

национальный аэрокосмический журнал

www.take-off.ru

ВЗЛЁТ



1-2.2014 [109-110] январь-февраль



РОССИЙСКОЕ САМОЛЕТОСТРОЕНИЕ

итоги 2013 года

[с. 10]

репортаж: «СУПЕРДЖЕТЫ» В «ИНТЕРДЖЕТЕ» [с. 36]

РСК «МиГ»



реклама

ОАК



www.uacrussia.ru

www.migavia.ru



ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ

ОПИРАЯСЬ НА ВОЗДУХ,
ПОКОРЯЕМ СИЛУ
ПРИТЯЖЕНИЯ ЗЕМЛИ



реклама

МИ-26Т

Ми-26Т - самый грузоподъемный вертолет в мире! Обладает непревзойденными качествами в области грузоперевозок, позволяет перевозить технику и крупногабаритный груз до 20 тонн внутри кабины или на внешней подвеске. Вертолет способен совершать полеты днем и ночью в любых метеословиях.

WWW.RUSSIANHELICOPTERS.AERO



ВЗЛЁТ

1-2/2014 (109–110) январь–февраль

16+

Главный редактор
Андрей Фомин

Заместитель главного редактора
Владимир Щербаков

Редактор отдела воздушного транспорта
Артём Кореняко

Редактор отдела авионики, вооружения и БЛА
Евгений Ерохин

Обозреватель
Александр Велович

Специальные корреспонденты
Алексей Михеев, Виктор Друшляков, Андрей Зинчук, Руслан Денисов, Дмитрий Пичугин, Сергей Кривчиков, Антон Павлов, Александр Манякин, Юрий Пономарев, Юрий Каберник, Валерий Агеев, Наталья Печорина, Сергей Попсуевич, Сергей Бурдин, Сергей Жванский, Петр Бутовски, Мирослав Дьюроши, Александр Младенов

Дизайн и верстка
Григорий Бутрин
Михаил Фомин

НА ОБЛОЖКЕ:

На окончательной сборке в ЦОС КНАФ ЗАО «ГСС» – очередной новый серийный самолет Sukhoi Superjet 100. Комсомольск-на-Амуре, февраль 2013 г.

Фото: Марина Лысцева

Издатель
АЭР МЕДИА

Генеральный директор
Андрей Фомин

Заместитель генерального директора
Надежда Каширина

Директор по маркетингу
Георгий Смирнов

Директор по развитию
Михаил Фомин

Директор по специальным проектам
Артём Кореняко

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.
Учредитель: А.В. Фомин

© «Взлёт. Национальный аэрокосмический журнал», 2014 г.
ISSN 1819-1754

Подписной индекс в каталоге агентства «Роспечать» – 20392
Подписной индекс в объединенном каталоге «Пресса России» – 88695

Подписано в печать: 03.02.2014
Отпечатано в ООО «ФОТОН», г. Москва. Тираж: 5000 экз.
Цена свободная

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»

Адрес редакции: г. Москва, ул. Балтийская, д. 15

Почтовый адрес: 125475, г. Москва, а/я 7

Тел./факс: (495) 644-17-33, 798-81-19

E-mail: info@take-off.ru

www.take-off.ru взлёт.pdf

www.facebook.com/vzlet.magazine



Уважаемые читатели!

Этим номером «Взлёт» открывает свой десятый сезон, и по традиции мы начинаем год с подведения итогов. Минувший 2013-й был богат на события в авиационном мире. Во французской Тулузе поднялся в воздух первый широкофюзеляжный лайнер нового поколения A350XWB, а в канадском Мирабеле – прототип новейшего пассажирского самолета CSeries, призванного занять нишу между сегодняшними «регионалами» и среднемагистральными машинами. Embraer анонсировал программу глубоко модернизированного семейства региональных лайнеров E2. Boeing отправил в небо первый 787-9 и запустил программу 777X, а оба лидера мирового авиастроения в очередной раз удивили своими рекордами по поставкам и новым заказам. Американцы построили уже сотый F-35, а китайцы подняли свой первый собственный тяжелый транспортный Y-20. Все эти события в мире так или иначе становились темами нашего журнала в прошлом году.

А что же у нас? Приятно отметить, что в этот раз есть чем гордиться и нам. И пусть в России в прошлом году не взлетело принципиально новых самолетов, важных событий оказалось немало. Столько, что мы не смогли их уместить в привычной десятке. Поэтому «Топ-10» важнейших событий минувшего года в российской авиации мы решили разделить на два: один рейтинг посвящен отечественному авиастроению, другой – воздушному транспорту. И там, и там в 2013 г. произошли заметные подвижки.

Семь лет подряд, анализируя результаты и перспективы российского гражданского самолетостроения мы ждали и никак не могли дожидаться давно обещанного рывка, но надежды сохранялись, потому эти наши обзоры так и назывались: «В преддверии подъема». Итоги прошедшего года показали: движение вперед, похоже, наконец, началось. Так может уже пора сменить название обзора? Мы думали об этом, но все же решили пока оставить всё как есть. Чтобы, как говорится, не оглядываться. Но если тенденция сохранится – а сегодня к этому есть все предпосылки – то наверно в следующий раз эту нашу начавшую реализовываться давнюю надежду можно будет воплотить и в новом заголовке. Очень бы хотелось верить, что наши оптимистические прогнозы сбудутся. Мы уже почти догнали канадцев по выпуску реактивных «регионалов», наши «суперджеты» вышли на авиалинии Западного полушария и, заметим, очень неплохо там себя показывают. Будем надеяться, что движение к намеченным целям продолжится – а скорость этого движения будет только расти.

Год обещает быть интересным. До новых встреч на страницах «Взлёта»! Уверен, нам будет что рассказать интересного о нашей и не только нашей авиации!

С наилучшими пожеланиями,

Андрей Фомин
главный редактор журнала «Взлёт»



6



10



36



44



48



52

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Российское авиастроение 2013

События года 4

- Ил-76МД-90А готовится ко второму этапу ГСИ 6
- «Вертолеты России» подвели итоги 6
- Boeing опережает по поставкам, а Airbus – по заказам 8
- «Битва регионалов»: предварительные итоги 2013 г. 9

В преддверии подъема – 8. Долгожданный рост начался?

Российское гражданское самолетостроение в 2013 году 10

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Воздушный транспорт 2013

События года 30

- «Аэрофлот» тасует флот 32
- Boeing 737 – новый тип в парке «Северного Ветра» 34
- «Трансаэро» полетела с дисконтом 34
- «Твин Оттеры» наконец приступили к полетам на Чукотке 35

«Суперджеты» в «Интерджете»

Первые результаты эксплуатации SSJ100 в Мексике 36

Саратовские E195 приступили к полетам 44

Авиатранспорт Татарстана: перезагрузка 48

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ

Построен 100-й F-35 52

КОНТРАКТЫ И ПОСТАВКИ

- «Суперджеты» выходят на вторичный рынок 56



**ЕДИНСТВО
ВО МНОЖЕСТВЕ**



реклама

VK-2500

Российский двигатель
для вертолетов среднего класса

ОАО «Объединенная двигателестроительная корпорация»

Россия, 121357, г. Москва, ул. Верейская, д. 29, стр. 141

e-mail: info@uk-odk.ru web: www.uk-odk.ru



Российское авиастроение 2013

События года



Рост выпуска SSJ100 и начало коммерческой эксплуатации в дальнем зарубежье

Самой результативной и динамично растущей коммерческой программой отечественного авиастроения в 2013 г. стал серийный выпуск новых реактивных региональных авиалайнеров Sukhoi Superjet 100. За год было изготовлено 24 таких самолета – вдвое больше, чем в 2012 г. В это число вошли и четыре первых лайнера версии LR (увеличенной дальности). Новая модификация была сертифицирована в августе 2013 г. и уже начала поставляться заказчикам. Другими важными событиями года по программе SSJ100 стало существенное расширение коммерческих эксплуатантов нового лайнера. «Суперджеты» начали перевозить пассажиров авиакомпании «Якутия» и «Московия», вышли на линии в дальнем зарубежье – в Индонезии, Лаосе и Мексике. Мексиканская авиакомпания Interjet стала первым оператором SSJ100 в Западном полушарии, демонстрируя на них впечатляющие результаты интенсивности эксплуатации.



Первые МиГ-29К для ВМФ России

В конце 2013 г. изготовлены и сданы заказчику первые четыре многофункциональных корабельных истребителя МиГ-29К/КУБ для авиации ВМФ России. Они построены в рамках заключенного в 2012 г. государственного контракта на поставку Минобороны России 24 таких самолетов, предназначенных для оснащения авиагруппы ТАВКР «Адмирал Кузнецов» Северного флота ВМФ России. Кроме того, в течение 2013 г. продолжался серийный выпуск истребителей МиГ-29К/КУБ для Министерства обороны Индии. В августе–сентябре 2013 г. самолеты МиГ-29К/КУБ успешно выдержали заключительный этап летных испытаний на борту модернизированного в России по заказу ВМС Индии авианосца «Викрамадитья», сданного в ноябре заказчику. В начале 2014 г. к полетам на новых «МиГах» с палубы уже прибывшего к берегам Индии «Викрамадитьи» приступят индийские морские летчики.



Рост поставок самолетов марки «Сухой» российским ВВС

В 2013 г. Министерству обороны России было передано 32 новых боевых самолета марки «Су»: 14 многофункциональных фронтовых бомбардировщиков Су-34, четыре двухместных многоцелевых истребителя Су-30М2 (первые поставки КНААЗ по контракту 2012 г.), а также 14 двухместных сверхманевренных многоцелевых истребителей Су-30СМ (поставщик – корпорация «Иркут»). Кроме того, на КНААЗ были изготовлены 12 очередных серийных одноместных сверхманевренных многофункциональных истребителей Су-35С, официальная передача которых заказчику состоится в феврале этого года. Таким образом, общий объем производства новых боевых самолетов марки «Су» в 2013 г. для ВВС России достиг 44 машин, что вдвое больше, чем годом ранее. Объем контрактов на самолеты Су-27/30/34/35, заключенных Минобороны с компанией «Сухой» и корпорацией «Иркут» за последние шесть лет превысил 260 машин.



Поставки Ан-148 госзаказчикам

В 2013 г. Объединенная авиастроительная корпорация в лице Воронежского акционерного самолетостроительного общества успешно выполнила два первых контракта на поставку новых самолетов Ан-148 государственным заказчикам: двух самолетов-салонов Ан-148-100ЕА – в СЛО «Россия» и двух конвертируемых пассажирско-санитарных Ан-148-100ЕМ – авиации МЧС России. Кроме того, предприятие изготовило один самолет-салон Ан-148-100ЕА для Управления авиации ФСБ России и получило крупный заказ от Минобороны: в мае 2013 г. был заключен контракт на поставку российским военным в течение пяти лет 15 самолетов Ан-148-100Е. Первый из них был сдан заказчику в декабре. Всего в рамках консолидированного госзаказа предусматривается изготовление не менее 31 самолета Ан-148 для различных государственных структур и ведомств.

Новые российские вертолеты

На авиасалоне МАКС-2013 в августе состоялся дебют первых летных образцов новейшего среднего многоцелевого вертолета Ка-62, строящегося в кооперации с ведущими мировыми производителями авиадвигателей и трансмиссий, и глубоко модернизированного транспортно-пассажирского вертолета Ми-171А2, призванного стать преемником нынешних Ми-17 и Ми-171 на мировом рынке коммерческих вертолетов. В ноябре 2013 г. начались летные испытания опытного вертолета Ми-38-2 (ОП-3) с отечественными двигателями ТВ7-117В разработки компании «Климов». Все три машины включены в перспективный модельный ряд холдинга «Вертолеты России» и должны занять заметное место в его программах производства транспортных вертолетов для внутренних заказчиков и мирового рынка.



5

Новые программы транспортной авиации

Важными событиями 2013 г. стали успешное завершение летно-конструкторских испытаний и первого этапа Государственных совместных испытаний модернизированного транспортного самолета Ил-76МД-90А («476») производства ЗАО «Авиастар-СП». На предприятии приступили к окончательной сборке первых серийных машин этого типа. Кроме того, летом 2013 г. Минобороны России приняло принципиальное решение о возобновлении работ по легкому военно-транспортному самолету Ил-112В. Контракт на опытно-конструкторские работы и постройку на ОАО «ВАСО» опытных образцов Ил-112В планируется заключить в 2014 г. Российско-индийское совместное предприятие в 2013 г. продолжило проектирование перспективного среднего многоцелевого транспортного самолета МТА, серийное производство которого предполагается наладить на ЗАО «Авиастар-СП».



6

Начато обучение курсантов ВВС России на Як-130

Корпорация «Иркут» поставила в 2013 г. Министерству обороны России 18 очередных учебно-боевых самолетов Як-130. В результате, в Борисоглебском учебном авиационном центре ВВС России к началу 2014 г. имелось уже более 40 таких машин. Весной прошлого года на них началось обучение курсантов – будущих военных летчиков российских ВВС. Контракт с Минобороны предусматривает постройку и поставку 55 самолетов Як-130 с опционом еще на 10 машин. Очередным результатом усилий корпорации «Иркут» по продвижению Як-130 на мировой рынок, в рамках которого в 2011 г. уже поставлено 16 таких самолетов в Алжир, стало подписание в конце 2013 г. контракта на крупную партию Як-130 для Бангладеш. В портфеле заказов «Иркута» также контракт на четыре Як-130 для Республики Беларусь.



7

Объем поставок «Вертолетов России» превысил 300 машин

Холдинг «Вертолеты России», объединяющий активы подавляющего большинства отечественных вертолетостроительных предприятий, по итогам 2013 г. достиг новых рекордных показателей по количеству построенной и поставленной заказчикам авиационной техники, впервые достигшему 303 вертолетов. При сохранении высокой востребованности отечественных вертолетов на мировом рынке возросла доля поставок заказчикам в России. Так, ощутимо увеличились поставки новых отечественных вертолетов Министерству обороны России, которое получило в 2013 г. крупные партии многоцелевых вертолетов Ми-8АМТШ и Ми-8МТВ-5-1, а также очередные партии боевых вертолетов Ка-52 и Ми-28Н, тяжелых транспортных Ми-26, учебных Ка-226 и «Ансат-У».



8

Прогресс в программе испытаний ПАК ФА

К концу 2013 г. на летных испытаниях находилось уже пять опытных образцов Перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА) – разрабатываемого компанией «Сухой» истребителя пятого поколения Т-50. В начале прошлого года для продолжения испытаний на базе компании в Жуковском из Комсомольска-на-Амуре перелетел четвертый прототип самолета, впервые выполнивший столь дальний полет (протяженность – около 7000 км). В ноябре за ним последовал соборанный осенью на КнААЗ пятый летный экземпляр Т-50. На опытных образцах ПАК ФА выполнено более 350 полетов, начата отработка новейших систем комплекса бортового оборудования, в т.ч. БРЛС с АФАР разработки НИИП им. В.В. Тихомирова. В первом квартале 2014 г. ПАК ФА должен быть предъявлен на Государственные совместные испытания.



9

Испытания ПД-14

На авиасалоне МАКС-2013 впервые был представлен натурный образец двигателя-демонстратора ПД-14 – первого в ряду перспективного семейства двигателей тягой 9–18 тонн, создаваемого пермскими моторостроителями совместно с их партнерами по ОДК для ближне-среднемагистральных пассажирских самолетов МС-21, перспективного среднего транспортного самолета МТА и др. В феврале прошлого года завершились испытания двигателя-демонстратора второй сборки по оценке основных термодинамических параметров, а в июле выполнен третий этап испытаний, включавший, в частности, первый вывод на взлетный режим работы. К концу года изготовлены два опытных двигателя ПД-14: на одном предстоит подтвердить работоспособность новейшей системы управления разработки ОАО «СТАР», на другом будет проверена работа всех систем и узлов новой силовой установки.



