывая создавшуюся обстановку, в итоге дал свое согласие.

8 декабря 1939 г., по согласованию с Наркомом авиационной промышленности М.М. Кагановичем, директор завода №1 П.А. Воронин издал приказ об организации на заводе самостоятельного опытно-конструкторского отдела (ОКО) по проектированию и постройке истребителя И-200. Начальником ОКО был

назначен А.И. Микоян, его заместителями — М.И. Гуревич и В.А. Ромодин.

Дальнейшие события развивались стремительно: 8 декабря эскизный проект скоростного истребителя И-200 уже был готов и направлен на рассмотрение в Наркомат авиационной промышленности и ВВС, 25 декабря был рассмотрен и утвержден макет самолета, на следующий день началась разработка и изготовление рабочих чертежей, и уже 31 марта 1940 г. первый опытный экземпляр истребителя И-200 покинул сборочный цех, а 5 апреля летчик-испытатель А.Н. Екатов поднял его в воздух. Таким образом, от начала проектирования до первого вылета прошло всего 100 дней!

Всего месяц спустя, в мае 1940-го, истребитель И-200 был запущен в серийное производство на заводе №1: до конца года здесь планировалось изготовить уже 125 таких самолетов. Государственные испытания опытных машин завершились с положительными результатами 12 сентября 1940 г., и на следующий день на заседании технического совета при НИИ ВВС во время рассмотрения результатов испытаний ведущий летчик-испытатель Степан Супрун отметил, что И-200 «является самым доведенным самолетом при поступлении его на государственные испытания, которые опытный самолет прошел хорошо». В выводах акта о результатах госиспытаний отмечалось, что «самолет И-200 АМ-35А конструкции инженеров Микояна и Гуревича производства завода

МиГ-3



Производство самолетов марки «МиГ»

Тип самолета	Дата первого полета	Серийный выпуск		Объем производства	Примечание	
		Завод	Годы производства			
МиГ-1 (И-200, «Х», «61»)	05.04.1940	№1	1940	100	Высотные истребители. Приняты на вооружение в 1940 г. Эксплуатировались до 1945 г.	
МиГ-3 (И-200, «Х», «61»)	29.10.1940	№1, №155	1940–1942	3172		
МиГ-7 («72»)	26.05.1941	–	–	1	Опытный истребитель на базе МиГ-3 с АМ-37	
ДИС-200 (МиГ-5, «Т»)	11.06.1941	–	–	1	Опытные двухмоторные истребители сопровождения	
МИС-200 («ИТ»)	28.01.1943	–	–	1		
МиГ-9 (И-210, «ИХ»)	23.07.1941	№1	1942	5**	Опытные истребители на базе МиГ-3 с М-82А и АШ-82Ф. Самолеты МиГ-9 войсковой серии эксплуатировались до 1944 г.	
МиГ-9Е (И-211, «Е»)	24.02.1943	–	–	2		
И-220 (МиГ-11, «А»)	26.12.1942	–	–	2	Опытные высотные истребители	
И-221 («2А»)	02.12.1943	–	–	1		
И-222 («3А»)	07.05.1944	–	–	1		
И-224 («4А»)	16.09.1944	–	–	1		
И-225 («5А»)	21.07.1944	–	–	2		
МиГ-3У (И-230, «Д»)	10.05.1943	№155	1943	6**		Улучшенный вариант МиГ-3, самолеты войсковой серии эксплуатировались в 1943–1945 гг.
И-231 («2Д»)	19.10.1943	–	–	1	Опытный с АМ-39	
И-250 («Н»)	04.04.1945	№381	1946	10**	Опытный истребитель с комбинированной силовой установкой. Самолеты войсковой серии эксплуатировались в 1946 г.	
МиГ-8 «Утка» («У»)	13.08.1945	–	–	1	Экспериментальный самолет схемы «утка»	
МиГ-9 (И-300, «Ф»)	24.04.1946	№1	1946–1948	602	Первый турбореактивный истребитель ОКБ. Принят на вооружение в 1947 г. Состоял на вооружении ВВС СССР до начала 50-х гг. и в КНР	
УТИ МиГ-9 (И-301Т, «ТФ»)	31.01.1947	–	–	2	Опытный учебно-тренировочный вариант МиГ-9	
МиГ-9М (И-308, «ФР»)	22.02.1948	–	–	1	Опытная модификация МиГ-9	
И-270 («Ж»)	02.09.1947	–	–	2	Опытный истребитель-перехватчик с ЖРД	
МиГ-15 (И-310, «С»)	30.12.1947	№№ 1, 126, 153, 292, 381	1949–1951	1344	Первый отечественный серийный истребитель со стреловидным крылом. МиГ-15 принят на вооружение 23.08.1948, МиГ-15бис – в 1950 г., МиГ-15Рбис – в 1951 г. Всего в СССР на девяти авиазаводах построен 13 131 самолет всех модификаций. В Польше и Чехословакии построен еще 4181 самолет. Суммарный выпуск – 17 312 самолетов. Находился на вооружении более 40 стран мира. УТИ МиГ-15 эксплуатировались в СССР до конца 70-х гг.	
МиГ-15Пбис (И-311, СП-1)	23.04.1949	№1	1951	5		
УТИ МиГ-15 (И-312, «СТ»)	27.06.1949	№№ 1, 99, 135, 153	1950–1959	3433		
МиГ-15бис (И-317, «СД»)	07.07.1949	№№ 1, 21, 31, 126, 153, 292	1950–1953	7936		
МиГ-15Рбис («СР»)	14.06.1950	№21	1951–1952	364		
МиГ-15Сбис («СД-УБП»)	20.06.1950	№292	1951	49		
МиГ-15Пбис (СП-5)	22.08.1950	–	–	1		Опытный перехватчик
УТИ МиГ-15П (СТ-7)	08.1953	–	–	2		Опытный учебно-тренировочный перехватчик
И-320 («Р»)	16.04.1949	–	–	2		Опытный двухместный истребитель-перехватчик
МиГ-17 (И-330, «СИ»)	26.07.1949	№№ 1, 21, 31, 126, 153	1952–1955	5467		МиГ-17 принят на вооружение 25.08.1951, МиГ-17ПФ – 27.06.1953. Всего в СССР на пяти авиазаводах построено 8045 самолетов. В Китае, Польше и Чехословакии построен еще 3061 самолет. Суммарный выпуск – 11 106 самолетов. Находился на вооружении более 40 стран мира
МиГ-17АС (СИ-21)	08.1953	№126				
МиГ-17П (И-335, СП-2)	06.04.1950	–	–	1		
МиГ-17Ф («СФ»)	29.09.1951	№126	1954–1958	1685		
МиГ-17Р (СП-2с)	04.07.1952	№153				
МиГ-17П (СП-6, СП-7А)	10.06.1952	№21	1953–1954	225		
МиГ-17ПФ (СП-7, СП-7Ф)	08.08.1952	№21, №31	1954–1956	668		
МиГ-17 («СН»)	26.07.1953	–	–	1	Опытный самолет с подвижным пушечным вооружением	
МиГ-17ПФУ (СП-15)	1956	№21	1956	40*	Доработка МиГ-17ПФ под управляемое ракетное вооружение	
И-350 (М)	16.06.1951	–	–	1	Опытный сверхзвуковой истребитель	
И-340 (СМ-1)	19.04.1952	–	–	1	Опытные двухдвигательные сверхзвуковые истребители	
И-360 (СМ-2)	24.05.1952	–	–	2		
МиГ-19 (СМ-9, «59»)	05.01.1954	№21, №153	1955–1956	278	Первый отечественный серийный сверхзвуковой истребитель. Всего в СССР построено 1890 самолетов МиГ-19 всех модификаций (включая СМ-12ПМУ). В КНР и ЧССР построено еще более 4600 самолетов. Суммарный выпуск – более 6490 самолетов. Находился на вооружении более 25 стран мира. В Советском Союзе эксплуатировался до конца 70-х гг. В ВВС некоторых стран эксплуатируется и сегодня	
МиГ-19С (СМ-9/3, «61»)	13.09.1955		1956–1959	705		
МиГ-19СВ (СМ-9В)	06.1956		1956–1957	100		
МиГ-19П (СМ-7, СМ-7/2, «62»)	28.08.1954	№21	1956–1958	433		
МиГ-19ПМ (СМ-7А, «60», СМ-7М, СМ-7/2М, «65»)	1956	№21	1956–1960	369		
СМ-6	05.09.1956	–	–	–		Опытный истребитель с ракетным вооружением
МиГ-19СУ (СМ-50)	30.11.1956	–	–	5**	Опытный истребитель с ракетным ускорителем	
СМ-30	13.04.1957	–	–	2	Опытный истребитель беззвонкого старта	
СМ-12	05.1957	–	–	4	Опытный скоростной истребитель	
СМ-12ПМУ («66»)	23.06.1958	№21	1958	5**	Опытный скоростной высотный истребитель с ракетным ускорителем	
И-370 («И»)	16.02.1955	–	–	1	Опытный сверхзвуковой истребитель с ВК-7	
И-3У	09.10.1956	–	–	1	Опытный истребитель системы «Ураган» с ВК-3	
И-7У	22.04.1957	–	–	1	Опытные истребители системы «Ураган» с АЛ-7Ф	
И-75	28.04.1958	–	–	1		
И-75Ф	15.10.1958	–	–	1		
Е-152А	10.07.1959	–	–	1	Опытный истребитель-перехватчик с 2хР11Ф-300	
Е-150	08.07.1960	–	–	1		
Е-152	21.04.1961	–	–	2	Опытные истребители-перехватчики с Р15-300	

№1 по своей скорости, равной 628 км/ч, является лучшим из опытных отечественных самолетов и не уступает однотипным иностранным самолетам на высотах выше 5000 м». 9 декабря 1940 г. на основании постановления Правительства приказом НКАП истребителю И-200 было присвоено наименование МиГ-1, а его улучшенной модификацией – МиГ-3.

В 1941 г. производство МиГ-3 постоянно расширялось, достигнув перед войной выпуска 25 самолетов в сутки. К началу Великой Отечественной войны истребителей МиГ-1 и МиГ-3 в частях было больше, чем всех «Яков» и «ЛаГГов» вместе взятых. В основном «МиГи» направлялись в истребительные авиационные полки западных приграничных военных округов. Уже в первые часы войны они вступили в воздушные бои с немецкой авиацией. Истребители МиГ-3 составляли основу самолетного парка 6-го авиационного корпуса ПВО, защищавшего небо Москвы.

До момента эвакуации в октябре 1941 г. в ОКО завода №1 были также разработаны, построены и начали проходить испытания двухмоторный дальний истребитель сопровождения ДИС-200 с моторами АМ-37 и модификация МиГ-3 с мотором М-82 – МиГ-9. Однако основной задачей ОКО в эвакуации в Куйбышеве стало налаживание серийного производства истребителей МиГ-3 на новой территории. Но вскоре последовало известное указание Сталина о прекращении производства на заводе №1 истребителей МиГ-3 в пользу расширения выпуска штурмовиков Ил-2. На новой территории завод успел выпустить только 22 самолета МиГ-3. Всего же из цехов завода №1 вышло 3242 истребителя МиГ-1 и МиГ-3.

ОКБ-155

Когда немецкие войска были отброшены, в Москве началось восстановление авиационного производства. В соответствии с постановлением ГКО от 13 марта 1942 г., возглавляемый А.И. Микояном и М.И. Гуревичем ОКО завода №1 им. И.В. Сталина вместе с опытным цехом возвращался в Москву. На территории московского завода №480, куда в марте–апреле 1942-го реэвакуировался ОКО, был организован опытный завод №155 во главе с директором и главным конструктором А.И. Микояном, и вскоре ОКО получил название ОКБ-155. Сюда же, на завод №155 (а на этой территории ОКБ пребывает и поныне), была переведена ремонтная база завода №30 по истребителям МиГ-3.

Деятельность ОКБ А.И. Микояна на новом месте началась в мае 1942 г.

Основные силы были направлены на дальнейшее совершенствование истребителя МиГ-3, а также на создание на его базе истребителей с более высокими летно-тактическими данными. В период Великой Отечественной войны были построены улучшенные модификации истребителя: И-230 с мотором АМ-35А, И-231 с АМ-39, И-211 с М-82Ф. Также были разработаны и испытаны истребители с более высокими летными характеристиками и мощным вооружением: И-220 и И-225, высотные перехватчики И-221, И-222 и И-224, модификация истребителя сопровождения ДИС-200 с моторами М-82. Кроме проведения опытных работ, силами завода в период 1942–1943 гг. было выпущено еще 30 серийных истребителей МиГ-3.

Однако ближе к концу войны стало ясно, что силовая установка, состоящая из поршневого мотора и воздушного винта, подошла к пределу своих возможностей: назревала необходимость перехода на новые типы двигателей. 22 мая 1944 г. вышло постановление ГКО о развитии реактивной авиации. Ввиду отсутствия в нашей стране работоспособных турбореактивных двигателей одним из его результатов стало появление нового самолета Микояна и Гуревича И-250 с комбинированной силовой установкой (поршневой ВК-107А плюс реактивный ВРДК с приводным компрессором), впервые взлетевшего в марте 1945 г. И-250, показавший скорость 825 км/ч, выпускался малой серией на московском заводе №381. Однако применение комбинированной установки было лишь временной мерой, т.к. не вызывало сомнений, что будущее принадлежит самолетам с турбореактивными двигателями.

Начало реактивной эры

Положение с реактивными двигателями в СССР изменилось в лучшую сторону лишь в самом конце войны с поступлением трофейных германских ТРД. В кратчайшие сроки они были запущены в серию. Использование трофейных реактивных двигателей в значительной мере позволило ускорить создание отечественной реактивной авиации. Уже 24 апреля 1946 г. летчик-испытатель Алексей Гринчик поднял в воздух И-300 — первый отечественный истребитель с двумя ТРД, принятый затем на вооружение под названием МиГ-9. Всего из цехов куйбышевского завода №1 вышло 604 истребителя МиГ-9.

Одновременно с реактивным МиГ-9 ОКБ разработал экспериментальный

истребитель-перехватчик с ЖРД — самолет И-270, но его испытания не показали преимущества ракетного истребителя перед турбореактивным.

В конце 1946 г. в Англию была направлена делегация, в составе которой были и главные конструкторы А.И. Микоян и В.Я. Климов. Им удалось закупить два наиболее совершенных ТРД фирмы «Роллс-Ройс» для использования их при создании новых советских реактивных самолетов и последующего серийного производства (у нас они получили названия РД-500 и РД-45). Появление новых двигателей позволило приступить к созданию в СССР реактивных истребителей следующего поколения. В ОКБ Микояна и Гуревича таким самолетом стал легендарный МиГ-15 — первый в нашей стране массовый истребитель со



МиГ-15

стреловидным крылом и гермокабиной летчика. Серийный выпуск истребителей МиГ-15 и его модификаций осуществлялся на девяти (!) авиационных заводах, на которых было построено в общей сложности свыше 13 тыс. таких самолетов. Кроме того, серийный выпуск модификаций МиГ-15 был налажен в Польше и Чехословакии.

Истребители МиГ-15 и МиГ-15бис получили боевое крещение в небе Кореи и показали преимущество над американскими аналогами. В ходе Корейской войны МиГ-15бис зарекомендовал себя надежной, неприхотливой машиной и завоевал право называться одним из лучших серийных истребителей начала 50-х гг., впервые принеся ОКБ А.И. Микояна поистине мировую известность.

В результате дальнейшего совершенствования МиГ-15бис был создан истребитель МиГ-17 с крылом увеличенной стреловидности, который выпускался пятью советскими авиазаводами (общий объем производства — более 8000 экз.), а

также в Польше, Чехословакии и Китае. Самолеты МиГ-17Ф и МиГ-17ПФ участвовали в боевых действиях во Вьетнаме и на Ближнем Востоке.

Обгоняя звук

Построенный в 1951 г. на базе МиГ-17 опытный самолет И-340 с двумя двигателями АМ-5 стал первым шагом к созданию первого советского сверхзвукового истребителя МиГ-19. Установка на модифицированном И-360 более мощных форсажных двигателей АМ-9 позволила значительно повысить летные характеристики самолета. Уже в первых испытательных полетах летчик-испытатель Григорий Седов преодолел скорость звука, достигнув 1400 км/ч. В начале 1954 г. самолет под обозначением МиГ-19 запустили в серийное производство. Всего на двух заводах

было выпущено 1890 самолетов МиГ-19 различных модификаций. Лицензии на производство истребителя были переданы в Чехословакию и Китай.

Следующим сверхзвуковым истребителем Микояна и Гуревича в середине 50-х стал поистине популярнейший во всем мире МиГ-21 — первый отечественный легкий сверхзвуковой фронтовой истребитель с треугольным крылом, находившийся на вооружении полусотни стран и до сих пор продолжающий нести свою службу в ВВС ряда государств. Удачно найденные при создании базового самолета проектно-конструкторские решения дали возможность создать многочисленные модификации. Истребитель МиГ-21 выпускался серийно в течение трех десятилетий на трех советских заводах, а также в Индии, Чехословакии и в КНР, участвовал во многих военных конфликтах и стал одним из самых знаменитых самолетов в мире. На нем в период с 1965 по 1977 гг. установлено 24 мировых рекорда.