10

Ил-76МД-90А готовится ко второму этапу ГСИ

4 декабря 2013 г., по завершении первого этапа Государственных совместных испытаний, опытный образец модернизированного транспортного самолета Ил-76МД-90А (№01-02) выполнил перелет из подмосковного Жуковского в Ульяновск, где на базе ЗАО «Авиастар-СП» пройдет необходимые доработки по результатам проведенных испытаний и в соответствии с уточненными требованиями заказчика.

Напомним, впервые взлетевший в Ульяновске 22 сентября 2012 г. первый летный образец Ил-76МД-90А с конца января прошлого года базировался в Жуковском, где до начала мая на нем было выполнено 19 полетов по программе заводских летно-конструкторских испытаний. Пилотировал машину «ильюшинский» экипаж во главе с летчиком-испытателем первого класса Героем России Николаем Куимовым. После необходимых доработок на Летно-испытательной и доводочной базе ОАО «Ил» 5 июля самолет был предъявлен на Государственные совместные испытания. Первый полет по программе ГСИ состоялся 10 июля, а всего в ходе успешно завершившегося в ноябре первого этапа ГСИ совместные экипажи ОАО «Ил» и ГЛИЦ МО РФ выполни-

ли на нем 38 полетов, в которых было проверено функционирование пилотажно-навигационного комплекса «Купол-III-76М(А)» и всех его подсистем, а также топливной системы, системы автоматического управления, радиосвязного оборудования. Отработаны предельные по прочности режимы на максимальной скорости и предельные перегрузки, выполнены полеты с максимальной взлетной массой 210 тонн и максимальной посадочной массой 170 тонн, отработана методика ухода самолета на второй круг при имитации отказа одного и двух двигателей. По результатам первого этапа ГСИ подготовлено Предварительное заключение, дающее «зеленый свет» выпуску на «Авиастаре» установочной партии Ил-76МД-90А.

Как сообщается в газете «Старт» (выпуск за 12 декабря 2013 г.), в ходе доработок на заводе-изготовителе на первый Ил-76МД-90А будут установлены новые бортовые комплексы связи и обороны, которые предстоит испытать во время второго этапа ГСИ. Тогда же будет отработано десантирование с самолета техники и грузов.

«Надеемся, что в апреле-мае 2014 г. начнется второй этап Государственных совместных испытаний самолета, – рассказывает генеральный директор ЗАО «Авиастар-СП» Сергей Дементьев. – До этого времени планируем доработать машину по замечаниям, выявленным в период летно-конструкторских и государственных совместных испытаний, под техническое задание Министерства обороны

РФ. Первый серийный самолет Ил-76МД-90А мы должны сдать уже в 2014 г. В этом году также ожидаем подписания контракта на поставку Минобороны топливозаправщиков, которые будут созданы на базе самолета Ил-76МД-90А. Таким образом, до 2020 г. мы рассчитываем построить до 80–83 таких воздушных судов».

В настоящее время на «Авиастаре» завершается сборка головного серийного Ил-76МД-90А (№01-03). Ожидается, что в апреле он будет выкачен на летно-испытательную станцию. А осенью за ним должен последовать второй аналогичный самолет (№01-04). На сборке находится и третья серийная машина, а в цехах заготовительного производства ведется изготовление деталей и агрегатов для следующих десяти самолетов. **А.Ф.**



Евгений Ерохин

«Вертолеты России» подвели итоги

Холдинг «Вертолеты России» (дочерняя компания ОПК «Оборонпром», входящей в Госкорпорацию «Ростех») объявил о предварительных итогах своей работы в 2013 г. В течение прошедшего года для российских и иностранных заказчиков предприятиями холдинга было изготовлено 303 вертолета, что на 13 машин (4,5%) больше, чем в 2012 г. По прогнозам коллеги холдинга, консолидированная выручка по РСБУ за 2013 г. превысит 140 млрд руб.

«В 2013 г. холдинг продолжил развитие как современная, высокоэффективная и динамичная российская компания, – заявил генеральный директор «Вертолетов

России» Александр Михеев. – Мы полностью выполнили государственный оборонный заказ, поставляли военные вертолеты на экспорт и изготовили десятки партий надежных и безопасных коммерческих вертолетов для российских и иностранных заказчиков».

Твердый портфель заказов холдинга по состоянию на декабрь 2013 г. составил 772 вертолета на общую сумму свыше 370 млрд руб. Работа предприятий холдинга в 2014 г. обеспечена контрактами на 100%, в 2015-м – на 73%, а в 2016-м – на 25%.

В уходящем году продолжилась модернизация производства: на предприятиях введено свыше 800 единиц нового оборудования.

Больших результатов удалось достичь в реализации инвестиционных проектов – завершено технологическое развитие механикообрабатывающего, гальванического и композитного производств. Существенно (на 12,4%) увеличилась выработка на одного сотрудника холдинга, достигшая 3,4 млн руб.

Одним из важнейших приоритетов деятельности холдинга признано ускорение сроков реализации перспективных программ, направленных на создание и вывод на мировой рынок новых многоцелевых вертолетов Ка-62, Ми-38 и Ми-171А2. Кроме того, в 2013 г. подписано соглашение с компанией AgustaWestland по

совместной разработке нового легкого вертолета взлетной массой 2,5 тонны. В сфере разработки и создания новых образцов вертолетной техники на 2014 г. запланировано продолжение развития инфраструктуры Национального центра вертолетостроения в подмосковном Томилино. В сфере корпоративного строительства в течение 2014 г. планируется продолжить оптимизацию системы управления в холдинге для обеспечения перехода от финансовой модели управления к операционной. Должна окончательно завершиться реструктуризация и оптимизация производств основных и специализированных предприятий холдинга. **А.Ф.**

22 - 24 мая
КРОКУС ЭКСПО



Организатор:

МИНПРОМТОРГ
РОССИИ

При поддержке:

АВИ

HELIRUSSIA

7-я Международная выставка вертолетной индустрии

Устроитель:


Русские
выставочные
системы

2014

www.helirusia.ru

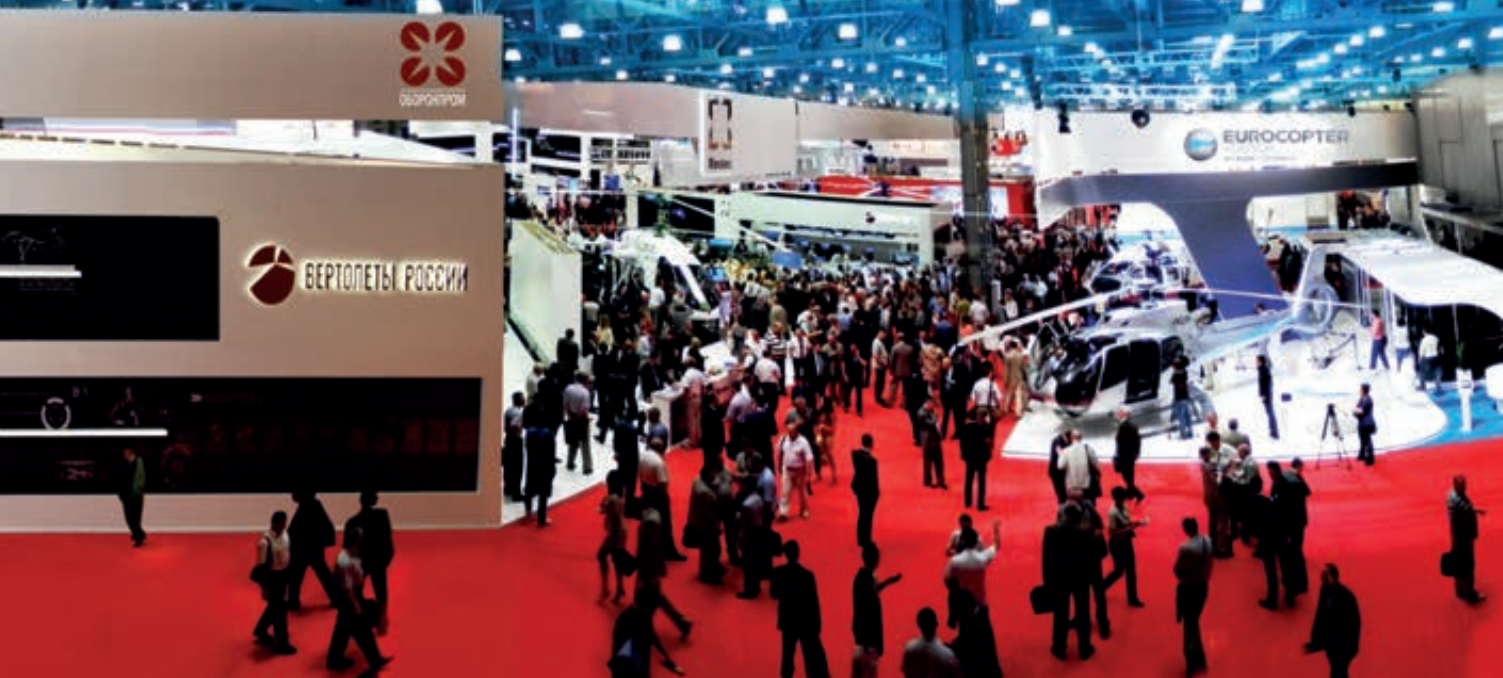
Титульный спонсор:

 ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ

Генеральный спонсор:

 EUROCOPTER
VOSTOK
AN EADS COMPANY

реклама



Boeing опережает по поставкам, а Airbus – по заказам

Две ведущие авиастроительные компании мира, американская Boeing и европейская Airbus, в первой половине января по традиции обнародовали предварительные результаты своей деятельности в минувшем году. Более подробные годовые отчеты появятся несколько позже, но в целом ситуация уже ясна. Американцы второй год подряд обошли европейцев по количеству поставленных авиалайнеров (до 2012 г. в течение 10 лет лидерство здесь принадлежало Airbus), но, в отличие от предыдущего года, уступили им по числу полученных новых заказов.

В общей сложности Boeing поставил в 2013 г. своим заказчикам 648 гражданских самолетов (годом ранее – 601, рост на 7,8%), установив свой личный исторический рекорд, а также получил 1531 новый заказ. С учетом имевших место отказов это вылилось в 1355 «чистых» заказов на авиалайнеры различной вместительности – это третий за всю историю существования компании результат (рекордные 1413 «боингов» были заказаны в 2007 г., а в 2012 г. этот показатель составил 1203 лайнера). Рекордным оказался и суммарный портфель заказов Boeing, который на конец 2013 г. достиг 5080 самолетов (годом ранее – 4373).

«Стабильно наращивая темпы выпуска авиалайнеров, Boeing в 2013 г. показал высочайшие результаты, – подчеркнул президент и старший исполнительный директор Boeing Commercial Airplanes Рэй Коннер. – Мы поставили нашим заказчикам больше современных и экономичных авиалайнеров, чем когда-либо в нашей истории, и это является наглядным показателем того, на что способна наша команда... Предстоящий год будет очень интересным, поскольку мы планируем поставить первый 787-9, продолжить проектно-конструкторские работы по нашим новейшим программам 737MAX, 787-10 и 777X, а также повысить темп выпуска 737-х».



Boeing

Европейский консорциум Airbus, в свою очередь, поставил в минувшем году 626 самолетов, т.е. на 22 авиалайнера или 3% меньше, чем заокеанский конкурент. В то же время, как и американцы, европейские авиастроители показали лучший за всю свою историю результат: предыдущий личный рекорд по поставкам, достигнутый в 2012 г., составлял 588 авиалайнеров. Таким образом, за прошедший год Airbus продемонстрировал рост производства на 38 машин (6,5%).

В пресс-релизах компании указывается, что она «установила новый мировой рекорд по полученным заказам». В течение года Airbus подписал новые контракты на 1619 авиалайнеров совокупной каталожной стоимостью 240,5 млрд долл. С учетом полученных в течение года отказов, количество «чистых» заказов европейских авиастроителей составило 1503 машины совокупной стоимостью по каталогу 225 млрд долл. Благодаря этому Airbus занял 51% мирового рынка авиалайнеров вместимостью от 100 пасс. Примечательно, что годом ранее Airbus получил «чистых» заказов

«всего» на 833 авиалайнера, т.е. рост по данному показателю превысил 80%! Это было обеспечено, главным образом, существенным увеличением портфеля заказов на новейший широкофюзеляжный лайнер A350XWB, последовавшим после первого полета опытного экземпляра этой машины, состоявшегося в июне 2013 г., а также заключением внушительных контрактов на модернизированное семейство A320neo. В конечном итоге портфель заказов компании достиг 5559 авиалайнеров общей каталожной стоимостью 809 млрд долл., что, по уверениям руководителей Airbus, позволяет загрузить его производство на восемь лет вперед.

В заключение, несколько слов о результатах деятельности «военных» подразделений обоих авиастроительных гигантов. Boeing поставил в течение минувшего года 62 боевых самолета (14 истребителей F-15 и 48 палубных самолетов F/A-18E/F и EA-18G), а также 10 военно-транспортных C-17 и 11 морских патрульных P-8. В число восьми десятков поставленных вертолетов вошли 37 боевых «апахей» и 44 транспортных «чину-

ка». Рост по поставкам военных самолетов составил 17%, по вертолетам – почти 16%.

Военному подразделению Airbus (Airbus Military) пришлось довольствоваться в 2013 г. передачей заказчикам всего 31 самолета. В это число вошли семь заправщиков A330MRTT и два первых серийных средних военно-транспортных A400M, которые получили ВВС Франции, а также 22 легких транспортных C295 и CN235. Годом ранее Airbus Military поставил заказчикам 29 военных самолетов.

В.Ц.

Поставки и заказы Boeing и Airbus в 2013 г.			
Модель	Поставки	«Чистые» заказы	Портфель заказов
Boeing			
737	440	1046	3680
747	24	12	55
767	21	2	49
777	98	113	380
787	65	182	916
Всего	648	1355	5080
Airbus			
A320ceo/neo	493	1162	4298
A330	108	69	267
A350XWB	–	230	812
A380	25	42	182
Всего	626	1503	5559

«Битва регионалов»: предварительные итоги 2013 г.

В связи с тем, что наша страна все активнее выходит на мировой рынок региональных самолетов, особый интерес представляют достижения лидеров отрасли, специализирующихся сегодня на поставках подобной техники. Таковых в мире пока три: бразильский Embraer, производящий реактивные машины семейства E-Jets, канадская Bombardier Aerospace, выпускающая реактивные самолеты серии CRJ, турбовинтовые Q400 и готовящаяся к поставкам новейшего семейства CSeries, а также франко-итальянская компания ATR, строящая одноименные «турбопропы» двух моделей.

Первым среди участников «битвы регионалов» 15 января 2014 г. отчитался бразильский Embraer. По официальным данным компании, за 2013 г. она полностью выполнила намеченный план по поставкам и передала заказчикам 90 региональных авиалайнеров, что несколько меньше результата предыдущего года, когда было поставлено 106 таких машин. Наибольшим спросом в 2013 г. пользовались самолеты модели E190 – их отправилось к новым владельцам 45 штук (в 2012 г. – 62). На втором месте оказались E175 (24 против 20 в 2012 г.), на третьем – E195 (17 машин против 23 годом ранее). Самых маленьких в семействе E170 было поставлено всего 4 единицы (в 2012 г. и вовсе лишь один).

Важнейшим событием года для Embraer стал официальный

запуск программы модернизированного семейства E-Jets E2, на которые в 2013 г. было получено сразу 150 твердых заказов (в т.ч. на E175-E2 – 100, на E190-E2 и E195-E2 – по 25). С учетом этих контрактов и чрезвычайно успешных продаж E175 портфель заказов Embraer на конец года достиг 429 региональных лайнеров (год назад он был почти в 2,5 раза меньше – 185 машин). Лидирует в нем модель E175 – предстоит поставить еще 188 таких самолетов, далее следуют будущий E175-E2 (100) и сегодняшний E190 (73).

Следом за Embraer подвела свои итоги канадская компания Bombardier, существенно уступившая бразильским конкурентам по поставкам реактивных «регионалов», а европейской ATR – по «турбопропам». Всего канадцы передали заказчикам 55 региональных авиалайнеров (в 2012 г. – 50), в т.ч. 26 реактивных машин серии CRJ (18 CRJ-900, семь CRJ-1000 и один CRJ-700), что, правда, на 12 машин больше, чем годом ранее, и 29 турбовинтовых Q400 (в 2012 г. – 36).

«Глобальная экономика все еще остается слабой, и поскольку ее восстановление происходит медленнее, чем изначально ожидалось, 2013 г. был для авиационной промышленности не простым. Но даже несмотря на это, мы показали в целом хороший результат, – подчеркнул в этой связи президент и старший испол-

нительный директор Bombardier Aerospace Гай Хэчи. – Мы смогли получить твердые заказы от большого количества заказчиков как на традиционных, так и новых рынках».

Главные усилия Bombardier сейчас направлены на проведение испытаний и вывод на рынок новейших реактивных самолетов CSeries, портфель твердых заказов на которые к началу 2014 г. достиг 198 машин. Первый полет опытного CS100 состоялся в сентябре 2013 г. Однако программа пока отстает от намеченного графика: за первые четыре месяца летных испытаний удалось выполнить всего лишь около 20 полетов с налетом порядка 50 часов из запланированных 2400 часов, необходимых для сертификации лайнера. В результате, в январе Bombardier официально заявила о переносе срока начала поставок серийных CS100 с конца 2014 г. на вторую половину 2015 г. и CS300 – на первую половину 2016 г.

Наконец, 23 января результаты работы в 2013 г. опубликовала европейская ATR, неуклонно наращивающая поставки своих турбовинтовых самолетов. В минувшем году она поставила 74 новых лайнера, включая 67 ATR-72-600 и семь ATR-42-600. Это на 10 больше, чем годом ранее, что соответствует росту на 16%. Выручка компании возросла на 13% – до 1,63 млрд долл. В течение 2013 г. европейцам удалось заключить контракты еще на

89 «турбопропов» (ATR-72-600 – 79, ATR-42-600 – 10), в итоге портфель твердых заказов компании составил 221 машину общей каталожной стоимостью 5,3 млрд долл. Он загрузит производственные мощности ATR на три года вперед.

Примечательно, что в официальную статистику ATR по поставкам 2013 г. включены и два новых самолета ATR-42-600 для отечественной авиакомпании «Таймыр» (Nordstar). Они были изготовлены и полностью испытаны в течение прошлого года, но, судя по всему, в Россию пока еще не прибыли. В то же время в 2013 г. в нашу страну поступили первые самолеты Embraer E195 и Bombardier Q400, правда машины эти прибыли к нам не непосредственно с заводов-изготовителей, а со вторичного рынка. Поставки E190/195 и Q400 в Россию стали возможными после того, как они были сертифицированы Авиарегистром МАК – соответствующие сертификаты типа были выданы им в 2012 г.

В.Щ.

Поставки и заказы новых региональных самолетов в 2013 г.			
Семейство самолетов	Поставки	Заказы	Портфель заказов
Реактивные самолеты			
Embraer EJets	90	334	429
Bombardier CRJ	26	30	111
Bombardier CSeries	–	34	198
Всего	116	398	738
Турбовинтовые самолеты			
ATR-42/72	74	89	221
Bombardier Q400	29	17	26
Всего	103	106	247



Bombardier

Андрей ФОМИН

В ПРЕДДВЕРИИ ПОДЪЕМА – 8 Долгожданный рост начался?

Российское гражданское самолетостроение в 2013 году

Стало уже традицией, что в начале каждого года наш журнал подводит итоги работы российской авиапромышленности в году минувшем. Первая такая публикация, анализирующая результаты и перспективы серийного производства пассажирских и транспортных самолетов в России, появилась семь лет назад, вскоре после создания Объединенной авиастроительной корпорации, определившей одной из главных своих целей радикальный рост выпуска гражданских авиалайнеров. Поэтому и первый наш итоговый обзор был назван «В преддверии подъема». К сожалению, вопреки декларировавшимся планам, заметного увеличения объемов производства и поставок быстро добиться не удалось. На протяжении 2007–2010 гг. он не превышал

10–15 лайнеров к год. Первые признаки подъема стали намечаться только в начале этого десятилетия: лишь в 2012 г. удалось преодолеть рубеж двух десятков построенных пассажирских и транспортных машин. А по итогам 2013 г. рост производства составил уже 64% – из сборочных цехов российских авиазаводов вышло 36 новых лайнеров. Этот рывок обеспечен, главным образом, интенсификацией серийного выпуска региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 (за год изготовлено 24 машины против 12 годом раньше).

Ниша реактивных «регионалов» определена в настоящее время главным драйвером роста отечественного гражданского самолетостроения. Со временем, к концу текущего десятилетия, эту эстафету у SSJ100 и Ан-148

должны подхватить перспективные ближне-среднемагистральные MC-21, которым предстоит сложнейшая конкурентная борьба с признанными бестселлерами – популярнейшими во всем мире и в самой России моделями Boeing 737 и Airbus A320. А пока основные надежды связываются с лайнерами классом поменьше. И результаты 2013 г. показывают, что ставка сделана правильная. Если еще два года назад доля изготовленных в России реактивных региональных пассажирских самолетов составляла лишь около 5% от общемирового объема, то по итогам 2012 г. она достигла 11%, а за минувший год уже превысила 20%! В 2013-м «суперджеты» вышли на авиалинии Индонезии, Лаоса и Мексики, продолжают их поставки российским авиакомпаниями.

Самолеты SSJ100 в цеху окончательной сборки КНАФ ЗАО «ГСС», февраль 2013 г.



Производство и поставки

Прежде чем приступить к анализу итогов работы отечественной авиапромышленности в части производства и поставок новых гражданских самолетов, необходимо уточнить, как говорится, термины и определения. Во-первых, что является предметом рассмотрения нашего обзора. Это программы производства в России всех пассажирских и транспортных самолетов, а также созданных на их базе различных специальных версий для VIP-перевозок, Министерства обороны и других ведомств. Во-вторых, как определяется количество построенных и поставленных машин. Здесь возможны некоторые расхождения с «официальной» статистикой, публикуемой производителями, ОАК и Минпромторгом. В наших обзорах критерием включения того или иного самолета в число построенных в рассматриваемом году мы принимаем его первый полет в течение этого года. Чаще всего расхождений с официальными данными по числу построенных машин почти не бывает, но случаются и исключения. Они связаны с тем, что формально в документах дата выпуска самолета обычно проставляется не по факту его выкатки из сборочного цеха или первого вылета, а несколько позже, как правило – по прохождению им заводских (предъявительских) летных испытаний. Поэтому, например, SSJ100 с серийным №95026 (первый для лаосской авиакомпании Lao Central), облетанный в Комсомольске-на-Амуре в декабре 2012 г. и в том же месяце перелетевший в Ульяновск для установки салона и окраски, завершённых уже в январе следующего года, в отчетных документах ЗАО «ГСС» считается произведенным в 2013 г. В то же время другой SSJ100, с серийным №95048 (11-й для мексиканской Interjet), совершивший первый полет 30 декабря 2013 г. и не успевший до нового года пройти весь необходимый объем испытаний (не говоря уж об установке интерьера салона и окраски, которые производятся в Венеции) по документам также произведен в 2013 г. Для избежания подобных разночтений нами и принято решение считать самолет построенным в том году, когда он совершил свой первый полет.

ниям. А успешно перевозящие пассажиров Ан-148 теперь пользуются неплохим спросом у государственных заказчиков.

Тем не менее, почивать на лаврах еще рано. Количество переданных в 2013 г. в коммерческую эксплуатацию SSJ100 пока отстает от числа выпущенных за год машин этого типа. В результате, по критерию фактических поставок российские реактивные «регионалы» в минувшем году заняли только 13% в этом сегменте мирового рынка (вместе с Ан-148 и Ан-158, произведенными с российским участием на Украине, – 16%). Пальма первенства с 65% здесь принадлежит бразильским лайнерам Embraer семейства E-Jets, еще 19% приходится на машины Bombardier серии CRJ.

Хорошая динамика роста серийного производства и солидный портфель коммерческих заказов SSJ100, а также заключенные недавно государственные контракты на Ил-76МД-90А, Ан-148, Ил-96, Ту-214 и Бе-200 позволяют рассчитывать на дальнейший подъем отечественного самолетостроения. Результат 2013 г. по выпуску новых гражданских самолетов в России – лучший за последние 20 лет (в 1994 г. он составлял 31 самолет, в 1995 г. – 20, а в период 1996–2010 гг. колебался около десятка машин в год). Есть все основания ожидать, что в текущем году отечественным авиапромом будет преодолен следующий психологически важный рубеж – в полсотни новых пассажирских и транспортных самолетов.

Еще сложнее и запутаннее ситуация с зачетом поставок. В силу особенностей бухгалтерского учета, производитель и заказчик иногда идут на компромисс и в последние дни декабря формально подписывают акты сдачи-приемки уже облетанных, но еще не окончательно готовых к поставке в эксплуатацию самолетов. Таким образом, например, производителями были зачтены в 2012 г. в число сданных Ту-214 (RA-64521) и Ту-154М (RA-85042). По документам они

Выпуск и поставки новых пассажирских и транспортных самолетов авиапромышленностью России, Узбекистана и Украины в 2011–2013 гг.

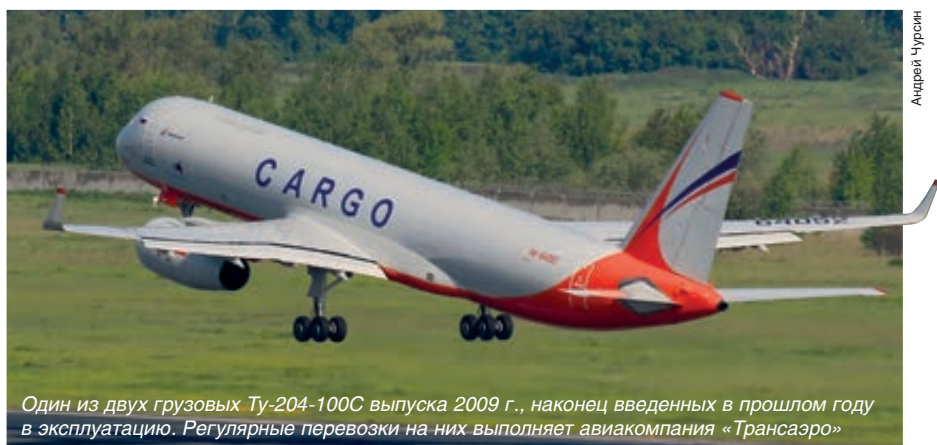
Тип самолета	Завод-изготовитель	Построено*			Поставлено в эксплуатацию*		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
Россия							
Ил-96	ВАСО	1 (1/0)	1 (1/0)	1 (1/0)	–	1 (1/0)	1 (1/0)
Ту-204	Авиастар	3 (3/0)	–	–	–	2 (2/0)	2 (2/0)
Ту-214	КАПО	3 (3/0)	1 (1/0)	2 (2/0)	2 (2/0)	1 (1/0)	3 (3/0)
Ан-148	ВАСО	5 (3/2)	3 (3/0)	6 (6/0)	2 (2/0)	4 (4/0)	4 (4/0)
SSJ100	ГСС	5 (5/0)	12 (8/4)	24 (11/13)	5 (4/1)	8 (7/1)	14 (7/7)
Ил-76МД-90А	Авиастар	–	1 (1/0)	–	–	–	–
Бе-200ЧС	Иркут/ТАНТК	1 (1/0)	–	–	2 (2/0)	–	–
Ту-154М	Авиагор	–	2 (2/0)	–	–	1 (1/0)	1 (1/0)
Ан-140-100	Авиагор	1 (1/0)	2 (2/0)	3 (3/0)	1 (1/0)	2 (2/0)	3 (3/0)
Всего		19 (17/2)	22 (18/4)	36 (23/13)	12 (11/1)	19 (18/1)	28 (21/7)
Узбекистан							
Ил-76ТД-90ВД	ТАПОиЧ	1 (0/1)**	1 (0/1)**	–	1 (0/1)**	1 (0/1)**	–
Ил-76МФ	ТАПОиЧ	1 (0/1)	–	–	2 (0/2)	–	–
Ил-114-100	ТАПОиЧ	1 (1/0)	1 (1/0)	–	1 (1/0)	–	1 (1/0)
Всего		3 (1/2)	2 (1/1)	–	4 (1/3)	1 (0/1)	1 (1/0)
Украина							
Ан-148-100В	Антонов	1 (1/0)	1 (0/1)	–	1 (1/0)	–	1 (0/1)
Ан-158	Антонов	–	–	3 (0/3)	–	–	3 (0/3)
Ан-32Б	Антонов	3 (0/3)	3 (0/3)	–	2 (0/2)	4 (0/4)	–
Ан-74ТК-200	ХГАПП	1 (0/1)	1 (0/1)	1 (0/1)	1 (0/1)	1 (0/1)	1 (0/1)
Всего		5 (1/4)	5 (0/5)	4 (0/4)	4 (1/3)	5 (0/5)	5 (0/5)

* В колонке «Построено» учтены только новые самолеты, совершившие первый полет в рассматриваемом году, в колонке «Поставлено» – самолеты (в т.ч. построенные ранее, но в эксплуатацию еще не поступавшие), которые были сданы в эксплуатацию в течение года. В скобках указано количество самолетов для внутреннего рынка / для поставки на экспорт
 ** Для поставки в Россию

Евгений Ерохин



Важнейшим событием 2013 г. по программе Ту-204СМ стала сертификация его Авиарегистром МАК. Однако твердых заказов на модернизированный лайнер пока так и не поступило, и перспективы его серийного производства по-прежнему остаются неопределенными



Один из двух грузовых Ту-204-100С выпуска 2009 г., наконец введенных в прошлом году в эксплуатацию. Регулярные перевозки на них выполняет авиакомпания «Трансаэро»

Андрей Чурсин

уже были переданы заказчику, но фактически еще находились на заводе, поскольку им требовалась или окраска, или завершение приемо-сдаточных испытаний, или устранение замечаний будущего эксплуатанта.

Отдельная история — с самолетами SSJ100 для мексиканской авиакомпании Interjet. Их кастомизацию и сдачу перевозчику осуществляет российско-итальянское СП SuperJet International, которому их поставляет ЗАО «ГСС». Поэтому, например, в 2012 г. ГСС включили в число поставленных два переданных в Венецию «зеленых» SSJ100 (№95023 и 95024), которые к тому времени еще не имели ни интерьера салона, ни окраски, а непосредственно в эксплуатацию поступили только летом 2013-го. В официальную статистику поставок ГСС по

минушему году попали уже девять SSJ100 для Interjet, из которых два еще проходили работы в Венеции, а пять не успели туда даже перелететь.