Производство самолетов марки «МиГ» (продолжение)

Тип самолета	Дата первого полета	Серийный выпуск		Объем производства	Примечание
		Завод	Годы производства		
Е-2	14.02.1955	—	—	1	Опытный фронтовой истребитель со стреловидным крылом и АМ-9Б
МиГ-23 (Е-2А, «63»)	17.02.1956	№21	1957	7**	Малая серия модифицированного Е-2 с АМ-11
Е-50	09.01.1956	—	—	3	Опытный истребитель-перехватчик на базе Е-2 с ракетным ускорителем
Е-50А («64»)	1957	№21	1957	1	Опытная серия Е-50 (всего построено 5 экз.)
Е-4	16.06.1955	—	—	1	Опытный фронтовой истребитель с треугольным крылом
МиГ-21 (И-500, Е-5)	09.01.1956	№31	1957–1958	7	Первый серийный реактивный истребитель с треугольным крылом. МиГ-21Ф-13 принят на вооружение в ноябре 1960 г., МиГ-21ПФ – в сентябре 1961 г., МиГ-21С – 20.09.1967, МиГ-21бис – 23.11.1972. Всего в СССР на трех авиазаводах построено 10 710 самолетов. В Индии, Китае и Чехословакии построено еще около 3850 самолетов. Суммарный выпуск – около 14 560 самолетов. Находился на вооружении 49 стран мира. В ВВС некоторых стран эксплуатируется и сегодня
МиГ-21Ф (Е-6, «72»)	20.05.1958	№21, №31	1959–1960	93	
МиГ-21Ф-13 (Е-6Т, «74»)	24.07.1959	№21, №30	1960–1962	513 + н/д	
МиГ-21ПФ (Е-7, «76»)	08.1959	№21, №30	1960–1968	525 + н/д	
МиГ-21У (Е-6У, «66»)	08.10.1960	№31	1962–1966	180	
МиГ-21ПФС, МиГ-21ПФМ (Е-70ПС, «94»)	1962	№21, №30	1963–1968	944 + н/д	
МиГ-21С (Е-7С, «95»)	1963	№21	1965–1968	145	
МиГ-21Р (Е-7Р, «03»)	1963	№21	1966–1971	448	
МиГ-21ФЛ («77»)	1965	№21, №30	1965–1968	233 + н/д	
МиГ-21УС (Е-6УС, «68»)	1965	№31	1966–1971	412	
МиГ-21СМ («15»)	1968	ГАЗ	1968–1970	349	
МиГ-21М («96»)	1968	«Знамя Труда»	1968–1971	н/д	
МиГ-21МФ («96М»)	1970	ГАЗ, «Знамя Труда»	1970–1977	231 + н/д	
МиГ-21УМ (Е-6УМ, «69»)	1970	ТбАЗ	1971–1986	1133	
МиГ-21МТ («96Т»)	1971	«Знамя Труда»	1971	15	
МиГ-21СМТ («50»)	1971	ГАЗ	1971–1973	281	
МиГ-21бис (Е-7бис, «75»)	1971	ГАЗ	1971–1985	2013	
Е-8	17.04.1962	—	—	2	Опытный истребитель с ПГО и Р21-300
МиГ-21ПД («23-31»)	16.06.1966	—	—	1	Опытный истребитель с дополнительными подъемными ТРД
МиГ-21И («21-11»)	18.04.1968	—	—	2	Опытный самолет-аналог схемы «бесхвостка»
МиГ-21-93, МиГ-21УРГ	25.05.1995	НАЛ*	—	125*	Модернизация строевых истребителей ВВС Индии
МиГ-23ПД («23-01»)	03.04.1967	—	—	1	Опытный самолет с треугольным крылом и дополнительными подъемными ТРД
МиГ-23 («23-11», «2»)	10.06.1967	«Знамя Труда»	1968–1971	136	Первый отечественный серийный самолет с крылом изменяемой геометрии. МиГ-23М принят на вооружение в 1974 г., МиГ-23МЛ – 18.01.1982, МиГ-23П – в январе 1982 г., МиГ-23Б – в 1973 г. Всего построено 5266 самолетов МиГ-23. Находился на вооружении более 20 стран мира. МиГ-27 принят на вооружение в 1975 г., МиГ-27К – в августе 1980 г., МиГ-27М – в июле 1980 г. Всего в СССР построено 732 самолета МиГ-27 всех модификаций, в Индии – еще 165 самолетов (суммарный выпуск – 897 самолетов). Находился на вооружении 18 стран мира. В ВВС некоторых стран МиГ-23 и МиГ-27 эксплуатируется и сегодня
МиГ-23С («23-21», «22»)	28.05.1969	ИМЗ	1970–1985	1008	
МиГ-23УБ («23-51», «2У»)	10.04.1970	ИМЗ	1970–1985	1008	
МиГ-23 («23-41»)	20.08.1970	—	—	1	
МиГ-23М («23-11М», 2М»)	06.1972	«Знамя Труда»	1971–1978	1353	
МиГ-23МС («23-13», МС»)	1973	«Знамя Труда»	1974–1978	179	
МиГ-23МЛ («23-12», «3»)	21.01.1975	«Знамя Труда»	1976–1983	1241	
МиГ-23МФ («2МФ»)	1978	«Знамя Труда»	1978–1983	278	
МиГ-23П («23-14», «6»)	1978	«Знамя Труда»	1978–1983	321	
МиГ-23МЛД («23-18»)	1982	«Знамя Труда»	1984	65+н/д*	
МиГ-23Б («32-24»)	18.02.1971	«Знамя Труда»	1972	24	
МиГ-27 (МиГ-23БМ, «32-25»)	17.11.1972	ИМЗ	1973–1977	360	
МиГ-23БН («32-23»)	1973	«Знамя Труда»	1973–1985	600	
МиГ-27К (МиГ-23БК, «32-26»)	30.12.1974	ИМЗ	1976–1982	214	
МиГ-27М («32-29»)	05.05.1976	УУАЗ	1977–1984	148	
МиГ-27Д («32-27»)	1982	ИАЗ, ЛАРЗ	1983–1985	242*+62*	
МиГ-27МЛ («32-29Л»)	1982	ИАЗ, НАЛ	1986–1996	10+165	
МиГ-25П (Е-155П, «84»)	09.09.1964	ГАЗ	1968–1977	622	Доработка ранее выпущенных МиГ-27 по типу МиГ-27М Лицензионное производство в Индии
МиГ-25ПД («84Д»)	19.11.1977	ГАЗ	1978–1984	*	
МиГ-25ПДС («84ДС»)	1979	АРЗ	1979–1983*	*	
МиГ-25ПУ (Е-155ПУ, «22»)	28.10.1969	ГАЗ	1970–1983	173	
МиГ-25Р (Е-155Р, «02»)	06.03.1964	ГАЗ	1968–1970	173	
МиГ-25РБ («02Б»)	02.1970	ГАЗ	1970–1982	223	
МиГ-25РБВ («02В»)	1970	ГАЗ	1972–1978	223	
МиГ-25РБК («02К», «52»)	1970	ГАЗ	1972–1980	223	
МиГ-25РБС («02С», «51»)	02.1971	ГАЗ	1972–1977	223	
МиГ-25РБТ («02Т»)	1978	ГАЗ	1979–1982	223	
МиГ-25РУ (Е-155РУ, «39»)	25.12.1969	ГАЗ	1970–1982	48	
МиГ-25БМ («02М», «66»)	27.01.1977	ГАЗ	1982–1985	40	
МиГ-25РБФ («02Ф»)	1980	—	*	*	Доработка МиГ-25РБК под СРТР «Шар-25»
МиГ-25РБШ («02Ш»)	1980	—	*	*	Доработка МиГ-25РБС под СРЛР «Шомпол»

Без пилота

Помимо создания истребителей, еще в 1947 г. ОКБ-155 приступило к разработке и созданию крылатых ракет (тема «Б»). Руководителем темы назначили М.И. Гуревича. В связи с возросшим объемом работ с апреля по декабрь 1953 г. для этого использовалась территория другого московского завода №51, а затем этой тематикой занимались как на основной территории ОКБ-155, так и в подмосковной Дубне, на заводе №256, где, в соответствии с приказом МАП от 31 октября 1953 г., был организован филиал ОКБ-155 во главе с Александром Березняком. Работы по тематике «Б» велись до середины 60-х гг., затем филиал ОКБ-155 был преобразован в самостоятельную организацию, ныне известную как ГосМКБ «Радуга». Под руководством Гуревича и Березняка созданы такие крылатые ракеты, как КС, К-10, Х-20, КСР-2, Х-22, КСР-5 и ряд других. Для обеспечения опытной отработки систем крылатых ракет в ОКБ-155 и на заводе №256 было построено несколько их пилотируемых аналогов.

За тепловым барьером

Разработка самолета, летающего на высоте 20 км со скоростью 3000 км/ч, началась в ОКБ Микояна и Гуревича в 1961 г.: постановлением правительства от 5 февраля 1962 г. ОКБ поручалась программа создания высотного сверхзвукового самолета Е-155 в вариантах перехватчика и разведчика, получившего позднее обозначение МиГ-25. ОКБ должно было разработать комплексы для перехвата всех типов воздушных целей, в особенности высотных сверхзвуковых самолетов, а также для ведения разведки с использованием превосходства в высоте и скорости. Для решения этой задачи предстояло создать конструкцию самолета, обеспечивающую преодоление теплового барьера и длительный полет на сверхзвуковой скорости.

Работы по созданию системы перехвата в ОКБ-155 проводились еще в конце 50-х гг., когда в рамках системы «Ураган» были разработаны опытные истребители-перехватчики И-3У, И-7У, И-75Ф, Е-150, Е-152 и др., а также управляемая ракета К-9 класса «воздух–воздух». Е-150 уже был способен достигать скорости 3000 км/ч, но длительно лететь с такой скоростью не мог.

В процессе создания МиГ-25 было решено множество проблем, связанных с длительными полетами на скорости, почти в 3 раза превышающей скорость звука. В его конструкции нашли широ-



МиГ-21УМ

кое применение сталь и другие жаропрочные материалы. В 1972 г. перехватчик МиГ-25П и разведчик МиГ-25РБ были приняты на вооружение, став первыми самолетами отечественной боевой авиации, способными летать со скоростью 3000 км/ч на высотах более 20 км. Их серийный выпуск продолжался в течение почти двух десятилетий (построено более 1100 экз.). МиГ-25 состояли на вооружении семи стран мира. Благодаря уникальным скоростным и высотным характеристикам на опытных самолетах МиГ-25 в период с 1965 по 1978 гг. было установлено 38 мировых авиационных рекордов скорости, высоты и скороподъемности, в т.ч. три абсолютных. Часть из этих рекордов не побита до сих пор!

Изменяемая геометрия

Другим направлением деятельности ОКБ А.И. Микояна в 60-е гг. (с 1966 г. ОКБ получило новое наименование – Московский машиностроительный завод «Зенит») стали работы по созданию фронтального истребителя следующего за МиГ-21 поколения. Он должен был обладать большей скоростью, увеличенной дальностью полета и способностью бази-

роваться на аэродромах с ограниченной ВПП. Самолет необходимо было оснастить перспективной системой управления вооружением, обеспечивающей всеракурсный перехват воздушных целей в свободном пространстве и на фоне земли новыми ракетами средней дальности. Для ведения ближнего боя необходимым было применение ракет малой дальности и бортовой пушки. Работы по проектированию нового самолета, получившего название МиГ-23, привели к созданию в 1967 г.

первого в СССР истребителя с крылом изменяемой геометрии, консоли которого могли изменять угол стреловидности в диапазоне от 16 до 72°. Серийное производство МиГ-23 на московском заводе «Знамя Труда» продолжалось в течение почти двух десятилетий, параллельно в Иркутске строились «спарки» МиГ-23УБ.

Одновременно с доводкой МиГ-23 в конце 60-х гг. в ОКБ началась разработка на его базе фронтального истребителя-бомбардировщика МиГ-23Б, на базе которого в дальнейшем было создано несколько модификаций ударных самолетов МиГ-27, строившихся в Иркутске и Улан-Удэ. Всего было изготовлено свыше 5200 истребителей МиГ-23 различных модификаций и почти 900 истребителей-бомбардировщиков семейства МиГ-27, в т.ч. 165 – по лицензии в Индии.

9 декабря 1970 г. во время операции на сердце умер Артем Иванович Микоян. В 1971 г. ММЗ «Зенит» было присвоено его имя, а Генеральным конструктором ОКБ назначили Ростислава Аполлосовича Белякова. Под его руководством были продолжены работы по созданию новых модификаций истребителя МиГ-23,



МиГ-23МЛД



МиГ-25П

Производство самолетов марки «МиГ» (окончание)

Тип самолета	Дата первого полета	Серийный выпуск		Объем производства	Примечание	
		Завод	Годы производства			
МиГ-31 (Е-155МП, «83», «01»)	16.09.1975	ГАПО	1979-1990	503	Первый в мире истребитель-перехватчик с РЛС с ФАР. МиГ-31 принят на вооружение 06.05.1981. Находится на вооружении России и Казахстана	
МиГ-31Б («01Б»)	30.06.1989		1990-1991			
МиГ-31М (И-255, «05»)	21.12.1985		—			7
МиГ-31Д («07»)	17.01.1987		—			2
МиГ-31БС («01БС»)	1991	ГАПО*	1991-1995*	*	Доработка строевых МиГ-31	
МиГ-31БМ («01БМ»)	09.09.2005	ГАПО*	с 2008*	более 6*	Доработка строевых МиГ-31Б	
«105-11»	11.10.1976	—	—	1	Опытный самолет-аналог воздушно-космического аппарата	
МиГ-29 («9-12», «5»)	06.10.1977	МАПО	1982-1992	620	Наиболее массовый отечественный истребитель четвертого поколения. МиГ-29 принят на вооружение 11.06.1987, МиГ-29УБ - .01.07.1991, МиГ-29С - 23.02.1994. До настоящего времени построено более 1400 самолетов. Серийное производство продолжается. Находится на вооружении 26 стран мира	
МиГ-29УБ («9-51», «30»)	29.04.1981	ГАПО	с 1985	197		
МиГ-29 («9-13», «7»)	04.05.1984	МАПО	1986-1991	512		
МиГ-29 («9-14»)	13.02.1985	—	—	1		
МиГ-29М («9-15», «9»)	26.04.1986	МАПО**	1988-1991**	6**		
МиГ-29К («9-31»)	23.06.1988	—	—	2		
МиГ-29С («9-13С»)	20.01.1989	МАПО	1992-1993	16		
МиГ-29СЭ («9-13СЭ»)	1998	МАПО	1993-1998	~30		
МиГ-29СМТ («9-17»)	22.04.1998	—	—	3*		
МиГ-29УБТ («9-52»)	24.08.1998	—	—	2*		
МиГ-29М2 (№154)	26.09.2001	—	—	1*		
МиГ-29БМ	2002	558 АРЗ*	2002-2004	4*		
МиГ-29М ОБТ (№156)	17.08.2003	—	—	1*		
МиГ-29СМТ («9-18»)	2003	РСК «МиГ»	с 2005	~20		
МиГ-29УБ («9-53»)	2004	НАЗ «Сокол»	с 2004	~10		
МиГ-29СМТ («9-19»)	2005	РСК «МиГ»	с 2007	32		
МиГ-29К («9-41»)	25.06.2007	РСК «МиГ»	с 2008	13		
МиГ-29КУБ («9-47»)	20.01.2007	РСК «МиГ»	с 2008	5		
МиГ-35 («9-61»)	2009	—	—	1		
МиГ-35Д («9-67»)	2009	—	—	1*		
МиГ-АТ	16.03.1996	—	—	2	Опытный учебно-тренировочный самолет	
«1-44»	29.02.2000	—	—	1	Опытно-экспериментальный образец истребителя пятого поколения	

* модернизация ранее выпущенных самолетов

** установочная партия

Примечание:

В таблице приводятся данные по самолетам ОКБ А.И. Микояна, находившимся в серийном производстве, и опытным типам самолетов, совершившим хотя бы один полет. Помимо них в 1939-2009 гг. в ОКБ было разработано значительное количество проектов, по тем или иным причинам не дошедших до этапа летных испытаний. Разного рода летающие лаборатории, а также ряд опытных и экспериментальных модификаций, построенных в единичных экземплярах на базе серийных самолетов, отдельными строками в таблице не выделены. Из общего подсчета количества выпущенных самолетов исключены недостроенные машины и образцы, не совершившие ни одного полета. По самолетам, серийное (в т.ч. лицензионное) производство которых продолжается, данные по объему выпуска приведены по состоянию на декабрь 2009 г. Наименования серийных заводов приведены по состоянию на момент производства на них соответствующих самолетов.

Всего в период с 1939 по 2009 гг. предприятиями авиационной промышленности было изготовлено около 47 тыс. серийных самолетов «МиГ» 12 основных семейств, а с учетом зарубежного выпуска общий объем серийного производства превысил 62 тыс. самолетов.

Производство ракет, разработанных в ОКБ А.И. Микояна и его филиале

Тип ракеты	Класс ракеты	Разработчик	Дата первого пуска (полета)	Серийный завод	Дата принятия на вооружение	Эксплуатация
«К»	Пилотируемый аналог КС	ОКБ-155	04.01.1951	—	—	—
«КСК»	Пилотируемый аналог КС	ОКБ-155	1951	—	—	—
«КС» («Комета-3»)	воздух-корабль	ОКБ-155	1952	№256, №475	1953	до конца 60-х гг.
«КСС» («Стрела»)	корабль-корабль	ОКБ-155	22.01.1956	—	—	—
С-2 («Сопка»)	земля-корабль	ОКБ-155	05.06.1957	№47, №475	19.12.1958	до конца 60-х гг.
КС-7 (ФКР-1) «Метеор»	земля-земля	Филиал ОКБ-155	1957	№47, №256, №475	03.1957	до конца 60-х гг.
П-15	корабль-корабль	Филиал ОКБ-155	16.10.1957	№256, №116	08.03.1960	до 90-х гг.
КСР-2	воздух-корабль	Филиал ОКБ-155	1958	№256, №292, №475	30.12.1961	до 80-х гг.
КСР-11	воздух-РЛС	Филиал ОКБ-155	1960	№256, №475	13.04.1962	до 80-х гг.
КСР-5	воздух-корабль	Филиал ОКБ-155	1964	№256, №475	12.11.1969	1966-1994
К-10С («Комета-10»)	воздух-корабль	ОКБ-155	28.05.1958	№256, №31	12.08.1961	1961-1994
Х-20	воздух-земля	ОКБ-155	17.03.1958	№256	09.09.1960	до 80-х гг.
Х-20М	воздух-земля	ОКБ-155	03.1960	№86	1963	1963-1991
Х-22	воздух-корабль	ОКБ-155, филиал ОКБ-155	1962	№256 и др.	09.02.1971	с 1965
К-9-155	воздух-воздух	ОКБ-155	1961	—	—	—

Кроме того, была развернута разработка двух новых типов самолетов — перехватчика МиГ-31 и фронтового истребителя четвертого поколения МиГ-29. С 1978 г. предприятие стало официально именоваться «Московский машиностроительный завод им. А.И. Микояна».

Кроме того, еще в 1965 г. в ОКБ начались работы по теме «Спираль», предусматривающей создание экспериментального пилотируемого орбитального самолета (ЭПОС). Руководителем темы был назначен Глеб Лозино-Лозинский, в будущем — руководитель НПО «Молния», разработчика знаменитого «Бурана». Для выполнения первого этапа испытаний был построен аналог орбитального самолета — изделие «105-11», на котором в 1977-1978 гг. было выполнено 8 испытательных полетов со сбросом с самолета-носителя Ту-95К и последующей посадкой на специально подготовленную полосу.

Четвертое поколение

Работы по созданию истребителя-перехватчика МиГ-31 (Е-155МП) проводились в соответствии с постановлением советского правительства от 24 мая 1968 г. К будущему перехватчику было предъявлено требование поражения широкой номенклатуры воздушных целей, летящих на больших и малых высотах, а также на фоне земли, в простых и сложных метеословиях, при применении противником маневра и активного противодействия. Боевые возможности истребителя предполагалось существенно расширить благодаря применению новейшего электронного оборудования, в частности (впервые в мире) РЛС с фазированной антенной решеткой «Заслон», разработанной в НИИ приборостроения им. В.В. Тихомирова.