Похожая ситуация бывает и с самолетами, заказываемыми лизинговыми компаниями. Формально машина построена, испытана и даже окрашена в ливрею планировавшегося перевозчика, но он по каким-то причинам от нее отказывается. Так, например, два приступивших в минувшем году к грузовым перевозкам в «Трансаэро» Ту-204-100С (RA-64051 и RA-64052) были изготовлены и облетаны еще в 2009 г., по документам считаются произведенными в марте 2010 г. и сданными заказчику (лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.») в мае того же года. Но планы поставки их в авиакомпанию «Авиастар-ТУ» изменились,

и фактически в эксплуатацию они были переданы другому перевозчику и только в 2013 г. Аналогичным образом ОАК отчиталась в 2012 г. о поставке заказчику (той же ИФК) четвертого грузового Ил-96-400Т (RA-96104), но в реальности в авиакомпанию «Полет», как планировалось изначально, он не поступил, а остался на заводе, где с прошлого года переоборудовывается в специальную версию для другого заказчика.

С учетом того, что с практической точки зрения принципиален вопрос не столько формальной поставки самолета производителем по бухгалтерским документам, сколько реальной передачи его в эксплуатацию, поставленными в этом обзоре мы считаем только те машины, по которым окончательные акты приемки подписал конечный заказчик (эксплуатант). При этом в силу



разных причин, не связанных с производителем, самолет может еще какое-то время не приступать к коммерческим перевозкам или даже еще оставаться на хранении на базе поставщика.

Планами прошлого года предусматривалась постройка предприятиями ОАК около 40 новых гражданских самолетов: 30 региональных SSJ100, не менее шести Ан-148, одного Ил-96-300 для Управления делами Президента России, двух Ту-214 в спецверсиях и первого серийного самолета-амфибии Бе-200ЧС таганрогской сборки. Не входящее в ОАК самарское ОАО «Авиакор – авиационный завод» планировало изготовить четыре–пять новых Ан-140-100 по заказам Минобороны. Согласно откорректированной Федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники на 2002–2010 гг. и на период до 2015 г.», изменения к которой были утверждены постановлением правительства 3 декабря 2013 г., объем продаж гражданских самолетов в минувшем году должен был составить 30 машин (29 региональных SSJ100 и один Ил-96).

В целом предприятия ОАК, впервые за все годы существования корпорации, почти справились с намеченными планами производства. Еще в начале прошлого года руководство ОАК и ЗАО «ГСС» анонсировало более реалистичный прогноз изготовить за год 24–26 новых SSJ100, и этого удалось достичь: в 2013 г. в Комсомольске-на-Амуре поднялись в воздух 24 новых «суперджета» —

ровно вдвое больше, чем годом раньше. В Воронеже построили шесть Ан-148-100Е (ЕА, ЕМ) и один Ил-96-300ПУ(М1) для госзаказчиков, а в Казани — два новых Ту-214 в специальных версиях. Завершение сборки первого Бе-200 таганрогского производства перешло на 2014 г. Таким образом, всего за 2013 г. предприятиями ОАК было изготовлено и облетано 33 новых авиалайнера (включая спецверсии) — почти на 85% больше, чем годом раньше, когда в воздух поднялось 18 самолетов.

В эксплуатацию, правда, поступили всего 24 машины (включая два грузовых Ту-204-100С, ожидавших своего часа с 2010-г., а также пять облетанных в 2012 г. «суперджетов» и два Ту-214 предыдущих лет выпуска). Это в полтора раза больше, чем годом раньше. Фактическая передача авиакомпаниям еще 15 уже летавших SSJ100, а также двух Ан-148 и одного Ту-204 госзаказчикам была перенесена на 2014 г.

Самарский «Авиакор» смог в течение минувшего года построить и поставить в эксплуатацию Министерству обороны три новых Ан-140-100, окончательно сдан ему был и последний серийный Ту-154М, поднявшийся в воздух в декабре 2012 г. Таким образом, в общей сложности российская авиапромышленность изготовила и поставила в эксплуатацию в течение 2013 г. соответственно 36 и 28 новых пассажирских самолетов (включая специальные варианты). Темпы роста за год по этим показателям составили 64% и 47%, что позволяет

говорить о начале долгожданного подъема в отрасли.

Все предыдущие годы мы включали в наш обзор и продукцию Ташкентского авиационного производственного объединения им. В.П. Чкалова (ТАПОиЧ). Хотя это предприятие и находится за пределами России, оно выпускало самолеты отечественной разработки, а в значительной степени — по договорам с российскими компаниями. В 2013 г. завод сдал в эксплуатацию в национальную авиакомпанию «Узбекистон Хаво Йуллари» один Ил-114-100, облетанный годом ранее. По всей видимости, он стал последним новым самолетом, поднявшимся в воздух в Ташкенте. Несмотря на остающийся производственный задел по планерам Ил-76 и Ил-114, больше строить «готовые» самолеты здесь не планируется, ограничившись поставкой агрегатов и ремонтом ранее выпущенной авиатехники. С 1 января 2014 г. ГАО «ТАПОиЧ» преобразовано в ОАО «Ташкентский механический завод» (ТМЗ).

В заключение, о продукции украинского авиапрома, в которой присутствует изрядная доля компонентов российского производства. В течение минувшего года ГП «Антонов» изготовило и сдало в эксплуатацию кубинской авиакомпании Cubana три серийных региональных самолета Ан-158, поставщиком которых, кстати, выступила российская лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко.». Кроме того, в КНДР был поставлен один Ан-148-100В, облетанный в конце 2012 г. Часть агрегатов и систем для Ан-148 и Ан-158 киевской сборки изготовили Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) и другие российские компании. Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) в минувшем году построило и поставило на экспорт в Казахстан один транспортный самолет Ан-74ТК-200. В итоге, суммарный объем поставок авиапромышленности Украины в 2013 г. составил пять самолетов — ровно столько же, как и годом ранее, когда зарубежным заказчиком передали один Ан-74ТК-200 и четыре Ан-32Б.

Остановимся теперь подробнее на результатах работы в 2013 г. основных российских авиастроительных предприятий и их планах на год нынешний, а также ближайшую перспективу.

«Авиастар»

В 2013 г., второй год подряд, ульяновское ЗАО «Авиастар-СП» не выпустило ни одного нового самолета семейства Ту-204. Тем не менее, в статистику прошлогодних поставок мы включили два таких лайнера: в апреле—июне авиакомпании «Трансаэро»

Производство и поставки новых российских пассажирских и транспортных самолетов в 2013 г.							
Завод-изготовитель	Тип самолета	Эксплуатант	Заказчик (лизинговая компания)	Серийный номер	Регистрация	Дата облета	Дата поставки
Авиастар	Ту-204-100С	«Трансаэро»	ИФК	64051	RA-64051	09.08.2009	03.06.2013
				64052	RA-64052	29.10.2009	18.04.2013
ВАСО	Ил-96-300ПУ(М1)	СЛО «Россия»	УДП	03021	RA-96021	04.09.2013	12.2013
	Ан-148-100ЕМ	МЧС РФ		42-02	RA-61715 (RF-32815)	05.02.2013	10.03.2013
				42-04	RA-61717	24.05.2013	31.10.2013
	Ан-148-100ЕА	СЛО «Россия»	УДП	42-07	RA-61720	25.03.2013	20.05.2013
	Ан-148-100Е	МО РФ		42-05	RA-61718	12.09.2013	06.12.2013
42-08				RA-61721	21.12.2013	(02.2014)*	
Ан-148-100ЕА	ФСБ РФ		42-06	RA-61719	30.11.2013	23.01.2014	
КАПО	Ту-214	СЛО «Россия»	УДП	021	RA-64521	05.12.2012	03.2013
	Ту-214ОН	МО РФ		019	RA-64519	01.06.2011	08.2013
				025	RF-64525	18.12.2013	(2014)*
Ту-214ВПУ	ФСБ РФ		023	RA-64523	20.09.2013	15.12.2013	
ГСС	SSJ100-95В	«Якутия»	ВЭБ-Лизинг	95020	RA-89012	25.11.2012	31.01.2013
	SSJ100-95В	«Московия»	Сбербанк-лизинг	95021	RA-89021	03.06.2012	09.08.2013
	SSJ100-95LR	ГСС		95032	97006	12.02.2013	**
	SSJ100-95В	«Аэрофлот»	ВЭБ-Лизинг	95025	RA-89014	22.02.2013	31.05.2013
				95029	RA-89015	02.07.2013	28.08.2013
				95035	RA-89017	15.09.2013	16.12.2013
				95039	RA-89022	18.10.2013	27.12.2013
				95041	RA-89023	21.11.2013	29.01.2014
	SSJ100-95LR	«Газпром авиа»	«Газпром-комплектация»	95033	RA-89018	09.08.2013	17.10.2013 (29.08.2013)
				95055	RA-89020	09.12.2013	28.01.2014
				95056	RA-89019	14.12.2013	29.01.2014
	SSJ100-95В	Interjet (Мексика) (поставщик – SJI)		95023	XA-JLG (97002, I-PDVW)	12.09.2012	18.06.2013
				95024	XA-IJR (97007, I-PDVX)	16.12.2012	02.08.2013
				95028	XA-JLV (97010, I-PDYY)	24.03.2013	05.11.2013
				95036	XA-ABM (97013, I-PDVZ)	19.06.2013	21.12.2013
				95034	(97011)	28.08.2013	(2014)*
				95038	(97012)	06.10.2013	(2014)*
				95040	(97007)	02.11.2013	(2014)*
				95042	(97008)	12.11.2013	(2014)*
				95045	(97010)	22.12.2013	(2014)*
				95046	(97013)	28.12.2013	(2014)*
				95048	(97004)	30.12.2013	(2014)*
				SSJ100-95В	Sky Aviation (Индонезия)		95027
95031	PK-ECN	03.06.2013	18.12.2013				
SSJ100-95В	Lao Central Airlines (Лаос)		95026	RDPL-34195 (97008)	12.12.2012	15.02.2013	
			95030	RDPL-34196	20.05.2013	***	
			95037	RDPL-34197	26.09.2013	***	
SSJ100 VIP	«РусДжет»	Рособорон-экспорт	95009	97009	29.06.2013	(2014)*	
Авиакор	Ту-154М	МО РФ		12А998	RA-85042	05.12.2012	17.01.2013
	Ан-140-100	МО РФ		13А007	RA-41259	19.02.2013	15.04.2013
				13А004	RA-41255	19.08.2013	11.10.2013
				13А009	RF-08852	01.11.2013	21.12.2013

Желтым фоном выделены самолеты для зарубежных заказчиков, коричневым – самолеты, построенные и облетанные ранее (до 2013 г.)

* планируемый срок поставки

** опытный самолет, в дальнейшем может быть кастомизирован для поставки в эксплуатацию

*** самолет, вероятно, будет поставлен в 2014 г. другому заказчику

были переданы оба изготовленных еще в 2009 г. грузовых Ту-204-100С (RA-64051 и RA-64052). Они поставлены перевозчику лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко.», принявшей их у завода еще в мае 2010 г. и планировавшей передать в эксплуатацию авиакомпании «Авиастар-ТУ», чью окраску они и несли. Но из-за непростой финансово-экономической ситуации у этого перевозчика поставка была отложена, и в течение трех лет оба «грузовика» оставались на хранении в Ульяновске, ожидая нового заказчика. Им 1 октября 2012 г. стала «Трансаэро», уже эксплуатирующая три пассажирских Ту-214. В настоящее время оба Ту-204-100С совершают регулярные грузовые рейсы, базируясь в московском Домодедово.

Еще один «зависший» на заводе Ту-204, строившийся по заказу ИФК в варианте Ту-204-100В (№64053) и первоначально предназначавшийся для авиакомпании «Ред Вингс», после нескольких лет забвения и хранения на открытом воздухе, недавно был возвращен в производство окончательной сборки (ПОС). Предполагается, что он будет достроен в укороченной версии Ту-204-300 и поставлен в этом или следующем году в СЛО «Россия».

С остальными Ту-204 базовой пассажирской и грузовой модификаций, работы по которым на «Авиастаре» были заморожены в предыдущие годы, ситуация остается неопределенной. Среди них египетский Ту-204-120С №64033 в окраске курьерской службы TNT и три Ту-204-120СЕ (№64031, 64034, 64041), строившиеся для КНР. Единственный поставленный в 2008 г. в Китай грузовой Ту-204-120СЕ (№64030) в прошлом году с участием специалистов ОАО «Туполев» был восстановлен там в состоянии летной годности и превращен в летающую лабораторию. По-прежнему не ведутся на «Авиастаре» и работы по ремонту и модернизации двух поступивших на завод осенью 2010 г. самолетов Ту-204 (№64014, 64015) выпуска 1994 г., выкупленных авиакомпанией «Авиастар-ТУ». Из-за отсутствия финансирования они приостановлены еще в 2011 г.

Будущее программы Ту-204 на заводе в последние годы связывали с глубоко модернизированной моделью Ту-204СМ. В 2010 и 2011 гг. «Авиастаром» были выпущены первые два опытных самолета этого типа (№64150 и 64151), которые проходили сертификационные испытания, завершившиеся прошлой весной. Правда, несмотря на выдачу 31 мая 2013 г. Авиарегистром МАК долгожданного дополнения к сертификату типа на Ту-204СМ, ясности в судьбе машины прибавилось немного, а твердых заказов на нее до сих пор так и не полу-



Первый летный экземпляр модернизированного транспортного самолета Ил-76МД-90А (№01-02) ульяновского производства в 2013 г. успешно прошел летно-конструкторские испытания и первый этап Государственных совместных испытаний

Евгений Ерохин

чено. В опубликованном в июне 2013 г. очередном годовом отчете ОАО «Туполев» заявлялось, что компания ведет проработку поставки «до 50» самолетов Ту-204СМ, включая 26 – российским авиакомпаниям, 9 – зарубежным и 14 – государственным заказчикам. В ходе прошлогоднего авиасалона МАКС-2013 в конце августа 2013 г. лизинговой компанией ИФК были подписаны соглашения о поставке начиная с 2014 г. пяти и десяти Ту-204СМ авиакомпаниям «ВИМ-Авиа» и «Ред Вингс». Но в твердые контракты эти соглашения пока так и не переросли.

Значительно более реальными пока выглядят лишь перспективы поставок Ту-204СМ в госавиацию. Так, в опубликованной на сайте Минпромторга Федеральной целевой программе «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.» (в редакции на 9 января 2014 г.) указывается, что проработанным консолидированным государственным заказом на новые пассажирские и транспортные самолеты отечественного производства предусмотрено приобретение 13 таких лайнеров. Правда в это число, помимо Ту-204СМ, судя по всему, входят и казанские Ту-214, пользующиеся стабильным спросом у госзаказчиков.

В итоге, несмотря на периодически возникающие всплески пиар-кампании по продвижению Ту-204СМ, нужно честно признать: программа откровенно буксует, и шансов на ее успех остается все меньше. Высокая цена лайнера в условиях практически штучного производства и определенное недоверие потенциальных коммерческих эксплуатантов к возможности реализации действительно эффективной системы

послепродажной поддержки не позволяют переговорам и предварительным соглашениям перерасти в контракты. Похоже, что в лучшем случае все может ограничиться лишь закупкой небольшого количества Ту-204СМ для государственных заказчиков.

В этих условиях в производстве окончательной сборки «Авиастара» уже несколько лет в малой степени готовности находится третий Ту-204СМ (№64152), а в агрегатном производстве – задел по нескольким следующим машинам. Но работы по ним практически не ведутся. Как известно, стратегической целью Объединенной авиастроительной корпорации является превращение ЗАО «Авиастар-СП» в основной производственный центр ОАК по выпуску самолетов транспортной авиации. Первым шагом в этом направлении стало освоение производства в Ульяновске модернизированных транспортных самолетов Ил-76МД-90А (проект «476»). На них сегодня и сосредоточены основные силы «Авиастара»

Распоряжение Правительства России о разработке и организации выпуска модернизированного Ил-76 в Ульяновске было принято 20 декабря 2006 г. В 2009 г. в постройку на «Авиастаре» были заложены два первых образца Ил-76МД-90А – ресурсный (№01-01) и летный (№01-02). Комплект агрегатов ресурсного экземпляра осенью 2011 г. был доставлен в подмосковный Жуковский для статических испытаний в ЦАГИ, а годом позже на испытания вышел и летный экземпляр Ил-76МД-90А. Его первый полет в Ульяновске состоялся 22 сентября 2012 г., с конца января он проходил испытания в Жуковском и осенью успешно завершил первый этап Государственных совместных испытаний, вернувшись на доработки на завод.

В 2010 г. по договору с «ОАК – Транспортные самолеты» в постройку на «Авиастаре» были заложены три самолета установочной партии, два из которых предстоит поставить заказчику до конца



На сборке на ЗАО «Авиастар-СП» – первый серийный экземпляр Ил-76МД-90А (№01-03). Снимок сделан во время Дня открытых дверей на заводе 17 августа 2013 г.

Дмитрий Казунников



Алексей Болгарин

ВАСО в прошлом году завершило выполнение контракта 2010 г. на поставку СЛО «Россия» двух самолетов-салонов Ил-96-300ПУ(М1). Изготовленный в 2013 г. второй самолет по этому заказу (РА-96021) успешно прошел все испытания и был сдан в эксплуатацию, а предприятие получило контракт еще на два Ил-96 для президентского авиаотряда

этого года в рамках стартового контракта с Минобороны на 39 машин. Первый из них (№01-03) должен быть выкачен на заводскую ЛИС нынешней весной. Второй (№01-04) с января находится на окончательной сборке в ПОС, третий (№01-05) — на стыковке планера. Ведется изготовление деталей и агрегатов для десяти следующих машин.

Стартовым заказчиком серийных Ил-76МД-90А стало Минобороны России, подписавшее 4 октября 2012 г. контракт на закупку 39 самолетов с поставкой в период 2014–2020 гг. Согласно Федеральной целевой программе «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.» (в настоящее время на сайте Минпромторга размещена ее редакция от 9 января 2014 г.), до 2020 г. на «Авиастаре» предполагается изготовить в общей сложности 90 таких машин (включая 31 самолет-заправщик Ил-78М-90А и 18 самолетов для последующего переоборудования в различные специальные версии на ТАНТК им. Г.М. Бериева) и в последующие пять лет — еще поряд-

ка 45. Кроме того, полтора десятка самолетов в гражданской транспортной версии Ил-76ТД-90А предполагается поставить до 2025 г. отечественным коммерческим эксплуатантам и около 40 — зарубежным заказчикам. Таким образом, общий объем производства по программе «476» в период до 2025 г. Минпромторг оценивает в 190 машин.

Другим проектом завода в области транспортной авиации является ремонт и модернизация, а в дальнейшем, возможно, и возобновление серийного производства тяжелых самолетов Ан-124 «Руслан». После распада СССР, в течение 1992–2004 гг., в Ульяновске было изготовлено 14 «Русланов» и остался производственный задел еще на две машины (№08-04 и 08-05). После этого предприятие занималось только ремонтом и обслуживанием ранее выпущенных Ан-124. С 2011 г. «Авиастар» выполняет работы по ремонту и так называемой малой модернизации десяти Ан-124-100, принадлежащих Минобороны России. В минувшем году заказчику были возвращены три очередные

машины, следующие три в настоящее время находятся в ПОС. Согласно уже упоминавшейся ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.» затем завод сможет приступить к глубокой модернизации «Русланов», которой планируется подвергнуть большинство имеющихся сегодня в России в эксплуатации и на хранении самолетов этого типа (порядка 40 машин до 2028 г., включая работающие в коммерческой авиации).

Главной интригой является проект возобновления серийного производства Ан-124. Этот вопрос обсуждается уже более пяти лет и пока по нему не принято ни окончательного решения, ни выделено необходимого финансирования. Несмотря на то, что исполнителем проекта недавно определено ОАО «ОАК — Транспортные самолеты», очевидно, что многое здесь будет зависеть от участия в нем украинских производителей (в первую очередь, ГП «Антонов», ГП «Ивченко-Прогресс» и АО «Мотор Сич») и российско-украинских отношений в целом, которые в последние годы не отли-



чаются стабильностью. Как бы там ни было, ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.» предусматривает выпуск в Ульяновске 30 новых Ан-124-300 в период до 2025 г. и еще 15 – в следующие пять лет для нужд как Минобороны (в варианте Ан-124-300В), так и коммерческих эксплуатантов (Ан-124-300). Во время посещения ЗАО «Авиастар-СП» в декабре 2013 г. министр промышленности и торговли России Денис Мантуров заявил: «Производство «Русланов» на ульяновском авиационном заводе планируем начать уже в 2018 г.»

Не менее амбициозной программой «Авиастара» в области транспортной авиации обещает стать участие в реализуемом в рамках заключенного в 2007 г. межправительственного соглашения с Индией совместном проекте среднего Многоцелевого транспортного самолета (МТА). В декабре 2010 г. в Бангалоре было учреждено российско-индийское совместное предприятие по его разработке, а в октябре 2012-го заключен контракт на

первый этап проектных работ. С российской стороны в них участвует ОАО «ОАК – Транспортные самолеты», с индийской – корпорация HAL. Производство самолетов в России будет развернуто на мощностях ЗАО «Авиастар-СП», поставщиками отдельных агрегатов должны стать ОАО «КАПО», ОАО «ВАСО» и ЗАО «Аэрокомпозит». Доля российских производителей по трудоемкости изготовления агрегатов МТА должна составить около 54%, в цене покупных комплектующих изделий – 50%, двигателя – 100%, материалов – 57%. Первый полет прототипа МТА пока планируется на 2017 г., а начало серийного производства намечено на 2019 г. В период до 2025 г. планируется изготовление 140 таких самолетов, в т.ч. 80 – для российских заказчиков и 60 – в виде технических комплектов для последующей сборки на мощностях HAL и поставки в ВВС Индии.

Помимо собственных самолетостроительных программ «Авиастар» в рамках производственной кооперации предприятий ОАК привлекается к постройке пассажирских региональных и ближне-среднемагистральных лайнеров SSJ100 и MC-21. С мая 2012 г. в ПОС «Авиастара» осуществляется монтаж интерьера пассажирского салона серийных самолетов SSJ100, что позволяет разгрузить от этой работы КНАФ ЗАО «ГСС», тем самым поднимая его пропускную способность и, соответственно, темпы производства «суперджетов». В течение 2013 г. в Ульяновске был проведен комплекс работ по монтажу и отработке систем интерьера на 13 самолетах SSJ100, заказанных авиакомпаниями «Аэрофлот», «Газпром авиа», Sky Aviation и Lao Central. В текущем году планируется монтаж интерьеров уже на 30 «суперджетах».

По программе MC-21 в минувшем году на «Авиастаре» выполнялась конструкторско-технологическая подготовка производства деталей и агрегатов, закрепленных в рамках кооперации за ульяновским заводом. К ним относятся металлические панели фюзеляжа и его хвостовой отсек, двери и люки, металлические детали крыла и оперения. Здесь же будет осуществляться сборка хвостового оперения. Кроме того, «Авиастар» в 2013 г. участвовал в опытно-конструкторских работах по изготовлению экспериментальных образцов панелей фюзеляжа и хвостового оперения для испытаний в ЦАГИ, а в начале прошлого года передал на испытания в рижской организации «Авиатест» экспериментальный отсек хвостовой части фюзеляжа с гермошпангоутом.

В ноябре 2011 г. на территории ЗАО «Авиастар-СП» состоялась торжественная церемония закладки ульяновской производственной площадки

ЗАО «АэроКомпозит» – завода «АэроКомпозит-Ульяновск» по выпуску элементов конструкции крыла из полимерных композиционных материалов – панелей центроплана, лонжеронов и интегральных панелей отъемной части крыла для самолетов MC-21, а затем и других проектов ОАК. К концу 2013 г. на заводе «АэроКомпозит-Ульяновск» изготовлено свыше 10 конструктивно-подобных образцов крыла MC-21 для испытаний в ЦАГИ. Комплект агрегатов композиционного крыла для первого летного образца MC-21 планируется выпустить в Ульяновске в конце 2014 г.

ВАСО

ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» в минувшем году завершило сборку и подняло в воздух один Ил-96-300 в специальном исполнении и шесть новых Ан-148 – вдвое больше, чем годом раньше.

Облетанный и сланный в прошлом году Специальным летному отряду «Россия» самолет-салон Ил-96-300ПУ(М1) с регистрационным номером RA-96021 – второй из двух новых «президентских» бортов, построенных по контракту, заключенному между УДП и ОАК в мае 2010 г. Первый был изготовлен и передан в эксплуатацию в 2012 г. Теперь в президентском авиаотряде уже восемь самолетов семейства Ил-96, а через несколько лет их станет еще больше. В апреле прошлого года с ОАК был заключен контракт на поставку до конца 2015 г. еще двух «илов» – Ил-96-300 в варианте «салон» и «президентского» Ил-96-300ПУ(М1). В дальнейшем, в 2017–2018 гг., планируется постройка для СЛЮ «Россия» еще двух Ил-96.

Кроме того, прорабатывается вопрос создания на базе Ил-96-400 воздушных командных пунктов для Минобороны, которые со временем могут заменить эксплуатируемые сейчас машины на базе Ил-86. Как сообщается в статье генерального директора ВАСО Виталия Зубарева в газете «Воронежские крылья» (№19 за 2013 г.), первый такой комплекс планируется поставить в 2017 г. Заказы УДП и Минобороны, по мнению директора, позволят заводу сохранить компетенции по производству широкофюзеляжных самолетов, выпуск которых в Воронеже сможет продолжаться по крайней мере до 2020 г.

Не останутся без дела и четыре уже построенных грузовых Ил-96-400Т. Как известно, четвертый такой самолет (RA-96104), изготовленный по заказу лизинговой компании «Ильющин Финанс Ко.» для авиакомпании «Полет» еще в 2011 г., в эксплуатацию тогда так и не поступил. В конце 2012 г. он был сдан ИФК,



Первый из двух конвертируемых пассажирско-санитарных самолетов Ан-148-100ЕМ, изготовленных в 2013 г. по заказу МЧС России

которая заключила с заводом контракт на переоборудование его в пассажирский самолет VIP-класса Ил-96-400ВПУ в интересах ООО «Нефтепромлизинг» (входит в структуру «Роснефти»). Эти работы планируются завершить на ВАСО в 2014 г.

В прошлом году из-за изменения конъюнктуры на рынке грузовых авиаперевозок «Полет» приостановил эксплуатацию всех трех имевшихся у него Ил-96-400Т (РА-96101, 96102, 96103), поставленных ему ИФК в 2009 г. С минувшего лета самолеты находятся на хранении на заводе, в дальнейшем возможно их переоборудование в специализированные версии. Согласно уже упоминавшейся статье в «Воронежских крыльях», поставка их в эксплуатацию в новом лице планируется в 2016–2017 гг.

Теперь о региональных лайнерах. К началу прошлого года в коммерческой эксплуатации в отечественных авиакомпаниях («Россия», «Полет», «Ангара») находилось 11 самолетов Ан-148-100В и Ан-148-100Е воронежского производства, поставленных заводом в течение 2009–2012 гг. Они демонстрируют весьма обнадеживающие результаты, однако перспективы новых контрактов с коммерческими заказчиками ограничиваются довольно высокой ценой лайнера, связанной с малой серийностью производства. В связи с этим основное будущее воронежских Ан-148 связывают с поставками государственным заказчиком, заинтересованным в замене парка устаревших Ту-134 и Як-40. Первые два таких контракта – на пару конвертируемых пассажирско-санитар-

ных Ан-148-100ЕМ для МЧС России и два Ан-148-100ЕА с отдельным комфортабельным салоном «главного пассажира» (всего в лайнере 39 мест, включая 12 – в бизнес-классе и 25 – в экономическом) для СЛО «Россия» – были заключены в 2010–2011 гг. Головной Ан-148-100ЕА (РА-61716) для СЛО «Россия» был изготовлен и сдан заказчику в конце 2012 г. В течение прошлого года реализация этих двух контрактов была успешно завершена: президентский отряд получил второй Ан-148-100ЕА (РА-61720), а авиация МЧС – оба конвертируемых Ан-148-100ЕМ (РА-61715, РА-61717). Первые базируются во Внуково, а вторые – в Раменском и довольно интенсивно используются по своему назначению.

В уже упоминавшейся ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.» (в редакции на 9 января 2014 г.) указывается, что в рамках консолидированного государственного заказа предусмотрено изготовить в период до 2025 г. по крайней мере 31 самолет Ан-148, а общий объем госзаказов на них может достичь 51 машины. В мае прошлого года контракт с ОАК на поставку 15 самолетов Ан-148-100Е в период 2013–2017 гг. подписало Министерство обороны России. Первая машина по этому контракту (РА-61718), выполненная в стандартном 68-местном пассажирском варианте, была передана заказчику в декабре и базируется в Левашово. С опережением графика завод в декабре передал на испытания второй борт для Минобороны (РА-61721), поставка его намечена на февраль. В теку-

щем году ВАСО планирует изготовить четыре следующих самолета для российских военных.

Кроме того, для Управления авиации ФСБ России в ноябре прошлого года в Воронеже был выпущен 39-местный Ан-148-100ЕА (РА-61719). Он был готов к поставке 31 декабря, а официальная приемка его заказчиком состоялась 23 января 2014 г., и на следующий день он перелетел в аэропорт Внуково, где будет базироваться вместе с аналогичными самолетами СЛО «Россия». В этом году планируется заключение контракта еще на три аналогичные машины для ФСБ, две из которых должны поступить в эксплуатацию до конца 2014 г. и еще одна – в 2015-м. Еще четыре Ан-148 предполагает заказать и Управление делами Президента России, причем два из них (в стандартном пассажирском варианте Ан-148-100Е) предстоит поставить в этом году, а еще два (с дополнительным оборудованием) – в следующем.

На хранении на ВАСО в настоящее время остаются два Ан-148-100Е (№61707, 61712), изготовленных в 2010–2011 гг. в экспортном исполнении. Из-за изменения намерений зарубежного заказчика (Минобороны Мьянмы) поставка их тогда не состоялась. Прорабатываются варианты передачи их другим операторам.

Кроме производства готовых самолетов Ан-148, ВАСО ведет изготовление и поставки комплектов деталей и агрегатов для Ан-148 и Ан-158 киевской сборки (отсек фюзеляжа ФЗ, оперение и другие



Самолет-салон Ан-148-100ЕА, построенный в конце прошлого года на ВАСО по заказу Управления авиации ФСБ России. Поставка машины в эксплуатацию состоялась в январе 2014 г.

Алексей Филатов



Незадолго перед Новым годом в Воронеже поднялся в воздух уже второй самолет Ан-148-100Е для Минобороны, сдача которого намечена на февраль 2014 г.

Виктор Друшляков

Алексей Филатов

В мае 2013 г. между Министерством обороны России и ОАК заключен крупный контракт на поставку в течение 2013–2017 гг. 15 самолетов Ан-148-100Е воронежского производства. На снимке – первая машина по этому контракту, сданная заказчику 6 декабря 2013 г.