МиГ-31 строился по схеме самолета МиГ-25, но имел экипаж из двух человек — летчика и штурмана-оператора. На самолете впервые в отечественной истребительной авиации были установлены два двухконтурных двигателя большой тяги, обеспечивающих высокую максимальную скорость, соответствующую числу М=2,83, и большую дальность полета. Прототип Е-155МП впервые поднял в воздух 16 сентября 1975 г. шеф-пилот ОКБ Александр Федотов. Серийное производство МиГ-31 в Горьком (Нижнем Новгороде) развернулось в 1979 г., и спустя два года самолет был принят на вооружение истребительной авиации войск ПВО страны. Сегодня МиГ-31 состоит на вооружении ВВС России и Казахстана, являясь одними из самых мощных и эффективных самолетов данного класса в мире.



Алексей Михеев



Алексей Михеев

Разработка легкого фронтового истребителя четвертого поколения МиГ-29 велась в ОКБ им. А.И. Микояна по постановлению правительства от 26 июня 1974 г. Самолет должен был принять у МиГ-21 и МиГ-23 эстафету основного истребителя ВВС Советского Союза и превосходить в воздушных боях новейшие на то время американские и западноевропейские истребители. Проектирование МиГ-29 началось еще в 1970 г. Его основными особенностями стала интегральная аэродинамическая компоновка, при которой фюзеляж выполнен несущим и создает до 40% общей подъемной силы, а также использование перспективной силовой установки из двух двухконтурных турбореактивных двигателей РД-33, современной системы управления оружием, а также новых управляемых ракет.

Первый полет на прототипе МиГ-29 выполнил 6 октября 1977 г. летчик-испытатель Александр Федотов. После завершения ширококомасштабной программы испытаний в 1982 г. самолет был запущен в серийное производство на МАПО, и в 1987 г. принят на вооружение ВВС Советского Союза. С 1986 г. истребители

семейства МиГ-29 широко поставляются на экспорт, являясь сегодня основным экспортным продуктом РСК «МиГ». К настоящему времени московским и нижегородским авиазаводами построено более 1400 самолетов МиГ-29 различных модификаций, несущих ныне службу в военно-воздушных силах 26 стран мира.

Лихие 90-е

В начале 90-х гг. ММЗ им. А.И. Микояна был преобразован в Авиационный научно-промышленный комплекс (АНПК) «МиГ», а в мае 1995 г. вошел в состав образованного на базе Московского авиационно-производственного объединения им. П.В. Деметьева МАПО «МиГ». С 1996 г. МАПО «МИГ» входило в состав ФГУП «Военно-промышленный комплекс МАПО». Генеральным директором и Генеральным конструктором АНПК «МиГ» — филиала МАПО «МиГ» — с сентября 1997 по май 1999 гг. являлся Михаил Коржуев, а ВПК «МАПО» в феврале 1999 г. возглавил в должности Генерального директора — Генерального конструктора Николай Никитин. При этом АНПК «МиГ» в июне 1999 г. был

преобразован в Инженерный центр «ОКБ им. А.И. Микояна», который возглавил в роли директора — первого заместителя Генерального конструктора Владимир Барковский, а сам ВПК «МАПО» в конце 1999 г. был реформирован в корпорацию — РСК «МиГ».

90-е гг. стали одним из самых сложных периодов в жизни «МиГа». Развал экономики страны, разрушение кооперации между заводами-смежниками и прекращение закупок истребителей МиГ-29 и МиГ-31 Министерством обороны России поставили ОКБ в крайне тяжелое положение. Основные финансовые поступления обеспечивались, главным образом, только за счет экспорта истребителей — в эти годы был заключен и осуществлен ряд важных контрактов на поставки самолетов МиГ-29 в несколько стран. В поисках нового места на рынке в это время в ОКБ был развернут ряд программ по гражданской тематике — но ни одна из них впоследствии так и не получила практического воплощения, равно как и широко рекламировавшаяся идея серийного производства ближнемагистральных пассажирских самолетов Ту-334 на мощностях ВПК «МАПО» (РСК «МиГ»).

Тем не менее, именно в эти годы ОКБ им. А.И. Микояна активизировало работы по ряду новых тем в интересах Минобороны России и потенциальных зарубежных заказчиков. Так, как раз в сложные 90-е удалось довести до этапа летных испытаний опытно-экспериментальный образец истребителя пятого поколения МФИ — изделие «1-44». Целевая комплексная программа создания истребителей пятого поколения была развернута по инициативе руководства ОКБ им. А.И. Микояна еще в начале 80-х — в соответствии с постановлением советского правительства от 5 июля 1981 г. Результатом программы

стала разработка в ОКБ им. А.И. Микояна в 1985 г. технических предложений по Многофункциональному истребителю МФИ и Легкому фронтовому истребителю ЛФИ. Опытно-экспериментальный образец МФИ («1-44») был построен в опытном производстве АНПК «МиГ» в 1994 г., и в декабре того же года летчик-испытатель Роман Таскаев выполнил на нем первую скоростную рулежку, однако затем наступил долгий перерыв. В первый полет «1-44» поднял 29 февраля 2000 г. новый шеф-пилот ОКБ Владимир Горбунов. Но машина смогла выполнить всего два испытательных полета, после чего дальнейшее развитие темы было признано нецелесообразным ввиду изменения тактико-технических требований заказчика.

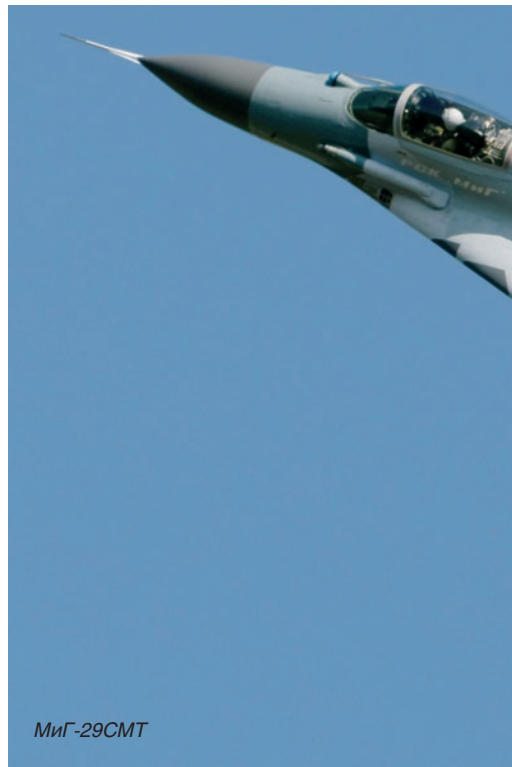
Другой важной темой ОКБ в этот период стало создание перспективного реактивного учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ, начатое еще в 1990 г. и ставшее первым практическим опытом широкого сотрудничества ОКБ при разработке новой авиатехники с зарубежными партнерами. Первый полет на опытном образце самолета МиГ-АТ, оснащенного французскими двигателями «Ларзак» и БРЭО французского производства, выполнил 16 марта 1996 г. летчик-испытатель Роман Таскаев. Спустя три года на испытания поступил

Индии. Прототип модернизированного МиГ-21-93, получившего современную РЛС «Копье», новое приборное оборудование и вооружение, поднялся в первый полет 25 мая 1995 г., а с 1998-го стартовала программа доработки самолетов заказчика, основная часть которой выполнялась с использованием поставляемых Россией комплектов непосредственно в Индии. Сходные программы модернизации были предложены ОКБ им. А.И. Микояна и для эксплуатантов самолетов МиГ-23.

В 90-е гг. были также заложены основы для получивших успешное развитие уже в новом тысячелетии программ дальнейшей модернизации наиболее современных истребителей ОКБ – МиГ-29 и МиГ-31 в интересах как зарубежных заказчиков, так и ВВС России.

РСК «МиГ» сегодня

Одним из важнейших результатов первого десятилетия нового века в жизни РСК «МиГ» стало укрепление компании как интегрированной структуры, объединяющей разработчика и производителей самолетов «МиГ». Основой корпорации сегодня являются Инженерный центр «ОКБ им. А.И. Микояна», уже 10 лет возглавляемый Владимиром Барковским, Производственный центр



МиГ-29СМТ

Алексей Михеев

(включает Производственный комплекс №1 в подмосковных Луховицах, Производственный комплекс №2 в Москве и Калезинский машиностроительный завод) и Летно-испытательный центр им. А.В. Федотова, возглавляемый нынешним шеф-пилотом ОКБ Павлом Власовым. Общее руководство РСК «МиГ» в должности Генерального директора – Генерального конструктора в эти годы осуществляли Николай Никитин (с февраля 1999 по октябрь 2003 г.), Валерий Торьянин (с ноября 2003 по сентябрь 2004 г.), Алексей Федоров (с сентября 2004 по октябрь 2007 г.), Анатолий Белов (с декабря 2007 по декабрь 2008 г.). С января 2009 г. корпорацию возглавляет Генеральный директор – Генеральный конструктор РСК «МиГ» Михаил Погосян, одновременно являющийся Генеральным директором ОАО «Компания «Сухой» и



Опытно-экспериментальный самолет пятого поколения «1-44»

РСК «МиГ»

и второй экземпляр машины с отечественной авионикой. На МАПО готовилось серийное производство МиГ-АТ, однако ВВС России в итоге предпочли альтернативный проект, предложенный ОКБ им. А.С. Яковлева. В настоящее время оба МиГ-АТ по-прежнему остаются в строю и используются в качестве летающих лабораторий.

Много внимания в постсоветский период ОКБ стало уделять модернизации ранее выпущенной техники. Крупнейший контракт на модернизацию 125 истребителей МиГ-21бис пришел от ВВС



Второй экземпляр учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ

Алексей Михеев



истребителей до крылатых ракет. Общий объем выпуска самолетов «МиГ» отечественными серийными авиационными заводами составил около 47 тыс. экземпляров, а с учетом производства в других странах – превысил 62 тыс. машин. На самолетах «МиГ» установлено около 80 мировых авиационных рекордов скорости, высоты и скороподъемности.

За заслуги в создании, производстве и испытаниях новой авиационной техники ОКБ им. А.И. Микояна награждено тремя орденами: орденом Ленина (12 июля 1957 г.), орденом Октябрьской Революции (3 апреля 1975 г.) и орденом Трудового Красного Знамени (2 февраля 1982 г.). Звания Героя Социалистического Труда дважды были удостоены Генеральные конструкторы А.И. Микоян и Р.А. Беляков. Звания Героя Социалистического Труда удостоились главные конструкторы М.И. Гуревич, А.Г. Брунов, Н.З. Матюк, Г.Е. Лозино-Лозинский, К.К. Васильченко, М.Р. Вальденберг.

Звание Героя Советского Союза присвоено испытывавшим в разные

первым вице-президентом ОАО «ОАК». Назначение Михаила Погосьяна главой РСК «МиГ» вписывается в общую концепцию реформирования российской авиапромышленности, согласно которой завершившее в этом году процедуру акционирования ОАО «РСК «МиГ» вошло в состав Объединенной авиастроительной корпорации и в ближайшем будущем, наряду с компанией «Сухой» и НАЗ «Сокол», составит ядро бизнес-единицы «ОАК – Боевые самолеты».

Основные работы РСК «МиГ» в последние годы и на ближайшую перспективу связаны с дальнейшей модернизацией и поставкой заказчикам новых самолетов семейства МиГ-29 (МиГ-29СМ, МиГ-29СМТ, МиГ-29К/КУБ, МиГ-35), модернизацией МиГ-31 (МиГ-31БМ), участием в работах по созданию боевых пилотируемых и беспилотных летательных аппаратов нового поколения. Важнейшими событиями 2008–2009 гг., наряду с заметным прогрессом по главным «экспортным» программам корпорации (ремонт и модернизация строевых МиГ-29, поставки МиГ-29СМТ, разработка и поставки МиГ-29К/КУБ, разработка МиГ-35) стало «возвращение» после длительного, более чем 15-летнего, перерыва главного заказчика – ВВС России. В результате, в прошлом году в отечественные войска поступили первые модернизированные перехватчики МиГ-31БМ, а в начале этого года начались поставки в части российских ВВС истребителей МиГ-29СМТ. Прорабатывается



МиГ-31БМ

Виктор Друшляков

вопрос заказа Министерством обороны России и «МиГов» новой постройки – многоцелевых корабельных МиГ-29К/КУБ для авиации ВМФ России и многофункциональных истребителей поколения «4++» МиГ-35С для ВВС.

Подводя накануне юбилея краткие итоги 70 лет деятельности ОКБ им. А.И. Микояна, следует отметить, что всего за прошедшие годы было разработано более 400 типов и модификаций летательных аппаратов различного назначения – от

годы «МиГи» летчикам-испытателям ОКБ Т.О. Аубакирову, И.Т. Ивашенко, К.К. Коккинаки, В.Е. Меницкому, Г.Н. Мосолову, В.А. Нефедову, Б.А. Орлову, П.М. Остапенко, Г.А. Седову, А.Г. Фастовцу и А.В. Федотову. Звания Героя Российской Федерации удостоены летчики-испытатели М.Р. Алыков, О.В. Антонович, П.Н. Власов, А.Ю. Гарнаев, В.М. Горбунов, Н.Ф. Диордица, А.Н. Квочур, Л.С. Попов и Р.П. Таскаев.



Казахстан. В настоящее время казахстанские ВВС эксплуатируют не менее полутора десятков МиГ-29, прибывших сюда из России в середине 90-х

Сергей Кузнецов



Туркменистан. Вооруженные силы этой республики унаследовали от ВВС Советского Союза более двух десятков МиГ-29

Архив Антона Павлова



Азербайджан. В 2006–2007 гг. азербайджанские ВВС приобрели у Украины 12 истребителей МиГ-29, прошедших перед поставкой ремонт и модернизацию на Львовском АРЗ

Архив Антона Павлова



Узбекистан. «Наследием» советской эпохи стали примерно четыре десятка МиГ-29, доставшихся ВВС Узбекистана от ВВС Советского Союза

Архив Антона Павлова



Беларусь. После распада СССР на территории Белоруссии осталось более 80 истребителей МиГ-29. Примерно половина из них сегодня по-прежнему состоит на вооружении двух авиабаз ВВС этой республики, причем несколько самолетов в 2002–2004 гг. модернизированы на 558-м АРЗ в Барановичах в вариант МиГ-29БМ (на снимке)

Петр Буговски



Украина. Парк истребителей МиГ-29, доставшихся этой республике от ВВС Советского Союза, – второй по численности после России. В начале 90-х гг. он составлял почти 250 машин. Сегодня самолетами МиГ-29 оснащены четыре истребительные авиабригады Воздушных Сил Украины, численность которых оценивается примерно в две сотни истребителей

Андрей Фокин



Венгрия. В 1993 г. РСК «МиГ» поставила сюда 28 истребителей МиГ-29, последние несколько из которых будут оставаться на вооружении ВВС Венгрии как минимум до середины 2010 г.



Болгария. Из 22 истребителей МиГ-29, поставленных в 1990 г. Советским Союзом, 12 сегодня находятся на вооружении ВВС Болгарии. В апреле этого года РСК «МиГ» завершила программу их ремонта и продления сроков службы, что позволит им оставаться в составе болгарских ВВС примерно до 2018–2020 гг.

Мирслав Джероши

Александр Младенов



Словакия. Унаследовав в начале 90-х десятков МиГ-29 от Чехословакии и получив в 1994–1995 г. еще 14 новых от РСК «МиГ», ВВС Словакии сегодня продолжает эксплуатацию 12 таких истребителей, прошедших в 2005–2008 гг. модернизацию с участием РСК «МиГ» под стандарты НАТО и получивших после этого названия МиГ-29АС и МиГ-29УБС

Мирслав Джероши



Польша. В ближайшей перспективе эта страна будет располагать самым крупным парком истребителей МиГ-29 в Восточной Европе за пределами бывшего СССР. 12 таких самолетов были получены Польшей в 1989–1990 гг. из СССР, еще 10 – в 1995–1996 гг. из Чехии, а 23 – в 2003–2004 гг. из Германии. В составе двух эскадрилий (авиабаз) ВВС Польши 32 истребителя МиГ-29 планируется сохранять на вооружении до 2025 г.

Петр Буговски



Сербия. Из 16 поставленных в 1987 г. в Югославию истребителей МиГ-29 сохранилось пять машин, которые сегодня состоят на вооружении ВВС Сербии

Петр Буговски



Индия. Эта страна стала первым и сегодня является самым крупным оператором истребителей МиГ-29 за пределами бывшего СССР. В 1986–1995 гг. сюда было поставлено около 80 таких самолетов, из которых 62 будут модернизированы по начатой в прошлом году РСК «МиГ» программе МиГ-29UPG. Кроме того, в 2009–2010 гг. ВМС Индии будет поставлено 16 корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ (на снимке), имеется опцион еще на 29 машин. А новый МиГ-35 сейчас участвует в тендере на поставку ВВС Индии 126 истребителей по программе MMRCA

РСК «МиГ»



Бангладеш. РСК «МиГ» поставило ВВС этой страны в 1999–2000 гг. восемь истребителей МиГ-29

Архив Антоны Павлова

Малайзия. В 1995 г. РСК «МиГ» поставила ВВС Малайзии 18 истребителей МиГ-29, в т.ч. 16 одноместных, получивших после модернизации в 1998 г. название МиГ-29Н. Эксплуатация 16 самолетов МиГ-29Н и МиГ-29УБ будет продолжаться в Малайзии по крайней мере до 2010 г.



Андрей Фомин



Мьянма. Поставка 12 истребителей МиГ-29 в ВВС этой страны выполнена РСК «МиГ» в 2002–2003 гг.

М. Radzi Desa

ЛАТИНСКАЯ АМЕРИКА



F. de Ruiter



Судан. Летом 2004 г. РСК «МиГ» поставила ВВС Судана 12 истребителей МиГ-29, в т.ч. десять одноместных МиГ-29СЭ и две «спарки» МиГ-29УБ



Алжир. В 1999–2002 гг. алжирские ВВС приобрели в Белоруссии и на Украине 36 «подержанных» МиГ-29. В 2006 г. с РСК «МиГ» был заключен контракт на поставку 34 модернизированных самолетов – 28 МиГ-29СМТ (на снимке) и шести МиГ-29УБ, однако сделка позднее была расторгнута

Перу. Первые истребители МиГ-29 появились в этой стране в 1996 г., когда ВВС Перу приобрели в Белоруссии 18 «бывших в употреблении» самолетов (включая два МиГ-29УБ). В 1999 г. перуанские ВВС пополнились еще тремя новыми МиГ-29СЭ, поставленными уже непосредственно РСК «МиГ»



Chris Lofting



Куба. В последние годы существования СССР на Остров свободы было поставлено по меньшей мере 12 истребителей МиГ-29, часть из которых, вероятно, остается на вооружении ВВС Кубы и сегодня



Иран. Около двух десятков МиГ-29 было получено иранскими ВВС в 1990 г. из СССР, еще примерно столько же перелетело сюда из Ирака накануне операции «Буря в пустыне» в 1991 г. и позднее также вошло в состав ВВС Ирана

Shary



Эритрея. Десяток МиГ-29 был поставлен РСК «МиГ» в эту страну в 2000–2002 гг., примерно половина из которых сегодня продолжают нести службу в ВВС Эритреи

Архив Антона Павлова



Йемен. Первые несколько МиГ-29 были приобретены этой страной в 1993 г. в Молдове, но состояние их оказалось неудовлетворительным. В дальнейшем поставки в Йемен выполняла уже РСК «МиГ», заключившая в 2001 г. первый контракт на поставку 14 МиГ-29 с последующей их модернизацией, а затем еще на шесть МиГ-29СМТ. В результате, сегодня йеменские ВВС располагают 20 модернизированными МиГ-29СМТ и МиГ-29УБ

НААН's aviation images

«МИСТРАЛЬ»:

ВЕТЕР МЕНЯЕТ НАПРАВЛЕНИЕ

Французский вертолетоносец – для Российского флота?