Алексей Боярин

элементы конструкции), получая, в свою очередь, в рамках утвержденной схемы кооперации, агрегаты с Украины для сборки своих машин (крыло, центроплан, шасси и др.). На ближайшие годы ВАСО планирует продолжать поставлять на Украину по 5 комплектов агрегатов Ан-148 ежегодно.

Среди других кооперационных программ завода – выпуск комплектов агрегатов для транспортных Ил-76МД-90А (пилоны, мотогондолы, рельсы закрылков), региональных SSJ100 (комплекты деталей и агрегатов из угле- и стеклопластика), а также для самолетов A320 концерна Airbus (обтекатели и механические детали пилонов). Планом на 2014 г. предусмотрена поставка ЗАО «Авиастар» четырех комплектов агрегатов для Ил-76МД-90А и ЗАО «ГСС» – 42 комплектов для SSJ100.

В заключение, еще об одной авиационной программе, которая, вероятно, будет в значительной степени определять будущее ВАСО в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Речь – о проекте легкого военно-транспортного самолета (ЛВТС), закупки которого предусмотрены Государственной программой вооружений, но круг потенциальных заказчиков может включать не только российских военных, но и другие ведомства. Как известно, летом прошлого года Минобороны приняло принципиальное решение о возобновлении работ по самолету Ил-112В грузоподъемностью 6 тонн. Он разрабатывался ОАО «Ил» по техническому заданию 2003 г., прошел этапы эскизного проекта и макета (в 2004 г.), разработки рабочей конструкторской документации по плану и систе-

мам в объеме, необходимом для постройки опытных образцов, а на ВАСО была начата технологическая подготовка производства. Однако из-за затягивания работ, неготовности силовой установки и изменения требований 14 мая 2010 г. Минобороны приняло решение о приостановке финансирования проекта. На тот момент было выпущено около 95% рабочей конструкторской документации, ВАСО спроектировало 24% и изготовило 21% технологической оснастки, начался выпуск деталей для постройки опытных образцов.

Заключение нового контракта на опытно-конструкторские работы по Ил-112В в соответствии с уточненными требованиями ожидается в 2014 г., при этом два первых летных образца самолета планируется построить на ВАСО уже в 2015 г., годом

позже предполагается изготовить здесь экземпляр для ресурсных испытаний, а уже в 2017 г. приступить к выпуску серийных машин. Как заявлял минувшей осенью в интервью газете «Ведомости» генеральный директор – генеральный конструктор ОАО «Ил» Виктор Ливанов, Государственной программой вооружения предусмотрена закупка 62 легких военно-транспортных самолетов. А согласно имеющейся на сайте Минпромторга ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.» всего в период 2016–2025 гг. планируется изготовить 140 самолетов Ил-112В для Минобороны и других заинтересованных ведомств. Предполагается также создание коммерческой транспортной версии Ил-112Т.

КАПО им. С.П. Горбунова

ОАО «Казанское авиационное производственное объединение им. С.П. Горбунова», интегрируемое в настоящее время в рамках Объединенной авиастроительной корпорации с ОАО «Туполев», помимо работ по боевым самолетам для Дальней авиации (ремонт и обслуживание ранее выпущавшихся заводом Ту-160 и Ту-22М3), в 2013 г. продолжало работы по постройке специальных версий Ту-214 по государственному заказам. В марте прошлого года в эксплуатацию в СЛО «Россия» поступил облетанный в декабре 2012 г. и формально сданный тогда же Ту-214 (RA-64521) в пассажирском варианте на 150 мест. Это уже седьмой новый Ту-214, поставленный в президентский авиаотряд казанскими самолетостроителями за последние пять лет (в 2009–2012 гг. ему были переданы по два самолета-ретранслятора Ту-214СР, самолета-салона Ту-214ПУ и самолета с узлами связи Ту-214СУС). Всего же в СЛО «Россия» теперь десять Ту-214 (первые три такие машины в пассажирском варианте КАПО поставило ему в 2002–2003 гг.), а в ближайшие два года появятся еще три: по контракту 2012 г. завод строит в настоящее время три дополнительных самолета-ретранслятора Ту-214СР.

В августе прошлого года Минобороны был передан проходивший испытания с 2011 г. и сертифицированный Авиарегистром МАК 22 августа 2013 г. самолет комплексного воздушного наблюдения Ту-214ОН «Открытое небо» (RA-64519). А 18 декабря в Казани поднялся в воздух второй аналогичный самолет (RF-64525). В январе он прошел окраску и в этом году, после завершения испытаний, также поступит в эксплуатацию.

Еще одним новым Ту-214, изготовленным КАПО в минувшем году, стал самолет-салон Ту-214ВПУ (RA-64523), заказанный у



В августе 2013 г. после завершения испытаний и сертификации Авиарегистром МАК был сдан в эксплуатацию первый из двух самолетов Ту-214ОН («Открытое небо»), впервые взлетевший в Казани в 2011 г.

ОАК в декабре 2011 г. Федеральной службой безопасности. Первый полет его в Казани состоялся 20 сентября 2013 г., а 15 декабря он был сдан заказчику и перелетел в московское Внуково.

В течение 2014 г. на КАПО планируется завершить сборку, провести испытания и сдать в СЛО «Россия» два новых самолета Ту-214СР (RA-64526 и RA-64527), а третья такая машина по контракту от 31 октября 2012 г. должна быть построена и поставлена в 2015 г.

Согласно очередному годовому отчету ОАО «КАПО им. С.П. Горбунова», опубликованному в июне прошлого года, ведутся переговоры по заключению контракта на поставку трех самолетов Ту-214 для «Роскосмоса». «В дальнейшем планируется начать работу с заказчиками по поставке дополнительно еще пяти Ту-214», – говорится в отчете.

Неожиданные новости по стратегии возможного дальнейшего развития КАПО принес визит в июне 2012 г. на завод премьер-министра России Дмитрия Медведева, который озвучил планы создания на территории предприятия нового производства по сборке российско-украинских средних военно-транспортных самолетов Ан-70. Однако, несмотря на выполнение к февралю 2013 г. Национальным институтом авиационных технологий (НИАТ) проектных работ по организации такого производства, никаких конкретных решений по началу строительства площадки по сборке Ан-70 на КАПО и финансированию этого проекта до сих пор не принято. Тем не менее, Ан-70 упоминается в имеющейся сейчас на сайте Минпромторга редакции ФЦП «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.»: «Самолет разработан в ОКБ имени Антонова в рамках межправительственного соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины от 24 июня 1993 г. Проект находится в стадии перевода конструкторской документации в электронный формат и



доработки комплекса бортового оборудования в соответствии с современными требованиями. Серийное производство планируется начать в 2017 г.», – говорится в ФЦП, отмечающей также, что «Минобороны России в рамках Государственной программы вооружения планирует приобрести 60 самолетов этого типа».

В ноябре 2011 г. глава Объединенной авиастроительной корпорации Михаил



Евгений Ерохин



Ильдар Валеев

Второй Ту-214ОН был построен на КАПО и поднялся в небо в декабре 2013 г.



Иван Гореза

Самолет-салон Ту-214ВПУ, изготовленный в прошлом году на КАПО по заказу Управления авиации ФСБ России. Снимок сделан 11 декабря 2013 г. в аэропорту Петропавловска-Камчатского (Елизово), куда Ту-214ВПУ прибыл из Казани в ходе испытаний. Самолет сдан в эксплуатацию 15 декабря 2013 г.

Погосян заявил, что помимо двух основных направлений деятельности КАПО (ремонт и модернизация самолетов Дальней авиации и постройка самолетов специального назначения на базе Ту-214) на предприятии предстоит создать два новых центра компетенций: один – по производству крыльев и оперений из металлических сплавов для других самолетов ОАК, а второй – по изготовлению оперения, рулей

и механизации крыла из полимерных композиционных материалов (в рамках ЗАО «Аэрокомпозит»).

Еще до конца 2012 г. в Казани предстояло выпустить и поставить ЗАО «ГСС» первые комплекты крыла и оперения для SSJ100, однако подключение КАПО к кооперации по производству «суперджетов» пока не состоялось. В то же время на заводе было организовано изготовление хвостово-

вого оперения для серийных самолетов Ил-76МД-90А выпуска ЗАО «Авиастар-СП» (для первых трех летных образцов ульяновского «476-го» оперение было заказано в Ташкенте). Первый комплект киля и стабилизатора для Ил-76МД-90А поставлен с КАПО на «Авиастар» в январе 2014 г. и будет использован на серийном самолете №01-05. В течение ближайших двух лет планируется изготавливать по шесть комплектов

оперения для Ил-76МД-90А с дальнейшим выходом на 18 комплектов в год.

6 июля 2013 г. на территории КАПО состоялся пуск первой очереди завода «КАПО-Композит» (дочерняя компания ЗАО «АэроКомпозит»), перед которым стоят задачи производства элементов хвостовой и носовой части крыла, агрегатов механизации крыла и оперения из композиционных материалов для самолетов МС-21 и SSJ100, а также, в перспективе — и для других проектов ОАК и зарубежных авиалайнеров. Производство включает полный цикл изготовления деталей из полимерных композиционных материалов по автоклавной технологии от формования до сборки и покраски. В 2014 г. планируется завершить сертификацию производства «КАПО-Композит» по стандартам компаний Boeing и Airbus и начать первые поставки для зарубежных партнеров.

ГСС

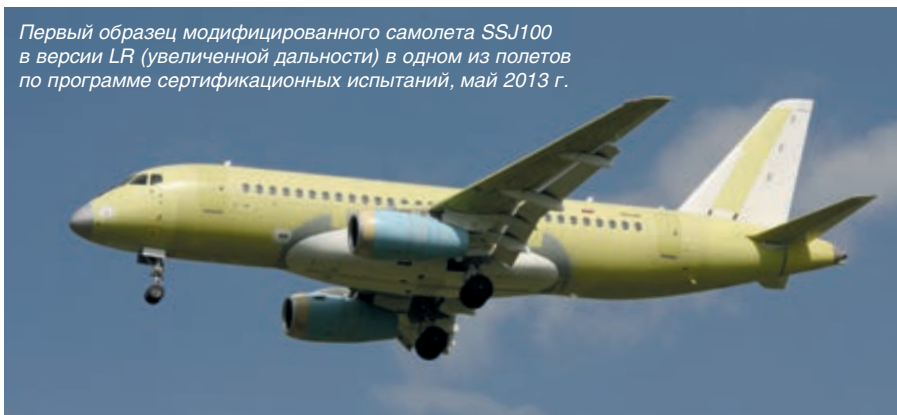
Осуществляемая ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» программа серийного производства реактивных региональных пассажирских самолетов Sukhoi Superjet 100

в минувшем году продемонстрировала самые высокие в отечественном гражданском самолетостроении результаты и темпы роста. В 2013 г. было собрано и облетано 24 новых серийных самолета — ровно вдвое больше, чем в 2012 г. Это было достигнуто за счет оптимизации технологических процессов, благодаря чему такт производства к концу года удалось снизить до 10 дней, что соответствует выпуску в среднем трех самолетов в месяц. Средняя продолжительность цикла сборки и наземных обработок серий-

ной машины (от закатки в цех окончательной сборки фюзеляжа до первого вылета) сократилась во втором полугодии 2013 г. примерно до трех месяцев.

Первым в прошлом году был собран и облетан опытный образец модифицированного самолета SSJ100-95LR с увеличенной дальностью полета (№95032), который прошел программу сертификационных испытаний, завершившихся 20 августа 2013 г. выдачей Дополнения к Сертификату типа. Это позволило приступить к серийному

Первый образец модифицированного самолета SSJ100 в версии LR (увеличенной дальности) в одном из полетов по программе сертификационных испытаний, май 2013 г.

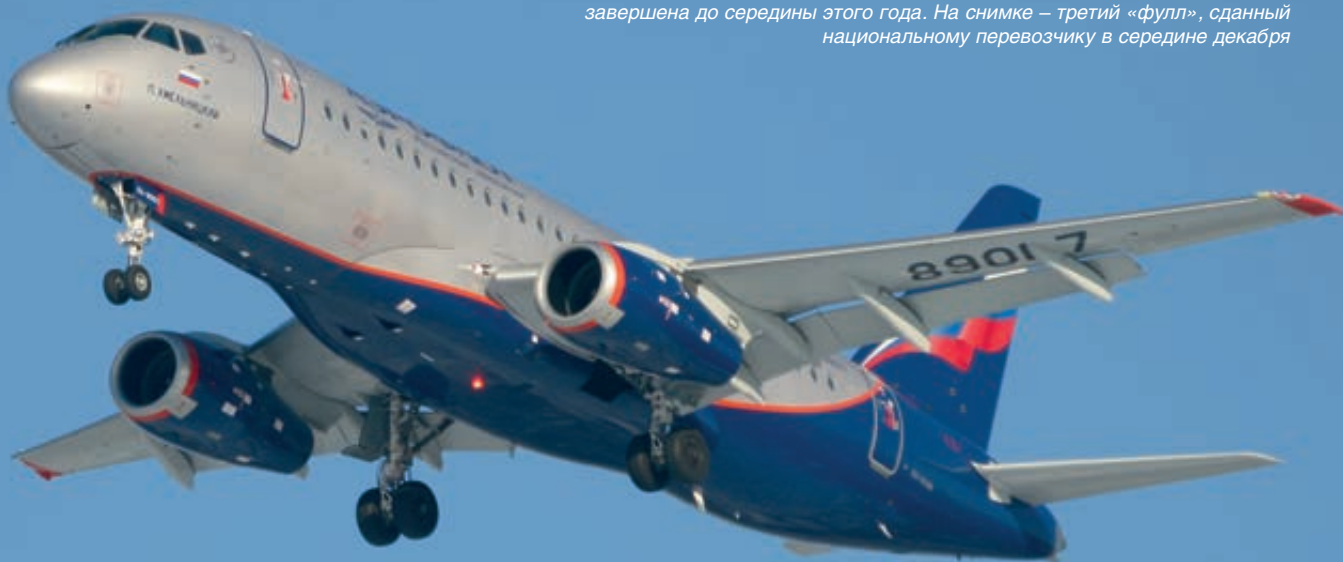


Виктор Друшляков



Третий SSJ100-95LR для авиакомпании «Газпром авиа» уходит в очередной полет по программе приемо-сдаточных испытаний, 30 декабря 2013 г. Первый самолет для «Газпром авиа» был торжественно передан авиакомпании в ходе МАКС-2013 и перелетел на ее базу в Остафьево в октябре. Два следующих были готовы к сдаче к концу года, их перелет в Остафьево состоялся в конце января 2014 г.

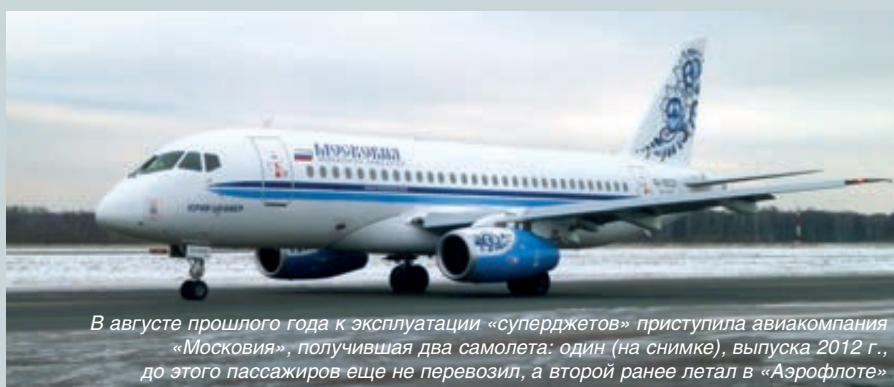
«Аэрофлот» получил в 2013 г. четыре первых SSJ100-95B в спецификации full, одновременно вернув производителю четыре машины, выпущенные в 2011 г. в компоновке light. Замена всех десяти лайнеров light «Аэрофлота» будет завершена до середины этого года. На снимке – третий «фулл», сданный национальному перевозчику в середине декабря



Сергей Сергеев



Сергей Лысенко



Сергей Сергеев

В августе прошлого года к эксплуатации «суперджетов» приступила авиакомпания «Московия», получившая два самолета: один (на снимке), выпуска 2012 г., до этого пассажиров еще не перевозил, а второй ранее летал в «Аэрофлоте»

выпуску, наряду с базовой модификацией SSJ100-95B, самолетов версии LR.

В число построенных и облетанных в 2013 г. машин вошли шесть SSJ100-95B в комплектации full для «Аэрофлота» (№95025, 95029, 95035, 95039, 95041, 95043), три SSJ100-95LR для авиакомпании «Газпром авиа» (№95033, 95055, 95056), девять SSJ100-95B для мексиканской компании Interjet (№95028, 95036, 95034, 95038, 95040, 95042, 95045, 95046, 95048), два – для индонезийской Sky Aviation (№95027, 95031) и два, первоначально предназначавшихся для лаосской Lao Central (№95030, 95037). Кроме того, после длительной консервации был достроен самолет №95009, который станет первым «бизнес-джетом» SSJ100 VIP (заказан ОАО «Рособоронэкспорт»).

В эксплуатацию в течение года поступило 14 новых самолетов: в «Аэрофлот» – четыре, в авиакомпанию «Якутия» – один

(№95020, облетанный в ноябре 2012 г.), в «Московию» – один (№95021, первый полет – июнь 2012 г., ранее предназначался авиакомпании «Армавиа», но в эксплуатацию ей не передавался), в «Газпром авиа» – один, в Interjet – четыре (включая №95023 и 95024, проходившие с 2012 г. работы по кастомизации в Венеции), в Sky Aviation – два, в Lao Central – один. Еще по два самолета для «Аэрофлота» и «Газпром авиа» выпуска 2013 г. были поставлены в эксплуатацию в конце января 2014 г.

В 2013 г. в рамках согласованной с «Аэрофлотом» программы замены поставленных ему ранее самолетов SSJ100-95B версии light на новые лайнеры спецификации full, производителю были возвращены четыре машины выпуска 2011 г. (№95008, 95010, 95011, 95012) для последующей передачи другим заказчикам. В августе 2013 г. первый из них (№95008)

обрел нового эксплуатанта в лице авиакомпании «Московия», в декабре за ним последовал самолет №95011, поступивший в Авиационный отряд специального назначения МВД. Машина №95010 также вскоре приступит к перевозкам в «Московии». Ведутся переговоры и работы по подготовке к поставке новым заказчикам других возвращенных «Аэрофлотом» самолетов спецификации light (к концу января 2014 г. ему заменено уже шесть машин, остальные четыре, по мере поставки новых лайнеров в компоновке full, вернутся к производителю до середины года).

Сегодня производственная модель постройки «суперджетов» выглядит следующим образом. Новосибирский авиационный завод им. В.П. Чкалова (филиал компании «Сухой») изготавливает отсеки фюзеляжа Ф1, Ф5, Ф6, комплекты вертикального и горизонтального оперения и доставляет их автотранспортом в Комсомольск-на-Амуре. Здесь, на площадях Комсомольского-на-Амуре авиазавода им. Ю.А. Гагарина (также является филиалом компании «Сухой»), производятся отсеки фюзеляжа Ф2, Ф3, Ф4, комплекты крыла и осуществляется стыковка фюзеляжа с прокладкой части жгутов и трубопроводов. Стыковка фюзеляжа с крылом и оперением и все операции окончательной сборки, включая монтаж двигателей и поступающих от российских и зарубежных поставщиков систем, выполняются в цеху окончательной сборки Комсомольского-на-Амуре филиала ЗАО «ГСС». Поставки в КНАФ ЗАО «ГСС» деталей и агрегатов из композиционных материалов в настоящее время обеспечивает ОАО «ВАСО», в дальнейшем предполагается подключить к этому ЗАО «КАПО-Композит» при сохранении за ВАСО роли поставщика элементов конструкции из стеклопластика.

С мая 2012 г. монтаж интерьера пассажирского салона на всех серийных самолетах (за исключением поставляемых совместных предприятием SuperJet International в Мексику и бизнес-версий) осуществляется в производстве окончательной сборки ЗАО «Авиастар-СП». Здесь же в Ульяновске, на ОАО «Спектр-Авиа», осуществляется окраска большинства серийных SSJ100 (кроме машин, поставляемых SuperJet International и нескольких экземпляров, прошедших окраску в Чехии). СП SuperJet International на своей базе в Венеции осуществляет монтаж интерьера пассажирского салона и окраску самолетов, предназначенных для поставки авиакомпании Interjet.

К началу 2014 г. Комсомольским-на-Амуре филиалом ЗАО «ГСС» было изготовлено в общей сложности четыре опытных летных экземпляра SSJ100 (в 2008–2010 гг.)



В марте 2013 г. своих первых пассажиров на SSJ100 перевезла лаосская компания Lao Central. В течение года для нее были изготовлены второй (на снимке) и третий самолеты, однако их поставка была отложена, и не исключено, что они могут отправиться к другому заказчику

и 42 серийных самолета (с 2010 г.). Из них на 1 января 2014 г. заказчиком было поставлено 27 машин, в эксплуатации в авиакомпаниях находилось 24.

Производственным планом 2014 г. предусматривается изготовление и поставка до 40 самолетов SSJ100. Основными получателями новых «суперджетов» в этом году станут авиакомпании «Аэрофлот», «Газпром авиа», «ЮТэйр» и мексиканская Interjet. Кроме того, продолжатся поставки новым заказчикам самолетов выпуска 2011–2012 гг., ранее эксплуатировавшихся «Аэрофлотом».

По официальным данным ЗАО «ГСС», суммарный портфель заказов на самолеты SSJ100 в 2013 г. достиг 200 машин. Среди них 75 машин для российских авиакомпаний: «Аэрофлот» – 30 (10 уже поставлено), «Якутия» – 2 (поставлены), «Газпром авиа» – 10 (поставлены три), «ЮТэйр» – 24, «Трансаэро» – 6, «Московия» – 3 (поставлены два, в т.ч. один – со вторичного рынка) – и не менее 35 – для зарубежных: Interjet – 20 (поставлены четыре), Sky Aviation – 12 (поставлены три), Lao Central Airlines – 3 (поставлен один). Кроме того, в августе 2013 г. был заключен твердый контракт с лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко.» на поставку ей начиная с 2015 г. для дальнейшей передачи российским и зарубежным компаниям 20 самолетов SSJ100, в т.ч. пяти – в версии LR. Согласно Федеральной целевой программе «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.» еще 29 «суперджетов» включено в консолидированный государственный заказ на поставку новых отечественных самолетов различным госзаказчикам.

«Иркут»

ОАО «Корпорация «Иркут» согласно распоряжению Президента России от 6 июня 2010 г. является головным исполнителем программы разработки и производства перспективных ближне-среднемагистральных пассажирских самолетов нового поколения MC-21. Постройка опытных образцов, а затем и всех серийных самолетов семейства MC-21 будет вестись на Иркутском авиационном заводе, являющемся филиалом корпорации «Иркут».

За Иркутским авиационным заводом закреплено изготовление фюзеляжа и окончательная сборка самолета. Металлические панели фюзеляжа, его хвостовой отсек и хвостовое оперение из композиционных материалов будет поставлять сюда ЗАО «Авиастар-СП», композиционные панели центроплана, лонжероны и интегральные панели крыла – ЗАО «АэроКомпозит-Ульяновск», композитные носовую и хвостовую части консолей крыла, механизацию и рули – ЗАО «КАПО-Композит» (ульяновская и казанская производственные площадки ЗАО «АэроКомпозит»). В августе 2011 г. корпорация «Иркут» и германская компания «Дюрр» заключили контракт на поставку полного комплекта технологической линии поточной сборки самолета MC-21 с использованием современных цифровых технологий. Новейшее оборудование и имеющиеся площади Иркутского авиазавода позволяют в перспективе выпускать до 70 самолетов MC-21 в год. Монтаж линии сборки планируется осуществить в этом году.



Алексей Петров (airview.livejournal.com)



В сентябре 2013 г. стартовала коммерческая эксплуатация самолетов SSJ100 в Мексике. К концу года авиакомпания Interjet располагала уже четырьмя такими лайнерами, еще семь машин проходили испытания, доработки и кастомизацию в Комсомольске-на-Амуре, Жуковском и Венеции



Михаил Поляков

Третий SSJ100-95B для индонезийской авиакомпании Sky Aviation перед отправкой заказчику. Домодедово, декабрь 2013 г.

В течение прошлого года корпорация «Иркут» завершила разработку конструкторской документации по планеру MC-21 и заложила в постройку первые четыре экземпляра самолета — три летных и статических. Кроме того, изготовлено значительное число образцов элементов конструкции (панели, стыки, отсеки и т.п.) для проведения статических и усталостных испытаний. В феврале в Иркутске был собран и передан в ЦАГИ на ресурсные испытания опытный отсек цилиндрической части фюзеляжа.

Базовой версией лайнера является 180-местный MC-21-300 (в зависимости

от компоновки салона может вмещать от 160 до 212 пассажиров), параллельно разрабатывается его укороченная версия MC-21-200 (130–165 мест), а в перспективе возможно создание удлиненного MC-21-400.

Первый полет прототипа MC-21-300 пока намечен на вторую половину 2015 г., а завершение сертификационных испытаний и начало поставок — на 2017 г.

Портфель твердых заказов на MC-21 к началу 2014 г. составлял 175 машин. Из них 50 заказаны лизинговой компанией «Авиакапитал-Сервис» (дочернее

предприятие корпорации «Ростех») для «Аэрофлота», а еще 35 (с двигателями ПД-14) — для государственных заказчиков. 50 машин законтрактованы лизинговой компанией ИФК, из них в рамках подписанных соглашений по крайней мере 6 могут поступить в эксплуатацию в «Трансаэро» и 10 — в «Ред Вингс». Еще 30 лайнеров приобретает лизинговая компания «ВЭБ-лизинг», из которых 10 могут отправиться в «ЮТэйр», а 6 — в «Трансаэро». Кроме того, у корпорации «Иркут» есть прямой контракт с авиакомпанией «ИрАэро» на 10 самолетов. К этому можно добавить еще согла-

шение с лизинговой компанией «Сбербанк Лизинг» на 20 машин. По итогам 2013 г. портфель твердых заказов на МС-21 возрос на 62 самолета.

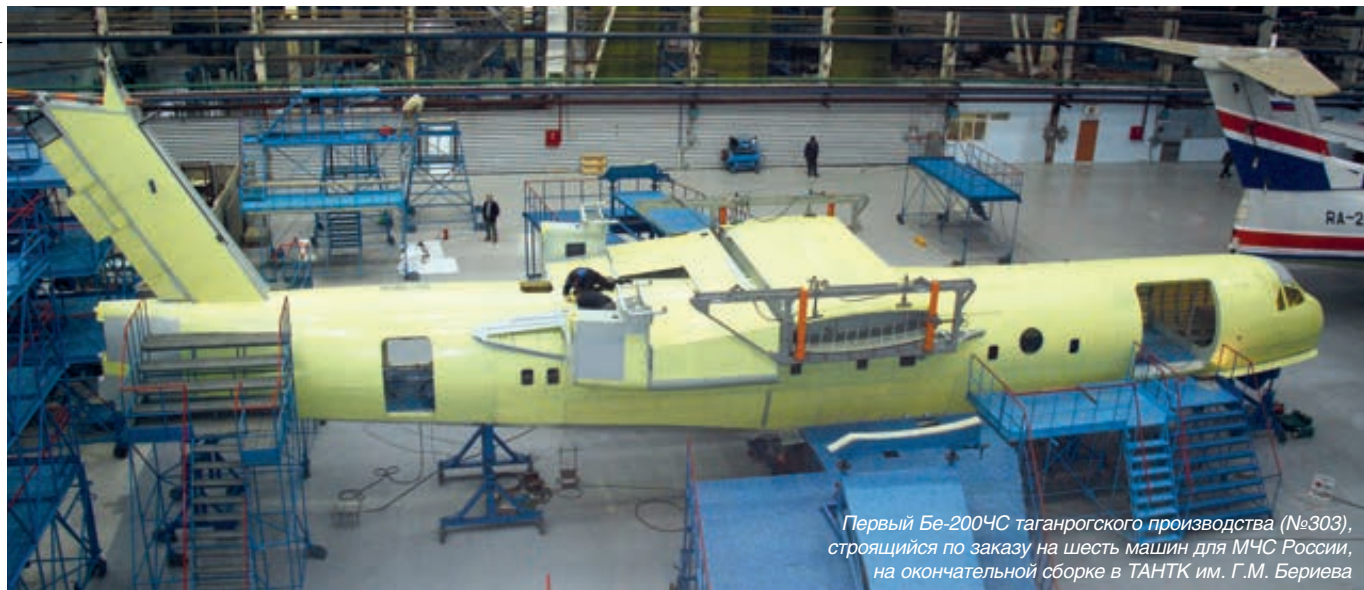
Помимо подготовки к производству МС-21, параллельно с выпуском военной авиационной техники, корпорация «Иркут» с 2007 г. изготавливает и поставляет западноевропейскому концерну Airbus комплекты агрегатов конструкции для самолетов А320 — ниши передней опоры шасси, килевые балки и направляющие закрылков. В 2013 г. произошел рост поставок западным партнерам в рамках «компонентного» бизнеса.

авиации МЧС сразу четырех Бе-200ЧС (№303–306) и первого Бе-200ЧС для авиации ВМФ (№309), в следующем году — еще двух машин для МЧС и трех — морской авиации. Заключительные два Бе-200ПС по имеющемуся контракту с Минобороны предполагается передать в 2016 г. Однако реальные темпы освоения серийного производства Бе-200 в Таганроге показывают, что эти планы вряд ли удастся выполнить в срок, и если в ближайшее время не произойдет качественная интенсификация процесса сборки, ожидать поставки в этом году больше двух–трех амфибий не приходится.

«Авиакор»

ОАО «Авиакор — авиационный завод» — единственное крупное самолетостроительное предприятие России, не входящее в ОАК: оно является частью корпорации «Русские машины» финансово-промышленной группы «Базовый Элемент». После того, как в Самаре в 2012 г. были изготовлены два последних Ту-154М — второй из них, RA-85042 (серийный №12А998), облетанный в декабре 2012-го, был окончательно сдан заказчику в январе прошлого года — единственной производственной программой завода стал выпуск турбовин-

ТАНТК им. Г.М. Бериева



Первый Бе-200ЧС таганрогского производства (№303), строящийся по заказу на шесть машин для МЧС России, на окончательной сборке в ТАНТК им. Г.М. Бериева

ТАНТК им. Г.М. Бериева

ОАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г.М. Бериева», которое в 2011 г. объединилось с ОАО «ТАВИА», в настоящее время осваивает серийный выпуск самолетов-амфибий Бе-200, ранее строившихся Иркутским авиационным заводом (корпорация «Иркут»).