DCNS

Владимир ЩЕРБАКОВ

Непростая судьба французского «Мистраль»

Начнем с того, что сами французы классифицируют корабли типа «Мистраль» не как традиционные в нашем понимании десантные вертолетоносцы-доки, а как десантно-командные корабли. Примерно так и можно перевести оригинальное французское обозначение подкласса «Мистраль» — *Batiment de Projection et de Commandement*. Отсюда и его две главные задачи — производить высадку сил и средств десанта и осуществлять управление группой, соединением и объединением кораблей или разнородных сил. По большому счету, французские специалисты достаточно удачно предприняли попытку сделать некий «гибрид» универсального десантного корабля, способного обеспечивать проведение морских десантных операций, и командно-штабного корабля.

Хотя, надо сказать, изначально история проекта, на основе которого позднее создали «Мистраль», была намного прозаичнее. В начале 90-х гг., когда распался Советский Союз, а Запад открыто праздновал победу в «холодной войне», военные ведущих стран НАТО столкнулись с нежеланием своих правительств и дальше выделять огромные средства на оборону от внешнего врага, коего тогда — в лице Советского Союза — более не стало. Одними из первых с этим столкнулись адмиралы: прагматичные и умеющие хорошо считать деньги политики отказывались поддерживать «на плаву» огромные военные флоты, созданные для того, чтобы «мочить» друг друга на просторах Мирового океана. Тут же «не у дел» оказались многочисленные компании, занятые проектированием и постройкой боевых кораблей различных классов, что не могло не сказаться на их экономическом положении.

С другой стороны, к концу прошлого века существенно возросла потребность в осуществлении быстрой переброски морем воинских контингентов, вооружения, военной и специальной техники (ВВСТ), а также проведения эвакуации групп гражданского населения. Причем данные операции осуществлялись как в ходе вооруженных конфликтов различной интенсивности, так и в рамках миротворческих или гуманитарных операций. И если обладавший многочисленными универсальными десантными кораблями, десантными кораблями-доками, вертолетоносцами и командно-штабными кораблями американский флот к операциям подобного рода был готов, то европейские адмиралы в этом вопросе оказались менее обеспеченными. Ведь ранее, в рамках военной доктрины НАТО, они полагались исклю-

чительно на заокеанскую «дубинку» в лице военного флота Соединенных Штатов. Однако в условиях победы в «холодной войне» и желания самого американского руководства получить «дивиденды мирного времени», ВМС США сами столкнулись с нехваткой средств на содержание своего огромного корабельного состава и стали активно избавляться от наиболее устаревших кораблей, отправляя их в базы отстоя или продавая за границу. Так что заботиться по-прежнему «обо всем мире» становилось для американских адмиралов уже невьюготу.

Сложив одно с другим, руководство французского кораблестроительного гиганта DCN, также оказавшегося перед лицом сократившегося национального бюджета на оборону, не без оснований пришло к выводу о том, что в ближнесрочной перспективе у ВМС разных стран мира могут быть востребованы десантные вертолетоносцы-доки и корабли, совмещающие в себе достоинства легкого авианосца с носовым трамплином и универсального десантного корабля, имеющего достаточно большую вместимость и оснащенного доковой камерой — тем более, что разработки в данном направлении у французов уже были.

В соответствии с достаточно широким кругом задач, решение которых предполагалось возложить на перспективный корабль, он должен был иметь большую вместимость по личному составу десанта и ВВСТ, обладать способностью принимать на борт и выпускать десантные катера на воздушной подушке (ДКАВП), обеспечивать постоянное базирование на борту боевых и транспортных вертолетов (в т.ч. располагать крытым ангаром для их размещения), а также иметь стационарный госпиталь, хорошо оснащенный пункт управления (флагманский командный пункт командира отряда или соединения кораблей) и т.д.

В итоге, в 1992 г. на очередной выставке «Евронавал», которая проходит в Ле-Бурже в том же выставочном центре, что и международный аэрокосмический салон, но по четным годам, компания DCN представила проект перспективного десантного корабля водоизмещением около 15 000 т, названного VIP-15 (от *Batiment D'Intervention Polyvalent*, т.е. «многоцелевой ударный корабль») и представлявшего собой некий симбиоз легкого авианосца и десантного вертолетоносца-дока. Основу его ударной мощи должна была составить достаточно большая авиагруппа — шесть тяжелых вертолетов различного типа и восемь СВВП, которые могли использоваться для взлета носовой трамплин. Кроме

В конце ноября с визитом в Россию прибыл один из новейших боевых кораблей ВМС Франции — десантный вертолетоносец-док «Мистраль». Главной целью визита стало предоставление возможности тщательного изучения корабля отечественными специалистами в рамках заявленного намерения приобрести его для нужд Российского Флота с перспективами организации дальнейшей лицензионной постройки на российских верфях. В первую очередь, нашим инженерам и военным предстоит оценить возможность совместимости французского вертолетоносца с различными системами вооружения и обслуживания российского производства, а самое главное — практически подтвердить способность базирования на нем вертолетов, состоящих на вооружении Российской Армии и ВМФ.

Вопрос возможного приобретения Российским Флотом боевого корабля западного производства вызвал неоднозначную оценку в обществе и у ряда экспертов, особенно с учетом наличия подобных проектов в «портфеле» отечественных разработчиков — речь о проектах «Халзан» и «Херсон», подготовленных еще в 80-е гг., но так и не попавших на стапеля. Тем более, что цена потенциальной сделки весьма велика — под 2 млрд евро! Но, как бы там ни было, днем 23 ноября «Мистраль» ошвартовался у набережной Лейтенанта Шмидта в С.-Петербурге. Когда этот номер сдавался в печать, стало известно, что на 26 ноября намечен его выход в море и участие в совместных учениях с кораблями ВМФ России, в ходе которых на борт французского вертолетоносца совершат пробные посадки специально прибывшие для этого на аэродром «Левашово» под С.-Петербургом российские вертолеты Ка-27, Ка-29 и Ка-52. Морякам и авиаторам предстоит проверить возможность базирования российских винтокрылых машин на французском корабле, включая размещение их в подпалубном ангаре.

Так что, если все пойдет по плану и стороны в процессе предстоящих переговоров решат все технические и финансовые вопросы, нельзя исключать возможности того, что, как бы это ни казалось беспрецедентным, боевой корабль, разработанный и построенный в стране НАТО, в будущем сможет поступить на вооружение российского ВМФ. Мистраль, как известно, — это сильный холодный северо-западный ветер на средиземноморском побережье Франции. Подует ли ветер в «паруса» отечественного флота с юго-запада (из Франции) — покажет время, пока же ознакомим читателей с тем, что из себя представляет прибывший в С.-Петербург корабль, носящий это имя.

того, на корабле имелась кормовая док-камера на два ДКАВП размерности LCAC или на четыре обычных водоизмещающих ДКА размерности LCM (последние еще часто называют «десантная баржа»).

Основной упор компания-разработчик сделала на продвижении своего корабля именно на международный рынок военно-морской техники, для чего был создан модельный ряд из четырех модификаций, отличающихся преимущественно водоизмещением, главными размерениями и, соответственно, вместимостью для десанта и составом корабельной авиагруппы. Самый малый, VIP-8, имел водоизмещение всего лишь 8000 т и максимальную длину 102 м, а наиболее крупный корабль, VIP-19, — водоизмещение 19 000 т и максимальную длину 190 м. Последний проект был разработан преимущественно под требования ВМС Германии, пытавшихся реализовать долго вынашивавшуюся программу «Мерцвекшифф» (*Mehrzweckschiff* — «многоцелевой корабль»), предусматривавшую создание десантного вертолетоносца водоизмещением около 19 200 т, оборудованного большой вертолетной палубой, док-камерой, центром управления и госпиталем. Были в продуктовой линейке также модификации VIP-10 и VIP-13.

Впрочем, тогда же разработчик получил первую «горькую пилюлю»: немецкое правительство под давлением оппозиции, требовавшей сокращения военных расходов (что и не удивительно — такова была тогда общемировая тенденция), заморозило программу и больше пока ее «с полки» не доставало. Поэтому одно время специалистам казалось, что проект VIP станет очередным «бумажным корабликом», обернувшись для DCN немалыми финансовыми потерями.

Свои помогли

И тут на выручку подоспели свои же адмиралы, оказавшиеся перед необходимостью срочно заменить два устаревших десантных корабля-дока — «Орегон» и «Ораж» постройки 50-х гг. Вариантов было всего два: построить два дополнительных десантных корабля типа «Фудре» или же доработать проект VIP. Военно-политическое руководство раскололось на два лагеря, и перевес поначалу был у сторонников «Фудр». Был, впрочем, еще один вариант — списать оба корабля, а в вопросах обеспечения морских десантных операций положиться на то же НАТО, хотя Франция в военную организацию блока и не входила.

С выбором решения помогли британцы, чей флот к тому времени получил суперсовременный десантный вертолетоносец «Оушн», во многом схожий по конструк-

ции с проектом VIP и оказавшийся весьма удачным, что послужило хорошим аргументом в пользу разработки для французских ВМС нового проекта десантного корабля, который смог бы решать широкий круг задач и органично дополнил бы уже имеющиеся в боевом составе десантные корабли-доки типа «Фудр».

Наконец, в середине 2000 г. было официально объявлено решение командования ВМС Франции — создавать новый корабль на базе проекта VIP-19, а в июне был объявлен тендер, участвовать в котором пригласили две крупнейшие французские судостроительные компании: DCN и «Шантье де Атлантик» (*Chantier de l'Atlantique*).

В результате всех этих перипетий, команда на закладку головного корабля поступила лишь в июле, а «резать металл» начали в ноябре 2001 г. Головному кораблю было присвоено имя «Мистраль» — по названию сильного ветра, дуящего в районе долины Роны с севера и севера-запада по направлению к морю (некий аналог черноморской боры). Это провансальское слово стало употребляться с 1519 г., в более широком понимании сейчас оно означает и просто сильный ветер.

Отличие от базового проекта — VIP-19 — на кораблях типа «Мистраль» уже нет носового трамплина и не предусмотрено базирование СВВП, хотя теоретически такой



Победитель объявился достаточно быстро — к концу года DCN получила контракт на постройку двух кораблей нового типа, второй же участник — статус субподрядчика и поставщика отдельных элементов корпусных конструкций. Однако по вопросу о разделении объемов работ между двумя компаниями возникли серьезные разногласия, и окончательный контракт между заказчиком и исполнителями был подписан только в январе 2001 г., поэтому пришлось сдвинуть вправо и сроки ввода кораблей в боевой состав национальных ВМС — на 2005 и 2006 гг. соответственно.

вариант не исключен — полетная палуба корабля позволяет взлетать и садиться на нее подобным ЛА. Имея полное водоизмещение около 21 300 т, корабль в длину достигает 210 м (при длине полетной палубы 199 м), а в ширину — почти 32 м. Общая грузоподъемность бронетехники достигает 1000 т, например, французские военные считают типовым вариантом 60 легких боевых бронированных машин и 13 основных боевых танков «Леклерк» (при условии отсутствия вертолетов в подпалубном ангаре). Вместимость для десанта — 450 военнослужащих в полном снаряжении и



DCNS



с личным оружием, либо 700–900 человек «налегке», на короткий период времени.

На протяжении практически всей верхней палубы, исключая надстройку, находится полетная палуба площадью 5200 м² (по другим данным – 6400 м²), на которой расположены шесть взлетно-посадочных площадок для одновременного выпуска и приема вертолетов (их легко узнать по соответствующей маркировке). Под полетной палубой, в кормовой части корабля расположен вертолетный ангар полезной площадью около 1800 м². Для перевода вертолетов на полетную палубу из ангара

и обратно в кормовой части имеются два подъемника.

Высадка личного состава и бронетехники десанта может производиться либо в оборудованном порту на причал, либо прямо в море с использованием катеров: корабли оборудованы внутренним доком общей площадью около 2650 м², в котором могут размещаться два 95-тонных ДКАВП типа LCAC или четыре ДКА типа LCM меньшего водоизмещения. После того, как активную заинтересованность в приобретении кораблей типа «Мистраль» проявила Россия, французские специалисты приступили к изучению возможности интеграции на борт корабля отдельных видов вооружения и систем российской разработки и производства: как сообщил автору один из специалистов компании DCNS (так после слияния с компанией «Армарис» называется теперь DCN), рассматривается возможность размещения в доковой камере ДКАВП проекта 12061 «Мурена». Теоретически также возможна высадка в море посредством доковой камеры и плавающей бронетехники, но в этом случае ее темп будет весьма небольшим, да и ни на одном рекламном ролике, посвященном «Мистралю», такую операцию наблюдать не приходилось.

В кормовой части корабля, рядом с док-камерой расположен двухуровневый ангар для автомобилей и бронетехники: нижняя палуба находится на уровне дока,

а верхняя – непосредственно под вертолетным ангаром. Въезд в него находится над доком, колесная техника заходит на палубу ангара своим ходом, а вот для гусеничной техники, вероятно, потребуются асфальтоходные гусеничные ленты.

Особо следует отметить, что на борту кораблей типа «Мистраль» оборудован командный центр (центр управления) площадью 850 м², предназначенный для управления различного рода и масштаба операциями, в т.ч. осуществляемыми в автономном режиме. Он может вместить до 200 специалистов, хорошо оснащен и позволяет использовать «Мистраль» в качестве корабля управления эскадрой, флотилией или флотом, а также в ходе проведения операций межвидовыми группировками войск и сил. Кроме того, на корабле имеется госпиталь на 69 койко-мест, с возможностью незначительного их увеличения, есть две операционные комнаты и рентгеновский кабинет.

Средства самообороны представлены двумя 30-мм скорострельными артиллерийскими установками «Бренда Маузер» (пока не установлены) и двумя ЗПК типа VSRAD. В качестве средства целеуказания используется корабельная трехкоординатная РЛС, а непосредственное управление оружием осуществляется при помощи оптико-электронной системы управления оружием. Также имеются несколько площадок для установки 12,7-мм крупнокалиберных пулеметов

и две площадки с турельными установками для ПЗРК «Синдбад» (ЗУР «Мистраль» компании MBDA с зоной поражения по высоте от 5 до 3000 м и по дальности от 0,5 до 6 км). По итогам эксплуатации кораблей рядом высокопоставленных представителей ВМС Франции было выдвинуто предложение об усилении средств ПВО корабля, в частности — за счет замены двух ПУ ПЗРК «Синбад» с ручным наведением на автоматические восьмизарядные ПУ ЗРК «Тетрал» с той же ЗУР.

ренным, что особенно важно при маневрировании вблизи берега и в узких проливах. Дополнительно в передней части корпуса установлены два подруливающих устройства, а для уменьшения качки в средней части корпуса корабля имеются два стабилизатора крыльевой формы (успокоители качки).

Для нового корабля была разработана специальная система управления, а высокая степень автоматизации всех процессов его жизнедеятельности позволила существенно сократить численность экипажа и повысить эффективность управления кораблем и авиагруппой. Причем система обмена данными на «Мистрале» является многофункциональной и универсальной, что позволяет легко интегрироваться в аналогичные системы, состоя-

Экспорт не заладился

В настоящее время корабли типа «Мистраль» находятся на вооружении только ВМС Франции, в боевом составе флота имеется два таких корабля, «Мистраль» и «Тоннер» (Tonnerre — «гром»). Попытки осуществить их поставки за рубеж успехом не увенчались, хотя практически одновременно с получением подряда от французских ВМС, международное отделение компании-разработчика, DCNS International, стало активно продвигать на мировой рынок военно-морской техники целое семейство таких кораблей: ВРС 140 (водоизмещение 13 500 т), ВРС 160 (16 700 т) и ВРС 250 (24 500 т). Вначале к кораблю был проявлен высокий интерес со стороны многих стран мира, в частности — проект ВРС 250



Главная энергетическая установка (ГЭУ) корабля построена на использовании принципа «электродвижения»: вся электроэнергия вырабатывается четырьмя дизелями заявленной выходной мощностью по 5,2 МВт (около 7000 л.с.) каждый, которые обеспечивают все корабельные потребители электроэнергии, в т.ч. работу двух гребных электродвигателей суммарной мощностью 15 МВт (20 400 л.с.). Управление ГЭУ осуществляется при помощи специально разработанной автоматизированной системы управления и мониторинга PCMS. Отличительной особенностью движительной установки является отсутствие громоздких гребных валов, поскольку два гребных винта располагаются в специальных поворотных гондолах с диапазоном вращения 360°. Такая конструкция главных движителей делает корабль более манев-

щи на вооружении вооруженных сил других государств — немаловажный фактор при проведении многонациональных операций. Еще одной отличительной особенностью корабля данного типа является широкое применение в ходе его проектирования стандартов гражданского судостроения. Например, все корабельные системы прошли сертификацию в отношении их «экологичности»: на корабле установлена специальная система сбора, хранения и переработки сточных вод и других отходов, которые ранее обычно попросту удалялись военными за борт.

По праву гордясь своим «произведением», французская компания DCNS называет «Мистраль» в рекламных материалах не иначе как «Хамелеон» Мирового океана.

попал в «шорт-лист» тендера, объявленного Минобороны Австралии на закупку перспективных универсальных десантных кораблей. Однако австралийцы отдали предпочтение другому претенденту — испанской компании «Навантия» (бывшая «Изар»), предложившей на тендер проект корабля типа ВРЕ (Buque de Proyeccion Estrategica). Фактически это универсальный десантный корабль, отличительной особенностью которого является наличие носового трамплина для обеспечения взлета самолетов с укороченным взлетом и вертикальной посадкой.

По данному проекту для испанских ВМС строится корабль «Хуан Карлос I» водоизмещением около 27 000 т, его «дизайн» в целом был одобрен командованием ВМС Испании в сентябре 2003 г., а закладка корабля на стапеле состоялась в 2005 г. Корабль, названный в честь нынешнего короля Испании, спустили на воду 10 марта 2008 г., ожидается, что он войдет в боевой состав испанского флота в 2011 г. и сможет не только заменить старые танко-десантные корабли «Фернан Кортес» и «Пизарро», обеспечивающие действия подразделений морской пехоты, но и послужить многоцелевой платформой, имеющей мощную корабельную авиагруппу и способной решать еще и задачи легкого авианосца. В последнем случае он сможет брать на борт до 30 ЛА: на полетной палубе одновременно может производиться обслуживание 13 самолетов и вертолетов – восьми СВВП «Харриер» или F-35, четырех тяжелых вертолетов типа СН-47 и одного конвертоплана V-22 «Оспри». Кроме того, в качестве «стратегического войскового транспорта» он сможет брать на борт до 1200 солдат и офицеров с необходимым вооружением и снаряжением. На каждой из двух внутренних грузовых палуб может находиться до 6000 т грузов, а кормовая доковая камера – вмещать до четырех ДКА типа LCM-1 или один ДКАВП типа LCAC.

По мнению зарубежных военно-морских экспертов, главной причиной отказа австралийского флота от «Мистралья» в пользу испанского предложения стали так и не преодоленные разногласия по поводу места постройки двух кораблей, предполагавшихся к закупке для ВМС Австралии. Канберра твердо настаивала на том, чтобы они строились на местных судостроительных верфях, тогда как Париж уступал зарубежным коллегам только один – другой должен был строиться во Франции. Последнее вполне понятно: такой «весомый» контракт позволил бы загрузить судостроительные мощности DCN и создать дополнительные рабочие места. Однако в итоге французы остались без какого-либо контракта вовсе. 20 июня 2007 г. премьер-министр Австралии официально объявил о том, что правительство Австралии выбрало победителем тендера испанскую компанию, по проекту которой на расположенной в Австралии судостроительной компании «BAE Системз Австралия» будут построены два десантных вертолетоносца-дока типа «Канберра». В этой связи вызывает сомнение вопрос о готовности французской стороны передать России права на постройку серии кораблей типа «Мистраль», о чем заявляло руководство российского

Советский «Иван Тарава»

Интересно, что если бы не подковерные игры советской номенклатуры и последовавший в 90-х гг. развал Советского Союза, отечественный флот вполне мог бы уже и сам обладать кораблями, ничуть не худшими, чем «Мистраль». Даже, как представляется, – намного более эффективными и соответствующими задачам нашего ВМФ.

Речь идет о проекте универсального десантного корабля-дока проекта 11780 (шифр «Херсон»), разработка которого на базе БДК проекта 1174 («Иван Рогов») во второй половине 80-х гг. по заданию Главкома ВМФ СССР Сергея Горшкова была проведена ленинградским Невским проектно-конструкторским бюро. Во многом корабль был схож с американскими универсальными десантными кораблями типа «Тарава», лучшими на то время кораблями данного подкласса в мире, а потому советский аналог сразу же окрестили «Иван Тарава».

Корабль предназначался для высадки морского десанта как при помощи базировавшихся в кормовой доковой камере десантных катеров и вертолетов палубного базирования, так и самостоятельно – при помощи носового высадочного устройства. Более того, в первоначальном варианте предусматривалось включение в состав корабельной авиагруппы СВВП Як-38 – в этом варианте «Херсон» должен был иметь сплошную полетную палубу размером 200х25 м, обеспечивавшую базирование до 12 вертолетов Ка-29, и смещенную к правому борту развитую надстройку, а также расположенную в кормовой части протяженную доковую камеру и кормовую аппарель для выхода десантно-высадочной техники. Для подъема вертолетов из подпалубного ангара на полетную палубу имелись два вертолетоподъемника. Корабль предполагалось оснащать котлотурбинной ГЭУ, а вооружение предполагалось в составе одной спаренной 130-мм артиллерии АК-130, одной батареи ЗРК «Кинжал» в составе трех УВП, а также двух боевых модулей ЗРАК «Кортик».

На втором варианте корабля, созданном с учетом пожеланий адмирала Горшкова, 130-мм артиллерия уже располагалась в носу (это было сделано, как утверждается, для того, чтобы «отбить» запрос Генштаба Вооруженных Сил СССР на устройство на «Херсоне» носового трамплина, обеспечивающего применение и других, кроме вертолетов и СВВП, типов летательных аппаратов). Кроме того, состав зенитных средств расширился до двух батарей ЗРК «Кинжал» (по шесть установок в каждой), тогда как количество боевых модулей «Кортика» возросло до четырех. Причем в данном варианте базирование на корабле СВВП Як-38 уже не предусматривалось, зато допускалась возможность размещения на нем не транспортно-боевых Ка-29, а противолодочных и поисково-спасательных Ка-27, что позволяло сделать из «Херсона» противолодочный вертолетоносец.



Владимир Щербанов

Кроме того, еще до «Херсона», в 1980 г., был готов технический проект разработанного на базе гражданского судна – ролкера противолодочно-десантного вертолетоносца проекта 10200 (шифр «Халзан»). Корабль, чье полное водоизмещение составляло бы 31 000 т, а наибольшая длина – 229,4 м (ширина – 39,2 м, осадка – 9,9 м), предполагалось использовать для поиска, слежения и уничтожения подводных лодок противника, а также – как второстепенная задача – в роли десантного вертолетоносца. В последнем случае «Халзан» мог брать на борт до 50–60 средних танков и до батальона морской пехоты со штатным вооружением и снаряжением, при этом в ходе высадки десанта могли задействоваться десантно-штурмовые вертолеты Ка-29 и базирующиеся в доковой камере ДКАВП. В противолодочном варианте корабль мог брать на борт до 28 вертолетов, размещавшихся в подпалубном ангаре, а газотурбинная ГЭУ мощностью 50 000 л.с. позволяла бы ему развивать скорость полного хода до 25–27 узлов.

В этой связи хотелось бы отметить, что если российскому флоту сегодня и нужен корабль наподобие «Мистралья» или американской «Таравы» (что может вызывать определенные сомнения, ведь есть все же и не менее важные задачи – например, ввод в строй новых стратегических и многоцелевых атомных подводных лодок, восстановление морских сил общего назначения и т.п.), то вполне можно было бы доработать с учетом современных требований уже готовый проект того же «Херсона», контролируя при этом расходование средств. Как представляется, Невское ПКБ сегодня с этой задачей вполне справилось бы, в крайнем случае – можно было бы создать объединенную конструкторскую группу из представителей различных КБ и НИИ. Ведь, закупая корабль зарубежной разработки и постройки, российское военно-политическое руководство не только лишает отечественное кораблестроение достаточно большого заказа, но и ставит под угрозу работоспособность этих кораблей в условиях военного времени – ведь ЗИП на комплектующие зарубежного производства российскому ВМФ придется приобретать за границей, а обстановка может измениться, и в любой момент друзья могут вполне стать соперниками. Что же касается потребности ВМФ РФ в командно-штабных кораблях, то здесь вообще все предельно ясно – было бы чем управлять, как говорится...

Минобороны. Скорее всего, если Россия приобретет-таки четыре корабля данного типа, то, вероятно, строиться они будут во Франции – таким вот оригинальным образом Москва сможет «помочь» в кризисное время отечественному судостроению...

В 2000–2001 гг. переговоры по вопросу поставки кораблей типа «Мистраль» велись и с командованием ВМС Бельгии, но к положительному результату они так и не привели. Так что пока Франция остается единственным эксплуатантом кораблей типа «Мистраль». Согласно плану военного строительства в целях обеспечения национальной безопасности Франции 2008 г. они останутся в боевом составе флота минимум до 2020 г., а недавно правительство Франции объявило о решении разместить заказ на универсальный десантно-командный корабль типа «Мистраль» (одна из побудительных причин – планирующейся вывод в 2010 г. из боевого состава флота вертолетоносца «Жанна д'Арк»), его постройка начата на верфи в Сен-Назере 18 апреля 2009 г. Причем решение строить третий корабль принято под давлением не политических, а экономических причин: правительственный контракт подписан в рамках так называемого «Плана восстановления», разработанного под эгидой Никола Саркози и призванного помочь восстановлению экономики и промышленности Франции, пострадавшей от мирового

финансово-экономического кризиса. Так что, приобретя у Франции еще четыре корабля типа «Мистраль», мы сможем помочь «другу Николаю» перевыполнить план, а вот собственную промышленность оставим без денег, так же как, впрочем, и собственный бюджет, в котором и так не хватает средств на квартиры военнослужащим и пенсии бывшим военным...

Авиагруппа

Суммарное количество тяжелых вертолетов размерности NH90, которые может принять «Мистраль» в своем подпалубном ангаре, по данным компании-разработчика, составляет 16 машин. Число же легких вертолетов, по словам первого командира «Мистраля» капитана 1 ранга Жюль Хюмо, может достигать порядка трех десятков. Не исключена возможность базирования и других ЛА, например, боевых и/или разведывательных БЛА. При этом имеется одно ограничение – максимальная масса летательного аппарата должна не превышать 33 т, причем только на одной из шести вертолетных площадок. Подпалубный ангар оборудован местом технического обслуживания и ремонта с подъемно-крановым устройством. Предусмотрено размещение личного состава авиагруппы численностью до 160 человек, в распоряжении которых имеется 22 кубрика и каюты.

Для обеспечения полетов вертолетов и других летательных аппаратов на корабле имеются РЛС DRBN-38A и оптическая система посадки, предназначенная для формирования цветных зон глиссады и курса для безопасной посадки ЛА в простых и сложных метеоусловиях днем и ночью.

Для опускания вертолетов в ангар и подъема их обратно на полетную палубу используются два подъемника грузоподъемностью 13 т каждый. Главный, площадью 225 м², расположен непосредственно в кормовой оконечности корабля, а второй, меньший по площади (120 м²), находится за надстройкой по левому борту. Главный подъемник при этом обеспечивает возможность поднятия вертолетов с лопастями несущего винта, установленными в рабочее положение, что ускоряет процедуру подъема машины в воздух.

Корабли типа «Мистраль» могут принимать на борт любые вертолеты, состоящие на вооружении французских вооруженных сил. К настоящему времени уже успешно проведена «обкатка» на корабле таких вертолетов, как «Линкс», «Кугар», NH90, «Тигр», «Пума», «Экюрьель», «Пантера» и СН-53 «Си Стэльон». Стандартным вариантом французские военные считают размещение на корабле смешанной авиагруппы, половина которой (восемь машин) – вертолеты NH90, а остальные – новейшие боевые «Тигры».

«Мистраль» у набережной Лейтенанта Шмидта в С.-Петербурге, 23 ноября 2009 г.





ГИДРОАВИАСАЛОН



авиации

ВОСЬМАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
И НАУЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГИДРОАВИАЦИИ

9-12 сентября 2010 г.

ГЕЛЕНДЖИК, РОССИЯ

- Испытательная база ТАНТК им. Г.М.Бериева
- Аэропорт ГЕЛЕНДЖИК

коротко

30 октября в российской гражданской авиации стало одной коммерческой авиакомпанией больше. ФАВТ выдало Сертификат эксплуатанта ООО «Ай флай» (I Fly), дающий право на «выполнение внутренних и международных коммерческих воздушных перевозок». В начале октября в базовый аэропорт компании «Внуково» прибыли два ее первых «Боинга» 757-200, ранее эксплуатировавшиеся альянсом «Эйр Юнион». До конца года «Ай флай» планирует получить еще один однотипный лайнер, а в 2010 г. пополнить парк четырьмя следующими машинами данного типа. На чартерный рынок компания планирует выйти к новогоднему туристическому сезону, начав полеты из Москвы в Шарм-эль-Шейх, Хургаду и несколько городов Европы.

16 ноября Федеральное агентство воздушного транспорта России официально сообщило об аннулировании с 18 ноября 2009 г. Сертификата эксплуатанта авиакомпании «С-Эйр». Как сообщается в официальном заявлении Росавиации, подобная мера принята «за выявленные факты нарушения эксплуатантом сертификационных требований, связанных с ухудшением уровня безопасности полетов (катастрофа воздушного судна VAe-125, произошедшая 26.10.2009), а также несоблюдение эксплуатантом правил производства и обеспечения полетов». Ранее, с 29 октября, в отношении авиакомпании «С-Эйр» были введены «ограничения в действие Сертификата эксплуатанта в части запрета выполнения полетов на воздушных судах типа VAe-125/HS-125».

Ранее в этом году ФАВТ уже лишило Сертификатов эксплуатанта еще несколько отечественных авиакомпаний: с 27 августа аннулирован Сертификат эксплуатанта ФГУП «Пермские авиалинии», с 14 сентября — ОАО «КД Авиа», с 21 сентября — ОАО «Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова». Кроме того, «в связи с выявленными фактами несоблюдения авиакомпаниями сертификационных требований, действующих в гражданской авиации Российской Федерации» с 17 сентября приостановлено действие Сертификата эксплуатанта у ОАО «Авиакомпания «Центр-авиа», с 16 ноября — у авиакомпании «Былина» и «Алания», а с 1 декабря — у компании «Аэрофлот-Карго».

«Аэрофлот» покрасил свой новый А330 в цвета «Скайтима»

30 октября в московское «Шереметьево» из французской Тулузы прибыл очередной новый широкофюзеляжный дальнемагистральный лайнер «Аэрофлота» А330, шестой по счету в парке компании и первый из пяти заказанных А330-300 (предыдущие пять построены в менее вместительной модификации А330-200). Особенностью именно этого самолета является то, что он окрашен не в ставшие уже привычными цвета «Аэрофлота», а в ливрею альянса «Скайтим», членом которого состоит национальный перевозчик. Как сообщили на прошедшей 5 ноября в «Шереметьево» презентации новинки, «в начале 2008 г. управляющий совет «Скайтим» принял решение о том, что каждая авиакомпания альянса будет иметь в своем парке один самолет в фирменной раскраске. В «Аэрофлоте» выбор пал на новый лайнер А330-300. Подобная маркетинговая акция должна повысить узнаваемость бренда «Скайтим» и компаний-членов в условиях кризиса, показать присутствие альянса на мировом рынке авиаперевозок».

Нынешний А330-343 (заводской №1058), получивший регистрационный номер VQ-BCQ, как и остальные «аэрофлотовские» А330, является самолетом новой постройки и взят в операционный лизинг у компании «АэрКап» (AerCap) сроком на пять лет по контракту, подписанному в марте 2007 г. Первые два А330-243, рассчитанные на перевозку 241 пассажира (34 — в бизнес-классе и 207 — в «экономе») на расстояние до 12 500 км, поступили в эксплуатацию в «Аэрофлоте» год назад,



Алексей Михеев

в декабре 2008-го (см. «Взлёт» №12/2008, с. 11). В июне этого года к ним присоединился третий однотипный лайнер, а в сентябре — еще два. Пяти А330 присвоены имена выдающихся отечественных деятелей культуры и искусства — Евгения Светланова, Владимира Высоцкого, Иосифа Бродского, Александра Грибоедова и Николая Гоголя.

А330-343 длиннее самолетов «200-й» серии на 4,6 м и по желанию «Аэрофлота» выполняются в двухклассной компоновке на 302 места (34 — в бизнес-классе и 268 — в экономическом). Они оборудованы самой современной системой видеоразвлечений в полете «Панасоник» eX2 со встроенными в каждое кресло широкоформатными многоканальными

видеомониторами размером от 9 до 16 дюймов. В бизнес-классе установлены удобные раскладывающиеся кресла типа «кокон», а шаг рядов кресел в салоне экономического класса увеличен для более комфортного размещения пассажиров. В составе силовой установки лайнера использованы два двигателя «Трент-772В» компании «Роллс-Ройс». Дальность полета лайнера составляет 10 500 км.

«Аэрофлот» использует свои А330 как на международных, так и на внутренних маршрутах. Нынешней осенью они выполняли полеты во Владивосток, Гавану, Лондон и Пекин. Оставшиеся четыре А330-300 по действующему контракту поступят в авиакомпанию до апреля следующего года. **А.Ф.**



Алексей Михеев

«Узбекские авиалинии» получили еще один Ил-114-100

24 ноября парк Национальной авиакомпании «Узбекистон Хаво Йуллари» пополнился очередным региональным пассажирским самолетом Ил-114-100, построенным Ташкентским авиационным производственным объединением им. В.П. Чкалова (ТАПОиЧ) в рамках государственного контракта на шесть машин этого типа. Переданный эксплуатанту лайнер (его серийный №02-04, регистрационный номер UK-91104) – уже четвертый Ил-114-100 в парке «Узбекских авиалиний» и третий по ныне действующему контракту.

Эксплуатация первого Ил-114-100 (№02-02, UK-91102) с двигателями канадского производства PW-127H, выпущенного

ТАПОиЧ в 1999 г., начата компанией в 2003 г. Перед этим перевозчик использовал только самолет базовой модификации, оснащенной российскими двигателями ТВ7-117С и российским комплексом авионики – Ил-114 (№02-01, UK-91002). Поставляемые по нынешнему контракту машины, помимо канадской силовой установки, имеют модернизированный комплекс бортового оборудования с широким применением импортных компонентов. Первый такой лайнер (№02-05, UK-91105) поступил в «Узбекистон Хаво Йуллари» в сентябре прошлого года, второй (№02-06, UK-91106) – в феврале нынешнего.

Как сообщил журналистам на церемонии передачи само-

лета генеральный директор «Узбекистон Хаво Йуллари» Валерий Тян, новый авиалайнер будет выполнять регулярные рейсы как по маршрутам внутри Узбекистана, так и в страны СНГ. Самолеты Ил-114-100 заменяют на региональных линиях Узбекистана морально устаревшие Як-40 и Ан-24, делая полеты более удобными и безопасными.

Как сообщается на официальном сайте «Узбекских авиалиний», при подготовке к производству Ил-114-100 по действующему контракту внесены изменения в эргономику кабины экипажа, в частности, в размещение оборудования и пультов управления, улучше-

на цветовая гамма и четкость индикации дисплеев приборных досок, повышена точность самолетовождения. При этом новое оборудование более компактно и легче предыдущих образцов, что позволило освободить дополнительное пространство радиоотсека в салоне под гардероб для пассажиров. В связи с установкой нового оборудования взлетная масса самолета уменьшилась на 430 кг, что позволило увеличить дальность полета. «В ближайшее время воздушное судно пройдет дополнительную сертификацию и будет допущено к выполнению полетов по минимуму второй категории ICAO», – говорится на сайте «Узбекистон Хаво Йуллари». **А.Ф.**

SAT обновляют флот «Боингов»

Дальневосточная авиакомпания «Сахалинские авиатрассы» (SAT) 30 октября получила в свое распоряжение относительно «молодой» среднемагистральный реактивный лайнер «Боинг» 737-500. До сих пор она являлась единственным в России оператором одной из старых версий популярной модели «Боинга» – 737-200, выпускавшейся еще в первой половине 80-х гг. С октября 2005 г. компания эксплуатировала B737-2J8 (RA-73003) выпуска 1983 г., а с июля 2006-го – B737-232 (RA-73005) постройки 1984 г. Нынешнее приобретение SAT заметно моложе: самолет модификации 737-5L9 изготовлен в 1997 г. (его заводской №28721/2856) и ранее эксплуатировался в Дании – в компаниях «Маерск Эйр» и «Стерлинг» до момента прекращения операционной деятельности последней в октябре прошлого года. Любопытно, что получив логотипы SAT и российские регистрационные номера (RA-73013), лайнер сохранил характерную ярко-красную окраску датского оператора.

Самолет выполнен в 110-местной компоновке (8 мест в бизнес-классе и 102 – в экономическом) и

может совершать перелеты на расстояние до 3700 км. Техническое обслуживание лайнера перед поставкой с переконфигурацией салона и установкой дополнительного оборудования было выполнено литовской компанией «FL Техникс» в Вильнюсе, откуда машина и прибыла на Сахалин. Ранее в этом году оба ее двигателя прошли капитальный ремонт.

В ноябре новый самолет SAT принял на борт первых пассажиров и приступил к выполнению рейсов из Южно-Сахалинска. Первый коммерческий рейс по маршруту Южно-Сахалинск–Саппоро–Южно-Сахалинск



Юрий Каберник

состоялся 14 ноября. Помимо международных рейсов – в Сеул, Пекин, Харбин, Токио, Саппоро, Хакодате – он будет задействован для полетов во Владивосток и Хабаровск. В следующем году, когда «Сахалинские авиа-

трассы» планируют увеличить частоту полетов на действующих линиях, предполагается начать полеты на «Боингах» из Хабаровска в Саппоро, Магадан, Петропавловск-Камчатский и Иркутск. **А.Ф.**



Юрий Каберник



«ШЕРЕМЕТЬЕВО»

ОТКРЫЛО НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ и переименовывает старые

15 ноября принял своих первых пассажиров новый терминал московского аэропорта «Шереметьево» – сданный в эксплуатацию нынешней осенью «Шереметьево-3», получивший новое название – «Терминал D». Сюда с середины ноября стали переводиться внутрироссийские рейсы «Аэрофлота» из «Шереметьево-1», а затем перейдет и часть рейсов из «Шереметьево-2» (новое наименование – «Терминал F») и терминала С. На начало следующего года намечено открытие строящегося сейчас еще одного терминала – E, который будет объединен с терминалами F и D в единый комплекс южной зоны аэропорта с пропускной способностью до 25 млн пассажиров в год. Позднее реконструкции подвергнется аэровокзальный комплекс в северной части «Шереметьево», который объединит новый терминал В (нынешнее «Шереметьево-1»), а также терминалы С и А (для пассажиров бизнес-авиации). В итоге в перспективе к северу от Москвы будет работать крупнейший аэропорт с ежегодной пропускной способностью до 65 млн пассажиров (для сравнения: пассажиропоток всех трех существовавших терминалов аэропорта «Шереметьево» (1, 2 и С) в 2008 г. составил чуть более 15 млн человек, а аэропорта «Домодедово» – около 20,4 млн чел.).

Строительство терминала «Шереметьево-3» (D) с расчетной пропускной способностью до 12 млн пассажиров в год завершилось в начале осени. Сюда постепенно будет переведена значительная часть внутренних и международных рейсов главного оператора аэропорта – авиакомпании «Аэрофлот» – и его партнеров по альянсу «Скайтим». По задумке его создателей, новый терминал должен стать полноценным международным хабом, опирающимся на базовую авиакомпанию и глобальный альянс. К услугам пассажиров будут 143 стойки регистрации, в т.ч. 24 стой-

ки саморегистрации и 30 стоек регистрации трансферных пассажиров и негабаритного багажа. С целью ускорения процесса обработки багажа и повышения безопасности в новом терминале будет применяться система распознавания багажа с использованием радиочастотных бирок (*Radio Frequency Identification*), которая позволит сократить в среднем на 90% время обработки багажа. Пассажиры смогут пользоваться в терминале услугами шести залов повышенной комфортности, пяти детских комнат, 25 магазинов, 18 круглосуточно работающих предприятий питания и многими дру-

гими услугами. «Аэрофлот» и «Скайтим» будут располагать тремя собственными бизнес-залами в зонах международных и внутренних вылетов с местами для комфортного отдыха, душевыми комнатами и другими удобствами.

Перевод своих рейсов в новый терминал «Аэрофлот» и компании-партнеры начали с 15 ноября. Во второй половине ноября отсюда стали отправляться пассажиры, вылетающие в Сочи, Магадан, Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Хабаровск и Южно-Сахалинск. В течение декабря в терминал D перей-



Аэропортовый комплекс «Шереметьево»

www.svo.aero

Виктор АНДРЕЕВ

дут рейсы в С.-Петербург, Минеральные Воды, Калининград, Астрахань, Иркутск, Екатеринбург, Челябинск, Краснодар, Нижневартовск, Норильск, Барнаул, Самару, Ростов-на-Дону, Волгоград, Сургут, Уфу, Анапу, Новосибирск, Пермь, Омск, Сыктывкар, Архангельск, Мурманск, Кемерово, Тюмень, Нарьян-Мар.

В феврале–марте 2010 г. будет также осуществлен перевод в «Шереметьево-3» (D) части международных рейсов из нынешнего «Шереметьево-2» (F) и всех рейсов из терминала С. В итоге отсюда будут выполняться 77 международных и 38 внутренних рейсов «Аэрофлота», 33 международных рейса авиакомпаний-партнеров и участников альянса «Скайтим», семь рейсов дочернего предприятия «Аэрофлота» — «ДонАвиа» (бывший «Аэрофлот-Дон») и 16 рейсов «НордАвиа» (такое название вскоре получит нынешний «Аэрофлот-Норд»).

В результате терминал D будет соответствовать понятию «хаб» (стыковочный узел) и позволит существенно улучшить качество обслуживания пассажиров и авиакомпаний, повысить пропускную способность Московского аэропортового узла в условиях растущего пассажиропотока, привлечь

дополнительные транзитные потоки, что сможет повысить конкурентоспособность «Аэрофлота» и российской гражданской авиации в целом. Новый пассажирский терминал D станет самым современным и высокотехнологичным в составе международного аэропорта «Шереметьево» (МАШ), обеспечив пропускную способность МАШ до 12 млн пассажиров в год. По мнению руководства «Аэрофлота», оптимальное расписание и система стыковок в терминале D предоставят уникальные возможности и удобства в организации путешествий по миру для российских пассажиров и больше возможностей для путешествий в Россию и удобного транзита из Европы в Азию для иностранцев.

В связи с введением в действие «Шереметьево-3» и перспективами дальнейшего развития аэропорта в ноябре объявлено о предстоящей смене системы обозначений всех существующих и будущих терминалов «Шереметьево». Пассажиру терминалу «Шереметьево-3» уже присвоен идентификатор «Терминал D» (SVO-D). Нынешний «Шереметьево-2» сменит свое название на «Терминал F» (SVO-F) с 25 декабря этого года. В начале 2010 г. в эксплуатацию планируется ввести новый терминал E (SVO-E), который посредством переходных

галерей будет объединен с терминалами F и D в единый терминальный комплекс. Для того чтобы пассажиры могли с комфортом и беспрепятственно передвигаться между этими тремя терминалами, в ближайшее время здесь планируется сделать едиными «чистую» зону и зону до регистрации.

К началу летнего сезона 2010 г. «Шереметьево-1» будет переименован в «Терминал B» (SVO-B). В перспективе на его месте построят новый терминал, который будет соединен с сохраняющим свое нынешнее название терминалом С (SVO-C). Также в северном секторе аэропорта будет сооружен новый терминал A (SVO-A) для пассажиров бизнес-авиации. В итоге, в северной части аэропорта после реконструкции будет работать крупнейший аэровокзальный комплекс, обеспечивающий стыковку международных и внутренних линий с пропускной способностью более 40 млн пассажиров ежегодно. В сумме же все терминалы аэропорта «Шереметьево» в будущем смогут обслуживать до 65 млн пассажиров в год — это почти в полтора раза больше, чем количество пассажиров, прошедших в прошлом году через все три московских аэропорта — «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково».



КРЫЛЬЯ ТУРКМЕНБАШИ

Авиаперевозки по-туркменски

Провозглашение независимости Туркменистана 27 октября 1991 г. на деле не означало вступления республики на путь демократических реформ: все сферы жизни в стране остались под тотальным контролем со стороны центральной власти во главе с бесценно занимавшим пост президента Туркменистана до своей смерти в декабре 2006 г. «отцом всех туркмен» («Туркменбаши») Сапармуратом Ниязовым. В подобной ситуации развивалась и гражданская авиация республики, по сути сведенная к единственному авиаперевозчику – «Туркменским авиалиниям» («Туркменховаёллары», полное наименование в годы правления Ниязова дословно – «Государственная национальная служба «Туркменховаёллары» имени Президента Туркменистана Великого Сапармурата Туркменбаши»). С одной стороны, особенности политической обстановки в стране позволили «Туркменским авиалиниям» в постсоветские годы полностью перевооружиться на современные воздушные суда западного производства, приобретаемые непосредственно с производственных площадок «Боинга» и добиться высокого уровня безопасности полетов. Но с другой – плачевная ситуация с информационными технологиями (до самого недавнего времени в Туркменистане фактически не было интернета) и отсутствие других атрибутов, необходимых для успешного ведения современного бизнеса, делает услуги национальной авиакомпании востребованными в основном только внутри страны и крайне уязвимыми за ее пределами.

Родина «отца всех туркмен»

Туркменистан – государство в Центральной Азии, граничащее на юге с Афганистаном и Ираном, на севере – с Казахстаном и Узбекистаном и омываемое Каспийским морем на западе. Северную и центральную части страны занимают песчаные пустыни Туранской низменности – Центральные, Заунгузские и Юго-Восточные Каракумы. Площадь страны составляет 491,2 тыс. км² (51-е место в мире) и может быть сравнима с такими субъектами Российской Федерации, как Ханты-Мансийский автономный округ или Камчатский край, уступая примерно в полтора раза Иркутской области и Хабаровскому краю. По состоянию на июль 2008 г. в Туркменистане проживало

4,885 млн чел. (почти столько же жителей имеет С.-Петербург).

Туркменистан по-своему специфичен — анализ его экономики невозможен без учета политической составляющей. Один лишь тот факт, что на протяжении более двух десятилетий, с 1985 по 2006 г., Туркменией бесценно руководил один человек — Сапармурат Ниязов, наложило огромный отпечаток на всю хозяйственную деятельность этой центрально-азиатской страны в прямом и переносном смысле: на всех монетах и банкнотах, номинированных в туркменских манахах, выпускавшихся с 1993 по 2005 год, изображался портрет туркменского президента, имя Туркменбаши носили город (бывший Красноводск), улицы и площади в столице Ашхабаде и большинстве других населенных пунктов Туркменистана, многие предприятия страны — в т.ч. и национальная авиакомпания.

При этом Туркменистан характеризуется весьма невысоким уровнем жизни: по данным Международного валютно-

го фонда за 2007 г. объемы внутреннего валового продукта позволили этой стране занять лишь 102-е место. Ситуация усугубляется отсутствием серьезных реформ в экономике и сохранением административно-командной системы управления — приватизация коснулась лишь крайне незначительной части предприятий. Основная масса финансовых поступлений в бюджет идет от экспорта газа.

Транспорт Туркменистана является составной частью экономики и играет важную роль в народном хозяйстве страны. Поскольку 4/5 территории республики занято пустынями, транспортное обслуживание многих районов представляет сложную техническую проблему и требует значительных затрат на создание сети путей сообщения и на ее эксплуатацию. Внешние межгосударственные транспортно-экономические связи осуществляют железные дороги, морские и речные порты, трубопроводы и воздушный транспорт (преимущественно в пассажирских перевозках), внутриреспубли-



Артём КОРЕНЯКО



После распада СССР гражданская авиация Туркменистана пополнялась только западной техникой. Единственное исключение — восемь приобретенных в 1993–1995 гг. транспортных самолетов Ил-76ТД

Анатолий Бурцев



Довольно редкие на постсоветском пространстве «Боинги» модели 717: Туркменистан в 2001–2005 гг. закупил в США семь таких лайнеров

Юрий Барановский



Один из трех «Боингов» 757-200, приобретенных «Туркменскими авиалиниями» в 1996–2001 гг. для регулярных пассажирских перевозок

Самолеты и вертолеты советского производства, эксплуатировавшиеся в Туркменистане в 90-е гг.*

Ту-154Б-1/Б-2	13
Як-42Д	4
Як-40	10
Ан-24Б/РВ	22
Ил-76ТД	8
Ан-26	5
Ан-2	54
Ми-6	3
Ми-8Т/МТВ1	34
Ми-2	11

* по данным Civil aircraft register of Turkmenistan (www.brugier.com/n_ez.htm#EZ-000), Soviet Transports Database (www.scrumble.nl/sovdb.htm)

Состав активного парка «Туркменских авиалиний» (на декабрь 2009 г.)

B767-300ER	1*
B757-200	4**
B737-300	3
B737-700	4**
B737-800	2
B717-200	7
Ан-24Б/РВ	н/д
ВАе 125-1000В	1*
CL-600-2В16	2*
Ил-76ТД	3
Ан-26	н/д
Ми-8Т, Ми-8МТВ1	н/д
S76+	2

* самолеты для перевозок руководства страны
 ** включая один – для перевозок руководства страны

канские – в основном железнодорожный, автомобильный и воздушный.

Однако вклад транспорта в общий объем туркменской экономики не велик. По данным Государственного комитета Туркменистана по статистике в 2008 г. транспорт и связь внесли в актив общего ВВП страны всего 5,3%, причем годом ранее этот показатель был выше – 6,6%. В 2008 г. общий объем грузооборота составил 49,2 млрд т-км и по сравнению с 2007 годом увеличился на 0,2%. Общий объем пассажирооборота составил 25,3 млрд пасс.-км и увеличился на 11,6%. К сожалению, Госкомстат Туркменистана не раскрывает цифры по каждому из видов транспорта в отдельности. Известно лишь, что в общем объеме транспортных услуг наибольшая доля приходится на автомобильный транспорт. А государственная авиакомпания, по некоторым оценкам, ежедневно перевозит внутри страны более 2000 пассажиров. На международных авиалиниях ежегодно перевозится более полумиллиона человек. По данным туркменских СМИ, «Туркменские авиалинии» к началу 2008 г. перевезли свыше 25 млн пассажиров и более 200 тыс. т различных грузов. Сейчас в воздушном пространстве страны предоставляется магистральный коридор для воздушных судов примерно 40 авиакомпаний мира. Обслуживание и



координацию этих полетов обеспечивает автоматизированный центр управления воздушным движением, созданный в Туркменистане при содействии французской компании «Талес».

От «Фармана» до «Боинга»

Первые летательные аппараты появились в небе Туркменистана в начале про-



железнодорожная станция). К тому же, здесь, на западной окраине Туркмении, после гражданской войны остался полевой аэродром. Отсюда в 1924 г. был открыт первый в Туркменистане воздушный маршрут – в Хиву (город в Хорезмской области Узбекистана). Позже, с 1928 г., самолеты стали регулярно летать из Чарджоу в Дашогуз с посадками в узбекских городах Турткуле и Ургенче. Полеты над пустыней были нелегкими, а в случае вынужденной посадки от летчиков требовалось немалое мужество, выносливость и находчивость, чтобы продолжить полет, а, порой, и выжить. В 1935 г. была открыта воздушная линия Ашхабад–Дашогуз. Летали в то время сначала на «Фарманах-30», затем на К-4 и К-5, АНТ-3 и «Юнкерсах-13». В небе Туркмении в числе первых стали использовать цельнометаллический самолет Г-2 (АНТ-6). Поэтому в Туркменское управление гражданского воздушного флота нередко приезжали за опытом, а туркменские пилоты и бортмеханики направлялись в соседние республики.

В годы войны в истории воздушного транспорта Туркменистана произошли два значительных события. В середине 1944 г. в эксплуатацию поступили первые многоместные пассажирские самолеты Ли-2,

Ил-18, Ан-24, Як-40, вертолетами Ми-1, Ми-4, Ми-8. Улучшилось техническое оснащение воздушных линий и аэропортов. В итоге, «к концу 80-х гг. в столице Туркмении Ашхабаде сформировалось очень крепкое авиапредприятие, которое эксплуатировало современные для того времени самолеты Ту-154, – вспоминает в беседе с корреспондентом «Взлёт» бывший замминистра гражданской авиации Советского Союза Олег Смирнов. – Также была широко развита сеть авиации спецприменения. Для экономики Туркмении большое значение имеет хлопок, и поэтому Ан-2 там работали практически круглый год».

После распада СССР в независимом Туркменистане, как и в других республиках бывшего Советского Союза, образовался свой национальный авиаперевозчик – «Туркменские авиалинии» («Туркменховаёллары»), подмявшие под себя практически весь внутренний авиарынок. Официальной датой создания компании считается 20 января 1993 г., но еще в ноябре 1992-го, первым на просторах бывшего СССР, Туркменистан приобрел свой первый «Боинг» модели 737-300, причем непосредственно с завода-изготовителя. В «наследство» от



Сегодня в активной эксплуатации в Туркменистане остается всего три транспортных Ил-76ТД, выпущенных ТАПОиЧ в 1995 г. Остальные пять машин уже не летают и находятся на хранении

Юрий Барановский

шлого столетия. На них совершали тренировочные полеты летчики из России. Первые аэропланы приземлились в Чарджоу (ныне – Туркменабад), откуда позже были проложены первые воздушные линии, ведь город, расположенный на левом берегу реки Амударья занимает выгодное географическое положение (например, здесь находится узловая

оснащенные новейшими для того времени средствами связи и навигационными приборами. В том же году была проложена трасса Ашхабад–Баку–Москва, полет по которой занимал 13 часов.

После войны гражданская авиация Туркменистана получила дальнейшее развитие. Парк машин пополнился новыми типами самолетов: Ан-2, Як-12, Ил-14,

Ашхабадского объединенного авиаотряда «Туркменским авиалиниям» досталось десять Ту-154Б-2 и три Ту-154Б-1. Кроме того, гражданская авиация Туркменистана унаследовала от некогда единого союзного «Аэрофлота» более двух десятков Ан-24Б и Ан-24РВ, десяток Як-40, несколько Як-42Д. Транспортная авиация была представлена пятью Ан-26

и несколькими Ил-76ТД, поставки которых продолжались с завода в Ташкенте и в 90-е гг. Для выполнения сельхозработ и местных рейсов широко использовалось более полусотни Ан-2, а вертолетная техника была представлена тремя большегрузными Ми-6, более чем тремя десятками Ми-8Т и Ми-8МТВ-1 и десятком Ми-2. Однако авиатехника советского производства, особенно на регулярных пассажирских маршрутах, стала довольно быстро вытесняться новыми «Боингами», активно закупавшимися «Туркменскими авиалиниями» при явной личной поддержке «Туркменбаши». В итоге, уже во второй половине 90-х гг. из эксплуатации были выведены все Ту-154, Як-40 и Як-42Д, а затем и часть остальных советских самолетов и вертолетов.



Президентский «Боинг» 767-300ER, закупленный Туркменбаши в США в 2004 г.

Вейсберг



Один из самых современных авиалайнеров «Туркменских авиалиний» — «Боинг» 737-800. Два такие самолета приобретены у компании-изготовителя в 2007 г.

Дмитрий Пигугин

Стоит заметить, что в 90-е гг. «Туркменховаёллары» была все же не единственной авиакомпанией Туркменистана. Так, в ноябре 1994 г. на базе бывшего Красноводского объединенного авиаотряда МГА СССР (г. Красноводск, с 1993 г. — г. Туркменбаши) была образована авиакомпания «Хазар», имевшая в своем парке самолеты Ан-24, Ан-26 и Ан-2, а на базе бывшего Чарджоуского объединенного авиаотряда (г. Чарджоу, в 1992–1999 гг. — г. Чарджев, в настоящее время — Туркменабад) — авиакомпания «Лебап». Однако просуществовать им довелось недолго — все силы и административный ресурс были брошены на развитие национального авиаперевозчика, наращивающего закупки «иномарок».

«Зеленая дорога» для американцев

Сегодня парк магистральных пассажирских самолетов «Туркменских авиалиний» полностью состоит из «Боингов» различных моделей (всего — 20 лайнеров моде-

Юрий Барановский



лей 737, 757 и 717, а также два «президентских» борта моделей 757-200 и 767-300ER), подавляющее большинство которых получено новыми, непосредственно с завода-изготовителя. Стратегическое сотрудничество с компанией «Боинг» началось еще в начале 90-х гг. Как вспоминает один из бывших сотрудников Национального управления гражданской авиации Туркменистана, Ниязов «первым взял себе президентский «Боинг» и остался доволен» (речь идет о полученной в 1993 г. машине модификации 757-23A). После этого закупкам новых американских лайнеров был дан «зеленый свет»: вслед за полученной в ноябре 1992 г. первой машиной 737-300 летом 1994-го последовали еще две. Спустя два года Туркменистан приобрел два новых B757-200, а в 2001 г. — еще один и три первых «Боинга» 717-200 (такое наименование после ребрендинга модели вслед за слиянием «Боинга» и «Макдоннел-Дугласа» получили новые варианты популярных узкофюзеляжных лайнеров семейства DC-9/MD-80). Еще четыре новых «717-х» были получены в 2004—2005 гг.

Национальный авиаперевозчик пользуется полной государственной поддержкой и покупает новые самолеты без привлечения кредитов. В 1995 г. между «Туркменскими авиалиниями» и «Боингом» было подписано долгосрочное соглашение о сотрудничестве, предусматривающее поэтапный переход на американскую технику. Естественно, что в вопросах взаимоотношений с американским производителем руководство национального авиаперевозчика было

Самолеты зарубежного производства в парке «Туркменских авиалиний» (по состоянию на декабрь 2009 г.)				
Тип самолета	Регистрационный номер	Серийный №	Год выпуска	Дата поставки
B737-341	EZ-A001	26855/2305	1992	12.11.1992
	EZ-A002	25994/2439	1993	18.08.1994
B737-332	EZ-A003	25995/2455	1993	18.08.1994
	EZ-A004	36088/2171	2007	22.02.2007
B737-82K	EZ-A005	36089/2233	2007	11.04.2007
	EZ-A006	37236/2986	2009	31.08.2009
B737-7GL	EZ-A007	37234/2682	2008	28.07.2008
	EZ-A008	37237/2988	2009	10.09.2009
	EZ-A009	37235/2993	2009	11.09.2009
B757-23A*	EZ-A010	25345/412	1991	01.12.1993
B757-22K	EZ-A011	28336/725	1996	29.08.1996
	EZ-A012	28337/726	1996	30.08.1996
	EZ-A014	30863/952	2001	30.01.2001
B717-22K	EZ-A101	55153/5072	2001	31.07.2001
	EZ-A102	55154/5078	2001	27.08.2001
	EZ-A103	55155/5086	2001	12.10.2001
	EZ-A104	55195/5130	2004	22.04.2004
	EZ-A105	55196/5133	2004	15.07.2004
	EZ-A106	55186/5146	2005	08.08.2005
	EZ-A107	55198/5147	2005	27.08.2005
B767-32K/ER*	EZ-A700	33968/926	2004	21.10.2004
BAe 125-1000B*	EZ-B021	259029	1992	12.1992
CL-600-2B16 Challenger 605*	EZ-B022	5735	2007	21.08.2008
	EZ-B023	5750	2008	25.09.2008

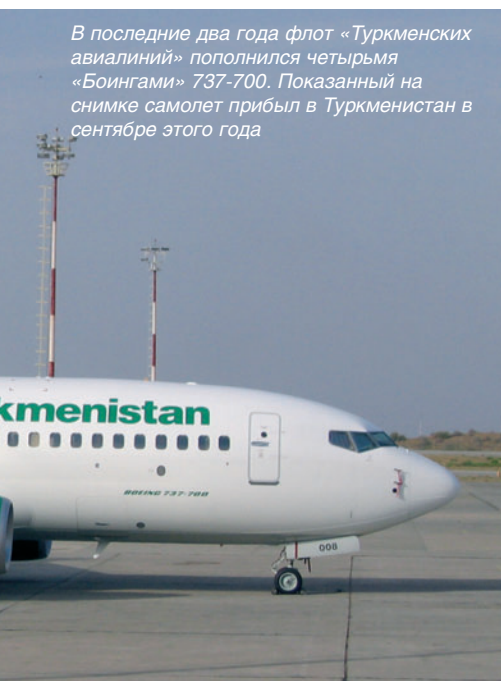
* самолеты для перевозок руководства страны
Источники: airfleets.net, airframes.org, planelist.net

лишь исполнителем воли Туркменбаши — финансировал покупки лайнеров фактически лично он. Так, в 2001 г. руководитель «Туркменховаёллары» Ильяс Бердыев дал в этом смысле показательное интервью одному из корреспондентов, заявив, в частности: «Перед самым новым 2001 г. мы получили от нашего президента 169 млн долл. на приобретение самолетов западного производства. До 2000 г. на местных авиалиниях, как вы знаете, мы десятки лет использовали в основном российскую технику». Действительно, пока доля летательных аппаратов американского производства в парке «Туркменских авиалиний» была мала, коммерческие авиаперевозки еще выполняли самолеты советского производства. Однако по мере получения новых «Боингов», все они постепенно стали все больше и больше выводиться из эксплуатации. В итоге, в начале 2008 г. «Туркменховаёллары» выставила на продажу все оставшиеся у нее Ту-154Б, Як-40 и Як-42, а также Ми-2 и часть Ми-8Т.

Стоит отметить, что парк воздушных судов «Туркменских авиалиний» пока все-таки не остался совсем без российской техники — в отсутствие замены в Туркменистане продолжают еще летать Ан-24 и Ан-26, вертолеты Ми-8Т и Ми-8МТВ-1, бипланы Ан-2. Но пополнение их флота отечественными самолетами

за все постсоветские годы ограничилось лишь закупкой восьми транспортных Ил-76ТД. Несколько машин было приобретено в 1993—1994 гг. в России, а остальные — непосредственно у завода-изготовителя — Ташкентского авиационного производственного объединения им. В.П. Чкалова (ТАПОиЧ) из соседнего Узбекистана. Наиболее «свежие» из них — четыре полученных в мае—июне 1995 г. Ил-76ТД с серийными №91-02, 91-03, 91-05 и 91-06, получившие в Туркменистане регистрационные номера EZ-F423, EZ-F426, EZ-F427 и EZ-F428. Три последних из них по-прежнему находятся в эксплуатации, в то время как остальные уже не летают и, по наблюдениям очевидцев, простаивают на хранении в аэропорту Ашхабада. Помимо заказных полетов туркменские Ил-76ТД минувшим летом выполняли и один регулярный еженедельный рейс — из Ашхабада в столицу ОАЭ Абу-Даби.

Сотрудничество Туркменистана с американскими самолетостроителями продолжается и в наши дни. Например, в октябре 2007 г. новый президент страны Гурбангулы Бердымухамедов, сменивший на этом посту 14 февраля 2007 г. скончавшегося двумя месяцами раньше Сапармурата Ниязова, лично встретился с директором по продажам в странах Центральной Азии и Европы компа-



В последние два года флот «Туркменских авиалиний» пополнился четырьмя «Боингами» 737-700. Показанный на снимке самолет прибыл в Туркменистан в сентябре этого года



Этот ВАе 125-1000В используется в Туркменистане для перевозок руководства страны с начала 90-х гг.

Peter Tonna

нии «Боинг» Сердаром Гурзой. От лица «Боинга» г-н Гурза выразил президенту Бердымухамедову искреннюю благодарность за готовность продолжать активное сотрудничество, подчеркнув, что американская компания искренне гордится репутацией надежного и долгосрочного партнера Туркменистана. А Гурбангулы Бердымухамедов с свою очередь заявил, что Туркменистан отдает предпочтение проверенному годами партнерству с «Боингом». Именно этим, подчеркнул на встрече глава государства, и вызвано решение о закупке двух новых самолетов повышенной вместимости последней модификации — «Боинг» 737-900. Обсуждая дальнейшие перспективы партнерства, стороны договорились о подготовке на базе компании «Боинг» кадров для гражданской авиации Туркменистана, включая как летный, так и технический состав и бортпроводников, а также о постройке в Ашхабаде сервисного центра и поставке запасных частей для Государственной национальной службы «Туркменховаёллары».

В последние три года «Туркменские авиалинии» приступили к эксплуатации новых для них «Боингов» 737 так называемого нового поколения. В первой половине 2007 г. компания получила пару машин модели 737-800, а затем — четыре 737-700, причем три последних поступили в республику совсем недавно, в августе—сентябре этого года. По сообщением в туркменских СМИ, к 2011 г. планируется приобрести еще два «Боинга» с «большой дальностью полетов, высоким уровнем безопасности и комфорта».

Отдельно стоит сказать об «иномарках» для перевозки высших должностных лиц Туркменистана, в первую очередь его президента. Эти машины внешне ничем не отличаются от обычных пассажирских и окрашены в те же цвета «Туркменховаёллары». Помимо уже упоминавшегося полученного еще в 1993 г.

ный рейс Ашхабад—Париж. В московский аэропорт «Домодедово» выполняется семь рейсов в неделю, в С.-Петербург, Минск и Алматы — по два. Таким образом, средняя еженедельная интенсивность полетов по международным линиям одного воздушного судна типа «Боинг» 737 и 757 («717-е» используются в Туркменистане на внутриреспубликанских рейсах) не превышает трех—четырёх рейсов — прямо скажем, негусто...

Справедливости ради отметим, что ситуация с международными рейсами стала улучшаться в последние годы. Так, 11 августа 2007 г. после 15-летнего перерыва возобновилось воздушное сооб-



Один из двух «бизнес-джетов» «Челленджер-605», приобретенных Туркменистаном в Канаде в 2008 г.

Richard Vandervord

«Боинга» 757-23А (EZ-A010), для этих целей в 2006 г. был приобретен единственный в стране широкофюзеляжный «Боинг» 767-32K/ER (EZ-A700), а летающий с начала 90-х небольшой британский «бизнесджет» ВАе 125-1000В (EZ-B021) в прошлом году дополнили два новых канадских «Челленджера-605» (EZ-B022, EZ-B023). Помимо самолетов зарубежного производства, в Туркмении недавно появились и «иномарки» — вертолеты. Так, например, «Туркменховаёллары» в настоящее время эксплуатирует два новых американских вертолета S76+ фирмы «Сикорский» (регистрационные номера EZ-S701, EZ-S702).

«Дырявая» сеть

Несмотря на наличие в составе парка магистральных воздушных судов «Туркменских авиалиний» двух десятков современных «Боингов» маршрутная сеть международных рейсов компании выглядит пока довольно скудной. Сегодня, не считая полетов в Россию и другие страны СНГ, таких направлений из Ашхабада всего с десяток: в Стамбул (10 рейсов в неделю), индийский Амритсар (6), Абу-Даби и Бирмингем (по 4), Бангкок (3), Лондон, Франкфурт, Дели и Пекин (по 2). В дополнение к ним туркменские авиаторы вот-вот должны открыть новый регуляр-

шение между Ашхабадом и Минском, причем соглашение об этом обе стороны подписали еще в 2002 г. В 2008 г. «Туркменские авиалинии» возобновили регулярные рейсы по маршруту Ашхабад—Киев—Ашхабад (регулярные рейсы между Туркменистаном и Украиной были приостановлены «Аэросвитом» в ноябре 2005 г., а «Туркменскими авиалиниями» в июне 2006 г., по причине разногласий в порядке конвертации вырученных украинской стороной с продажи билетов туркменских манатов в доллары США и в оплату поставок туркменского газа).

Весной этого года в рамках визита в Россию г-на Бердымухамедова было открыто регулярное авиасообщение между С.-Петербургом и Ашхабадом, инициатором открытия которого выступил туркменский президент. Пресс-секретарь аэропорта «Пулково» Ольга Антипова сообщила корреспонденту «Взлёт», что «Туркменские авиалинии» начали выполнять регулярные рейсы по этому маршруту с 13 апреля текущего года (до этого были лишь единичные чартерные рейсы, которые совершали авиакомпании ГТК «Россия», «Полет», «Красноярские авиалинии», «Сибирь» и те же «Туркменские авиалинии»). В период по 30 сентября 2009 г. «Туркменские авиалинии» выполняли на маршруте Ашхабад—С.-Петербург

96 рейсов и перевезли 7333 пассажира со средней загрузкой 49,63%. Тем не менее в «Пулково» считают, что «туркменское направление востребовано и будет развиваться».

В то же время, несмотря на предпринимаемые туркменскими властями усилия, восстановить авиасообщение со странами СНГ до объема, имевшегося в советское время, пока не удается. Например, руководитель отдела маркетинга международного аэропорта «Кишинев» Галина Тельпиз вспоминает, что «авиарейсы между Молдавией и Туркменистаном осуществлялись до 1991 г. два раза в неделю» и констатирует: «Планов на возобновление такого рейса пока нет, да и спроса на этот рейс тоже нет».

Не особо жалуют туркменское направление и отечественные авиаперевозчики. Первой российской компанией, совершающей регулярные полеты в Туркменистан, стала «Сибирь» (S7). Она выполняет рейсы из Москвы в Ашхабад с 28 февраля 2007 г. Сегодня они осуществляются из аэропорта «Домодедово» на самолете A319. Исполнявший на момент открытия рейса обязанности пресс-секретаря S7 Илья Новохатский говорил, что запустить его стало возможно лишь после смены власти в Туркменистане, когда произошла некоторая либерализация внешней политики. По его словам, выход на туркменский рынок был очень сложен, поскольку здесь созданы все условия для работы госмонополиста — «Туркменских авиалиний». Отметим, что ранее отечественные авиакомпании не летали в Туркменистан из-за проблем с конвертацией манатов — расплачиваться за услуги аэропорта надо было в местной валюте, а поменять ее было очень непросто, к тому же авиакомпаниям предлагался весьма невыгодный курс.

В 2008 г. пассажиропоток из московского аэропорта «Домодедово» в Ашхабад составил 130,2 тыс. чел., что на 11,8% больше, чем годом раньше, а грузопоток — 1 291 тонну. На протяжении последних пяти лет эти показатели стабильно росли (пиковый рост — 18,8% — наблюдался в 2007 г. в связи с началом выполнения рейсов на этом направлении авиакомпанией S7). Как сообщили корреспонденту «Взлёт» в «Домодедово», в ближайшее время значительных изменений на направлении в Туркменистан не ожидается, поскольку список перевозчиков и количество рейсов на этом направлении регламентированы межправительственными соглашениями. «Туркменховаёллары» является монополистом в своей стране, а в самом Туркменистане нет других перспектив-

Безопасность полетов по-туркменски

В отличие от большинства других республик бывшего СССР, ситуация с безопасностью полетов в гражданской авиации Туркменистана характеризуется довольно благополучными показателями. За все время независимости Туркмении здесь не произошло ни одной катастрофы с гражданскими самолетами — известно лишь об авариях одного Як-40 (СССР-88235) 13 мая 1992 г. на посадке в аэропорту Чарджоу (Туркменабада) и двух Ан-2 (EZ-07562 и EZ-07469) 14 сентября и 11 ноября 1993 г., не повлекших человеческих жертв.

Вместе с тем большой резонанс имела потеря в Афганистане три года назад туркменского вертолета Ми-8МТВ-1 (EZ-L481, заводской №96143), возвращавшегося домой из Пакистана, где он работал по линии Международного Комитета Красного Креста, оказывая помощь местному населению после случившегося в октябре 2005 г. разрушительного землетрясения. Связь с экипажем была потеряна около полудня 20 января 2006 г., через четверть часа после вылета из Пешавара в направлении Туркменабада (конечный пункт маршрута — Ашхабад). Последний раз экипаж связался с диспетчерами в 12.13 по местному времени при пересечении пакистано-афганской границы. На борту машины находилось семь человек, все — граждане Туркменистана.

Долгое время о судьбе пропавшего Ми-8 и его экипажа не было ничего известно. «В связи с тем, что связь с вертолетом была потеряна в период передачи вертолета от органа управления воздушным движением Пакистана органу управления воздушным движением Афганистана, а также прекращением радиолокационного обслуживания в этот же период времени, установить местонахождение вертолета не представлялось возможным, — говорилось в официальном заявлении Туркменистана на конференции ИКАО по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов, проходившей в Монреале 20–22 марта 2006 г. (этот документ можно найти на официальном сайте ИКАО). — Поиски пропавшего вертолета, возможно из-за ненадлежащей их организации или другим, неизвестным Туркменистану причинам, не привели к положительным



aviaforum.ru

результатам. В сложившейся ситуации ни одно из государств вероятного места события, считая, что происшествие имело место не на их территории, не взяло на себя ответственность за организацию расследования авиационного происшествия. Кроме того, в силу объективных причин, авиационная администрация государства Афганистан не может провести необходимые поисковые работы».

Найти пропавший туркменский Ми-8МТВ-1 удалось только спустя более четырех месяцев — 1 июня 2006 г. Как сообщил тогда представитель московского офиса Международного Комитета Красного Креста, «вертолет был найден в отдаленной горной местности в афганской провинции Каписа к северо-востоку от Кабула. Обнаружившие обломки вертолета сельские жители сообщили о том, что ими были найдены тела семерых погибших». Расследование катастрофы проводили авиационные власти Туркменистана. Вероятной причиной происшествия, по мнению комиссии, стало столкновение с рельефом в горной местности при плохой видимости в сложных метеоусловиях.

Потеря Ми-8МТВ-1 в Афганистане — единственная катастрофа в гражданской авиации Туркменистана за последние более чем десять лет. Помимо нее в республике зарегистрировано еще только одно авиационное происшествие с человеческими жертвами: 12 марта 1996 г. в заливе Кара-Богаз-Гол, в 1,5 км от берега, разбился вертолет Ми-8Т (EZ-22684, №8142) туркменской авиакомпании «Ахал». При подлете к морской буровой платформе в сложных метеоусловиях (сильный порывистый ветер) он столкнулся с водной поверхностью, погибли все находившиеся на борту 12 человек (трое членов экипажа и 9 пассажиров).

ных направлений для авиаперевозок из Москвы, кроме Ашхабада.

По состоянию на середину ноября, билеты в Ашхабад с датой вылета 15 декабря в авиакомпании «Сибирь» стоили от 8500 до 18 300 руб. в эконом-класс и от 26 800 до 35 700 руб. в бизнес-класс с учетом всех сборов. Что же касается «Туркменских авиалиний», то билеты на 15 декабря и дальше были уже раскуплены, а на 14 декабря оставалось всего пять мест. Купить их по цене 8900 руб. за эконом-класс и 14 500 руб. за бизнес-класс с учетом всех сборов можно было лишь в нескольких московских кассах.

Серьезной проблемой, отрицательно влияющей на конкурентоспособность «Туркменских авиалиний», является практическое отсутствие возможности бронирования билетов и вообще получения какой бы то ни было более-менее адекватной информации о компании через интернет. Например, на момент подготовки этого материала официальный сайт авиакомпании (*avia.gov.tm*) работал только в режиме стартовой страницы, не позволяя просмотреть никакой дополнительной информации, включая даже расписание рейсов, а указывавшийся ранее сайт *turkmenistanairlines.com* и его российская версия *turkmenistanairlines.ru* и вовсе перенаправлялись к поисковым серверам или сайтам туристических фирм. Стоит ли говорить, что без наличия такого, ставшего уже обыденным во всем мире, способа общения с авиакомпанией, надеяться на сколько-нибудь серьезную привлекательность для зарубежных пассажиров не приходится. Хотя причина такого положения дел очевидна: интернет в Туркменистане стал официально «разрешен» по сути только после смерти «Туркменбаши», и пока развит здесь еще крайне слабо.

По словам одного из собеседников «Взлёт», проблемы с расширением присутствия «Туркменских авиалиний» на международных рейсах могут быть связаны также с дефицитом специалистов по развитию маршрутной сети компании и отсутствием четкой выбранной стратегии развития авиакомпании и аэропорта. Кроме того, развитие уже невозможно без восстановления и модернизации аэропортов Туркменистана. Еще в первой половине этого десятилетия ни в одном аэропорту Туркменистана не было ни одного современного топливозаправщика. А немецкая «Люфтганза» в Ашхабаде, например, не подпускала местную сервисную технику к своим лайнерам «на пушечный выстрел», все привозя для себя из Германии.

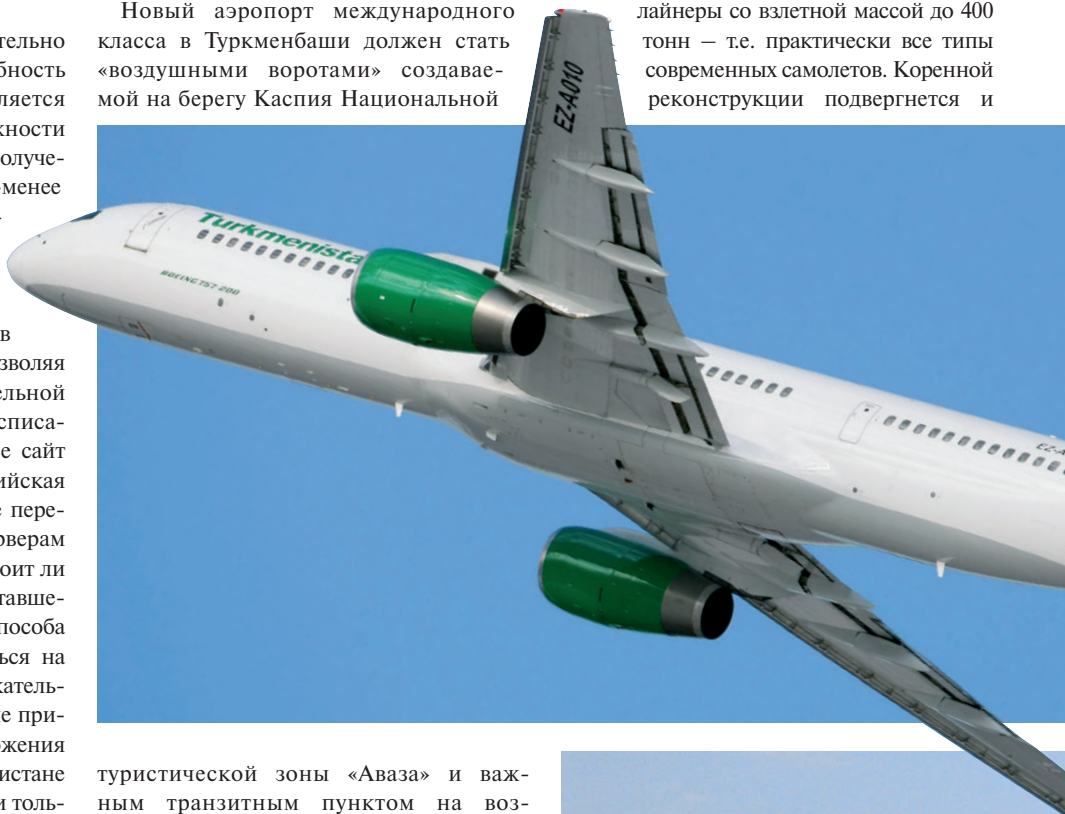
«Великолепная пятерка»

В наследие от СССР Туркменистану досталось около 20 аэродромов различного класса. Но большинство из них по сути так и не понадобилось современной Туркмении. По большому счету на сегодня здесь работает только пять аэропортов: самая современная на нынешний момент в Туркменистане главная воздушная гавань страны — Международный аэропорт им. Сапармурата Туркменбаши в Ашхабаде, а также Дашогуз, Мары, Туркменабад (бывший Чарджоу) и Туркменбаши (бывший Красноводск).

Новый аэропорт международного класса в Туркменбаши должен стать «воздушными воротами» создаваемой на берегу Каспия Национальной

лекса нефтеперерабатывающих заводов. Все эти новшества позволят значительно увеличить пропускную способность аэропорта.

Что касается старого здания аэровокзала, то оно перепрофилируется в грузовой терминал, а на площади перед ним появится крытая автостоянка. Значительно расширится перрон для маневров самолетов. Также появятся современное инженерно-навигационное оборудование и новая взлетно-посадочная полоса длиной 3,5 км и шириной 60 м, которая позволит обслуживать пассажирские и грузовые авиалайнеры со взлетной массой до 400 тонн — т.е. практически все типы современных самолетов. Коренной реконструкции подвергнется и



туристической зоны «Аваза» и важным транзитным пунктом на воздушных трассах из Европы в Южную и Юго-Восточную Азию. По заказу Государственной национальной службы «Туркменховаеллары» работы по строительству, реконструкции и оснащению объекта производит турецкая компания «Полилекс». Общая стоимость контракта — 125 миллионов евро.

Новое трехэтажное здание аэровокзала и его службы будут способны одновременно обслуживать шесть авиалайнеров и 800 пасс. в час. Из самолета в здание аэропорта и обратно пассажиры смогут проходить по телескопическим трапам. Примечательно, что заправка воздушных судов будет производиться из централизованной заправочной станции, т.е. без участия автозаправщиков, причем авиакеросин в аэропорт будет поступать по трубопроводу прямо с расположенного неподалеку Туркменбашинского комп-



существующая полоса. Окончательное открытие нового аэропорта в Туркменбаши запланировано на конец этого года.

А ранее в этом году, 5 марта, было введено в строй здание нового аэропорта в г. Мары общей стоимостью 5 млн долл. Новый Марыйский аэропорт, возведенный турецкой фирмой «Эфор», представляет собой двухэтажное здание площадью около 3,5 тыс. м². Пропускная способность нового терминала — 300 пассажиров в час. Внутри здания аэровокзала оборудованы VIP-зал, комната матери и ребенка, помещения для молитв, пункт обмена валюты, кафе. Помимо аэровокзального комплекса была построена взлетно-посадочная полоса длиной 3,5 км, рассчитанная на прием самолетов массой до 400 тонн.

Этот «Боинг» 757-200 (EZ-A010) был приобретен Туркменистаном в начале 90-х гг. для осуществления перелетов президента страны



Алексей Михеев

К сожалению, аэропорты в Дашогузе и Туркменабаде пока не подверглись реконструкции. Таким образом, на конец 2009 г. в Туркменинии фактически действует только три современных аэропорта, но остается вопрос — станут ли они действительно международными? Видимо, на данный вопрос можно ответить положительно только в отношении аэропорта в Туркменбаши — на туристическую зону «Аваза» правительство Туркменистана возлагает громадные надежды.

Негодный сервис. Вместо послесловия

Вкладывая немалые суммы в развитие гражданской авиации своей страны, первое лицо туркменского государства и его правительство, по-видимому, считает, что сервис «Туркменских авиалиний» и местных аэропортов для простых смертных по мановению волшебной палочки дотянется до уровня обслуживания президента в его «Боинге» 767 стоимостью примерно в 130 млн долл. Конечно, рядовому пассажиру «царское» отношение не нужно. Однако уповать на то, что «Туркменские авиалинии» с двумя звездами от британского независимого рейтингового агентства в сфере воздушного транспорта «Скайтракс» (Skytrax) завоюют расположение достаточного числа пассажиров за рубежом, не приходится. Мягко говоря, непонятна и информационная политика перевозчика и аэропорта в Ашхабаде. О странице авиакомпании в сети интернет уже говорилось, а аэропорт не имеет и такой. Конечно, причина информационной «импотенции»

двух ведущих субъектов гражданской авиации Туркмении известна и связана с ограничениями на доступ в интернет и к другим каналам информации, существовавшими при Ниязове. Однако приход на высший пост в государстве г-на Бердымухамедова позволяет надеяться на возможную «разгерметизацию» туркменского общества и осознание туркменскими авиаторами своего уязвимого положения в глобальном бизнесе авиоперевозок. По крайней мере, первые шаги второго туркменского президента обнадеживают. В своих предвыборных речах он говорил, что сделает интернет доступным для жителей Туркмении (тогда сетью пользовался всего 1% населения), и уже 17 февраля 2007 г. в Ашхабаде открылись первые два современных интернет-кафе.

Кроме того, по словам топ-менеджера известной западной компании, оказывающей консультационные услуги в области авиации, гражданской авиации Туркменистана мешают развиваться коррупция, непрозрачность принятия решений, а консультирование национального авиаперевозчика, например, по маршрутной сети бессмысленно, потому что все решается политически.

Подводя итог всему вышесказанному, можно сделать вывод, что дальнейшее успешное развитие гражданской авиации Туркменистана невозможно без либерализации экономики и наращивания информационной составляющей деятельности национального авиаперевозчика с перераспределением всей деятельности компании сугубо на клиента.



«Боинг» 717-200 в международном аэропорту Ашхабада

Юрий Барановский

Основные аэрокосмические и оборонные выставки в 2010 г.

27–30 января

Aeroexpo Marrakesh 2010

Место проведения: Aéroport Menara, Marrakech, Могоссо (Маракеш, Марокко)
 Организатор: IEC Maroc
 Тел.: + 212 (0) 5 22 47 06 00
 Факс: + 212 (0) 5 22 47 06 01
<http://www.aeroexpo-morocco.com>

2–7 февраля

Singapore Airshow 2010

Место проведения: New Changi Exhibition Centre, Singapore (Сингапур)
 Организаторы: Singapore Airshow & Events Pte.Ltd.
 Тел.: + 65 6542 8660
 Факс: + 65 6546 6062
 E-mail: dannysoong@singaporeairshow.com.sg, meiling@singaporeairshow.com.sg
<http://www.singaporeairshow.com.sg>

21–23 февраля

HELI-EXPO 2010

Место проведения: Houston, USA (Хьюстон, США)
 Организатор: Helicopter Association International
 Тел.: + 1 703 683 4646
 Факс: + 1 703 683 4745
 E-mail: heliexpo@rotor.com
<http://www.heliexpo.com>

23–28 марта

FIDAE 2010

Место проведения: Arturo Merino Benitez International Airport, Santiago, Chile (Сантьяго, Чили)
 Организатор: FIDAE 2010
 Тел.: + 56 2 873 9750
 Факс: + 56 2 8739780
<http://www.fidae.cl>

8–11 апреля

Aero 2010

Место проведения: Neue Messe Friedrichshafen, Germany (Фридрихсхафен, Германия)
 Организатор: Messe Friedrichshafen GmbH
 Тел.: + 49 7541 708 404
 Факс: + 49 7541 708 2404
<http://www.aero-friedrichshafen.com>

14–17 апреля

Двигатели 2010

Место проведения: ВВЦ, Москва
 Организатор: АССАД (Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения»)
 Тел.: (495) 369-80-48
 Тел./факс: (495) 366-45-88, 366-09-16
 E-mail: assad@assad.ru
<http://www.assad.ru>

19–22 апреля

DSA 2010

Место проведения: The APAC Exhibition Centre, Kuala Lumpur, Malaysia (Куала-Лумпур, Малайзия)
 Организатор: DSA Exhibition And Conference Sdn. Bhd.
 Тел.: + 603 4041 0311
 Факс: + 603 4043 7241
 E-mail: nar@dsaexhibition.com
<http://www.dsaexhibition.com>

19–22 апреля

Высокие технологии XXI века

Место проведения: ЦВК «Экспоцентр», Москва
 Организатор: ООО «Экспо-Экос»

Тел.: (495) 331-05-01, 331-13-33
 Факс: (495) 331-05-11, 331-09-00
 E-mail: vt21@vt21.ru
<http://www.vt21.ru>

20–22 мая

HELIRUSSIA-2010

Место проведения: МВЦ «Крокус Экспо», Москва
 Организатор: АВИ (Ассоциация Вертолетной Индустрии)
 Тел.: (495) 643-11-93
 Факс: (495) 643-11-94
 E-mail: info@helirusia.ru
<http://www.helirusia.ru>

8–13 июня

ILA 2010

Место проведения: Schoenefeld Airport, Berlin, Germany (Берлин, Германия)
 Организаторы: German Aerospace Industries Association (BDLI)
 Тел.: + 49 (0) 30 2061-4013
 Факс: + 49 (0) 30 2061-4023
 Messe Berlin GmbH
 Тел.: + 49 (0) 30 3038-2170
 Факс: + 49 (0) 30 3038-2013
<http://www.ila-berlin.com>

30 июня – 4 июля

UVS TECH 2010

Место проведения: «ТВК «Россия», г. Жуковский, Московская область
 Организатор: ООО «ЭКСПО-ЭККОС»
 Тел.: (495) 331-23-33, 332-36-01
 Факс: (495) 331-05-11
<http://www.uvs-tech.ru>

30 июня – 4 июля

MBCB-2010

Место проведения: «ТВК «Россия», г. Жуковский, Московская область
 Устроитель: ОВК «Бизон»
 Тел.: (495) 937-40-81
<http://www.idelf.ru>

17–18 июля

Royal International Air Tattoo

Место проведения: Fairford Airbase, Gloucestershire, United Kingdom (авиабаза Фейрфорд, Великобритания)
 Организатор: The Royal Air Force Charitable Trust Enterprises
 Тел.: + 44 1285 713456
 Факс: + 44 1285 713999
<http://www.airtattoo.com>

19–25 июля

Farnborough International Airshow 2010

Место проведения: Farnborough International Airshow Aerodrome, Farnborough, United Kingdom (Фарнборо, Великобритания)
 Организатор: Farnborough International Ltd.
 Тел.: + 44 1252 532 800
 Факс: + 44 1252 376 015
<http://www.farnborough.com>

12–14 августа

LABACE 2010

Место проведения: Sao Paulo - SP - Brazil (Сан Пауло, Бразилия)
 Организатор: ABAG - Associacao Brasileira de Aviacao Geral
 Тел.: + 55 11 5032 2727

Факс: + 55 11 5031 1900
 E-mail: labace@abag.org.br
<http://www.abag.org.br>

9–12 сентября

Гидроавиасалон 2010

Место проведения: Территория испытательно-экспериментальной базы (ГИЭБ) ТАНТК им.Г.М. Бериева, Геленджик
 Выставка авиатехники: Аэропорт «Геленджик»
 Организатор: ООО «Гидроавиасалон»
 Тел./факс: (8634) 31-54-15, 31-81-44
 E-mail: gas@beriev.com
<http://www.gidroaviasaloon.com>

15–17 сентября

JET Expo 2010

Место проведения: МВЦ «Крокус Экспо», Москва
 Организатор: «Jet Expo»
 Тел.: (495) 739-55-22
 Факс: (495) 690-16-15
<http://www.jetexpo.ru>

21–25 сентября

Africa Aerospace and Defence 2010

Место проведения: Air Force Base Ysterplaat, Cape Town, South Africa (Кейптаун, ЮАР)
 Организатор: Kagiso Exhibitions (Pty) Limited
 Тел.: + 27 11 661 4000
 Факс: + 27 11 496 3880
 E-mail: aad@amd.org.za
<http://www.aadexpo.co.za>

30 сентября – 4 октября

Авиасвит XXI

Место проведения: Аэродром «Киев-Антонов», п.г.т. Гостомель
 Устроитель: Государственная корпорация «Вектор»
 Тел.: + 38 044 455-93-90, 455-93-99
 Факс: + 38 044 417-00-68
 E-mail: zvory@ukrsat.com
<http://www.aviasvit.com.ua>

10–13 ноября

Indo Defence & Aerospace Expo & Forum 2010

Место проведения: JIEXpo Kemayoran Jakarta, Indonesia (Джакарта, Индонезия)
 Организатор: PT. Napindo Media Ashatama
 Тел.: + 62 21 8650962, 8644756, 8644785
 Факс: + 62 21 865 0963
 E-mail: info@napindo.com
<http://www.indodefence.com>

16–21 ноября

Airshow China 2010

Место проведения: Zhuhai International Airport, Zhuhai, China (Чжухай, Китай)
 Организатор: Zhuhai Airshow Co., Ltd.
 Тел.: + 86 756 336 9235
 Факс: + 86 756 337 6415
 E-mail: zhuhai@airshow.com.cn
<http://www.airshow.com.cn>

2–4 ноября

Dubai Helishow 2010

Место проведения: Dubai Airport Expo, Dubai, United Arab Emirates (Дубай, ОАЭ)
 Организатор: Mediac communication & exhibitions LLC
 Тел.: + 44 1293 823779
 Факс: + 44 1293 825394
 E-mail: cuthbert@mediacom.com
<http://www.dubaihelishow.com>