В мае 2011 г. был заключен государственный контракт на поставку МЧС России начиная с 2013 г. шести новых Бе-200ЧС таганрогской сборки, а в мае 2012-го — контракт на шесть машин для Минобороны (два Бе-200ЧС и четыре поисково-спасательных Бе-200ПС с поставкой в течение 2014–2016 гг.).

По состоянию на начало прошлого года, поставка первого таганрогского Бе-200ЧС (№303) авиации МЧС планировалась в конце 2013 г., а остальных пяти — в течение 2014–2015 гг. Однако сборка первой амфибии пока еще не завершилась. Скорректированный с учетом заказа Минобороны план предусматривает постройку и поставку в текущем году

Параллельно с выполнением заказов МЧС и Минобороны ТАНТК ведет работы по продвижению сертифицированной европейскими авиационными властями амфибии Бе-200ЧС-Е на зарубежные рынки, в первую очередь в страны Европы и Юго-Восточной Азии.

Другим традиционным направлением деятельности ТАНТК им. Г.М. Бериева уже много лет является создание различных авиационных комплексов специального назначения на базе транспортного самолета Ил-76. В ближайшие годы эти работы продолжатся, причем в качестве базовой платформы со второй половины этого десятилетия будут использоваться самолеты Ил-76МД-90А («476»), выпускаемые ульяновским ЗАО «Авиастар-СП». Одновременно ТАНТК продолжает программу модернизации строевых самолетов радиолокационного дозора А-50 по типу А-50У, а в 2015–2016 гг. готовится выпустить еще два самолета А-50ЭИ для индийских ВВС на базе агрегатов планеров Ил-76ТД ташкентского производства.

товых самолетов Ан-140-100 по заказам Минобороны России.

Постройка Ан-140 на «Авиакоре» ведется с 2005 г. Но за первые пять лет завод смог собрать и поставить заказчику всего три серийные машины — они в 2006–2009 гг. поступили в эксплуатацию в авиакомпанию «Якутия».

С 2011 г. предприятие приступило к поставкам Ан-140-100 Министерству обороны России. В 2009–2011 гг. было заключено три контракта в общей сложности на 11 таких машин, а в апреле прошлого года — еще один, на три самолета для авиации ВМФ. Первый для российских военных Ан-140-100 с серийным №11А002 (RA-41254) поставили заказчику в декабре 2011-го. В течение 2012 г. на заводе удалось построить две следующих машины: самолет №12А015 (RA-41258) был передан в эксплуатацию в ВВС России, а №12А008 (RF-08851) — в Морскую авиацию ВМФ.

Планами прошлого года предусматривалась постройка четырех Ан-140. Фактически в течение года самарцы смогли изготовить и сдать заказчику три самолета: №13А007 (RA-

41259) и №13A004 (RA-41255) — для ВВС и №13A009 (RF-08852) — для морской авиации. Машины, переданные в ВВС, базируются на подмосковном аэродроме Чкаловский, а «флотские» — в Остафьево и Ейске.

Первый в этом году Ан-140, по официальной информации «Авиакора», планируют поставить Министерству обороны во втором квартале. Таким образом, пока ожидать анонсировавшего ранее радикального повышения темпов производства на заводе не приходится. Говорилось, что для ускорения поставок предприятию предстоит решить ряд неотложных задач, связанных с реорганизацией производства

машин», потребности России и стран СНГ в Ан-140Т в период до 2020 г. составляют порядка 80–90 машин. Но определяющим обстоятельством для старта программы Ан-140Т должен был стать выбор его российским Минобороны в качестве перспективного легкого военно-транспортного самолета (ЛВТС). Однако, судя по всему, военные в итоге отдали предпочтение проекту Ил-112В, реализацию которого планируют возобновить на ВАСО.

ТАПОиЧ (ТМЗ)

Государственное акционерное общество «Ташкентское авиационное про-

выпуска 1993 г., ранее эксплуатировавшего казахстанской авиакомпанией «Саяхат» и имевшего поэтому местную регистрацию UR-17615. Помимо капитально-восстановительного ремонта предстояло провести и ремоторизацию самолета за счет установки двигателей ПС-90А-76, что превратит его в Ил-76ТД-90. Предполагалось, что после завершения работ машина будет поставлена в Экваториальную Гвинею, однако теперь считается, что она будет эксплуатироваться одной из российских авиакомпаний. Это может произойти уже в 2014 г. Не исключено, что в дальнейшем ТМЗ может получить еще несколько подобных заказов.



Самарский завод «Авиакор» в 2013 г. изготовил и поставил Министерству обороны три очередных пассажирско-транспортных самолета Ан-140-100: два поступили в ВВС (на снимке с МАКС-2013 – второй из них) и один – в авиацию ВМФ

Алексей Михеев

и модернизацией станочного парка, набором и подготовкой персонала, снижением издержек и, соответственно, себестоимости выпускаемых самолетов. Все это требует серьезных инвестиций, привлечь которые в необходимом объеме пока не удастся.

За прошедшие годы на «Авиакоре» освоены полный цикл производства фюзеляжа, оперения и окончательной сборки самолетов Ан-140. Крылья завод получает с ХГАПП. Кроме того, по некоторым данным, для ускорения выполнения имеющихся контрактов, с харьковскими партнерами ведутся переговоры о приобретении имеющихся у них в производственном заделе нескольких фюзеляжей Ан-140.

В прошлом году на «Авиакоре» рассчитывали на заказ еще 15 машин от Минобороны, но контракт был оформлен пока только на три Ан-140-100 для морской авиации. Кроме того, серьезные надежды связывались с разработкой и освоением производства рамповой транспортной версии Ан-140Т, к которой проявляли интерес не только военные, но и другие государственные заказчики. По оценкам «Русских

производственное объединение им. В.П. Чкалова» с 1 января 2014 г. реформировано в ОАО «Ташкентский механический завод» (ТМЗ) и более не рассматривается руководством Республики Узбекистан как производитель новых самолетов. В то же время пока за предприятием сохраняются задачи ремонта и поддержания летной годности ранее выпущенных им транспортных Ил-76 и региональных Ил-114, а также поставки агрегатов Ил-76 из остающихся производственных заделов.

Последний новый самолет типа Ил-76 — пятый Ил-76ТД-90ВД (№94-08, RA-76511) для российской авиакомпании «Волга-Днепр» — был изготовлен и облетан в Ташкенте весной 2012 г. и тогда же отправился к заказчику. Летом 2012 г. здесь взлетел и заключительный Ил-114-100 (№02-09, UK-91109) — шестой по контракту с авиакомпанией «Узбекистон Хаво Йуллари». Заказчику он был передан 24 мая 2013 г.

В течение прошлого года по контракту с российским НПП «Сфера» предприятие вело работы по ремонту Ил-76ТД №76-04

Другой работой завода по тематике самолетов Ил-76 на несколько ближайших лет должна стать поставка ТАНТК им. Г.М. Бериева агрегатов планеров двух Ил-76ТД для последующего изготовления в Таганроге двух авиационных комплексов дальнего радиолокационного обнаружения А-50ЭИ для ВВС Индии в рамках заключенного в прошлом году нового контракта. В 2005 г. ТАПОиЧ уже передал подобным образом на ТАНТК три достроенных для этого Ил-76ТД (№94-02, 94-03, 94-04), которые были затем там превращены в А-50ЭИ и после оснащения радиотехническим комплексом в Израиле в 2009–2011 гг. поставлены в Индию. Но тогда самолеты перелетали из Ташкента в Таганрог «своим ходом», а теперь же предполагается их доставка в разобранном виде автомобильным и водным транспортом. Для реализации этого проекта на ТМЗ предполагается достроить остающиеся в производственном заделе в довольно высокой степени готовности планеры Ил-76ТД с серийными №94-05 и 94-09.

Портфель заказов на новые российские пассажирские и транспортные самолеты (на январь 2014 г.)

Завод-изготовитель	Тип самолета	Эксплуатант	Заказчик (лизинговая компания)	Объем заказа	Дата заключения контракта (соглашения)	Планируемый срок поставки
Авиастар	Ил-76МД-90А	МО РФ		39	04.10.2012	2014–2020
	Ил-78М-90А	МО РФ		(31)	(2014)*	2016–2020
	Ту-204-300	СЛО «Россия»	УДП	1	(2014)*	2014–2015
ВАСО	Ил-96-300	СЛО «Россия»	УДП	1	25.04.2013	2015
	Ил-96-300 ПУ(М1)	СЛО «Россия»	УДП	1	25.04.2013	2015
	Ан-148-100Е	МО РФ		14/15	05.2013	2013–2017
	Ан-148-100ЕА	ФСБ РФ		(3)	(2014)*	2014–2015
	Ан-148-100Е (ЕА)	СЛО «Россия»	УДП	(4)	(2014)*	2014–2015
	Ан-148-100Е	«Ангара»	ИФК	2/5	03.2012	2012–2014
	Ил-112В	МО РФ		(3)**	(2014)*	2015–2016
КАПО	Ту-214ОН	МО РФ		1/2	н/д	2013–2014
	Ту-214	МО РФ		2	н/д	с 2014
	Ту-214СР	СЛО «Россия»	УДП	3	31.10.2012	2014–2015
	Ту-214	Роскосмос		(3)	(2014)*	с 2015
ГСС	SSJ100-95В	«Аэрофлот»	«ВЭБ-лизинг»	20***/30	07.12.2005	с 2011
	SSJ100-95LR	«Газпром авиа»	«Газпром-комплектация»	9/10	17.08.2011	2013–2014
	SSJ100-95LR	«ЮТэйр»	«ВЭБ-лизинг»	24	17.08.2011	2014–2016
	SSJ100-95В	«Трансаэро»	н/д	6	21.06.2012	2015–2017
	SSJ100-95В	InterJet (Мексика; поставщик – SJI)		16/20	17.01.2011	2013–2014
	SSJ100-95В	Sky Aviation (Индонезия)		9/12	16.08.2011	с 2012
	SSJ100-95В	Laos Central Airlines (Лаос)****		2/3	05.2011	с 2013
	SSJ100-95LR	н/д	ИФК	5	27.08.2013	с 2015
	SSJ100-95В	н/д	ИФК	15	27.08.2013	с 2015
	SSJ100 VIP	«Русджет»	Рособоронэкспорт	1	27.08.2013	2014
ТАНТК	Бе-200ЧС	МЧС РФ		6	25.05.2011	2014–2015
	Бе-200ЧС (ПС)	МО РФ		6	23.05.2013	2014–2016
«Авиакор»	Ан-140-100	МО РФ		5/9	12.05.2011	2012–2015
	Ан-140-100	МО РФ		3	25.04.2013	с 2014

* контракт еще не заключен, указан плановый срок
 ** опытные самолеты (два летных и ресурсный); серийный выпуск планируется начать в 2017 г.
 *** кроме того, в 2014 г. предстоит изготовить и поставить еще 4 новых самолета комплектации full на замену возвращаемым производителю машинам спецификации light выпуска 2012 г.
 **** выполнение контракта приостановлено
 В колонке «Объем заказа» в знаменателе указан общий объем заказа, в числителе – количество оставшихся к поставке самолетов (за вычетом уже поставленных к 1 января 2014 г.). В скобках указан планируемый объем заказа по готовящимся, но еще не подписанным контрактам
 Желтым фоном выделены самолеты для зарубежных заказчиков

Кроме того, успели поучаствовать узбекские самолетостроители и в программе «476». Первый летный экземпляр Ил-76МД-90А (№01-02), а также два первых серийных самолета (№01-03 и 01-04) оснащаются хвостовым оперением ташкентского производства. С третьей серийной машины Ил-76МД-90А будут комплектоваться оперением, изготавливаемым уже на КАПО им. С.П. Горбунова.

Что же касается использования ташкентского задела по Ил-114, то здесь пока ясности не появилось. Обсуждавшиеся ранее идеи организации сборки Ил-114-100 на одном из российских заводов так и не получили развития, не появилось у предприятия и новых заказов от местной авиакомпании. Вместе с тем, в отличие от Ил-76, на ТМЗ пока сохраняется вся оснастка по производству Ил-114, и теоретически некоторое количество машин еще может быть достроено. Пока же завод занимается только техническим обслуживанием Ил-114-100 из парка «Узбекистон Хаво Йуллари», а прошлым летом на «форму» в Ташкент прилетал из России и единственный эксплуатируемый сегодня в нашей стране самолет данного типа – Ил-114ЛЛ компании «Радар-ММС».

Прогноз-2014

С учетом имеющегося портфеля заказов и фактических темпов производства российской авиапромышленности можно ожидать, что в 2014 г. предприятиями ОАК будет изготовлено не менее 36 новых самолетов SSJ100, восемь Ан-148, по паре Ту-214 и Ил-76МД-90А, по крайней мере первые два Бе-200 таганрогской сборки, а также четыре Ан-140 – в общей сложности более полусотни новых воздушных судов, что в 1,5 раза выше объема производства минувшего года. С учетом полутора десятков уже облетанных, но еще не переданных в эксплуатацию к началу 2014 г. самолетов SSJ100, Ан-148, Ил-96 и Ту-214, объем поставок заказчикам может приблизиться к шести десяткам машин, что вдвое лучше результата 2013 г. Этот прогноз, конечно, довольно оптимистичный, и суровые реалии могут внести свои коррективы в кажущиеся сегодня довольно реальными планы. Тем не менее, очень хотелось бы надеяться, что благодаря демонстрируемому уверенному росту темпов серийного производства региональных SSJ100, ожидаемому в этом году выпуску первых серийных ульяновских Ил-76МД-90А и таганрогских Бе-200ЧС, он не сильно разойдется с фактическим полученным в конце года результатом, и тогда можно будет констатировать, что намечившийся наконец подъем в российском гражданском самолетостроении получил свое развитие.

Прогноз производства и поставок новых российских пассажирских и транспортных самолетов в 2014 г.

Завод-изготовитель	Тип самолета	Заказчик	Количество
Авиастар	Ил-76МД-90А	МО РФ	2
ВАСО	Ил-96-400ВПУ	«Роснефть»	1 ¹
	Ан-148-100Е	МО РФ	4+1 ²
	Ан-148-100Е	УДП (СЛО «Россия»)	2
	Ан-148-100ЕА	ФСБ	2+1 ³
КАПО	Ту-214СР	УДП (СЛО «Россия»)	2
	Ту-214ОН	МО РФ	1 ⁴
ГСС	SSJ100-95В	«Аэрофлот» (ВЭБ-лизинг)	12+2 ⁵
	SSJ100-95LR	«Газпром авиа»	7+2 ⁶
	SSJ100-95LR	«ЮТэйр» (ВЭБ-лизинг)	6
	SSJ100-95В	InterJet (Мексика) (поставка через SJI)	9+7 ⁷
	SSJ100 VIP	Рособоронэкспорт	1 ⁸
ТАНТК	Бе-200ЧС	МЧС РФ	2
Авиакор	Ан-140-100	МО РФ	4
Всего			52+16

¹ переоборудуется из Ил-96-400Т №01004 (РА-96104) выпуска 2011 г., сданного заказчику (ИФК) в декабре 2012 г.
² самолет №42-08 (РА-61721) построен и облетан в декабре 2013 г., сдача планируется в феврале 2014 г.
³ самолет №42-06 (РА-61719) построен и облетан в ноябре 2013 г., сдан в эксплуатацию в январе 2014 г.
⁴ самолет №025 (RF-64525) построен и облетан в декабре 2013 г., сдача перенесена на 2014 г.
⁵ самолеты №95041 (РА-89023) и №95043 (РА-89032) построены и облетаны в ноябре–декабре 2013 г., поставка в эксплуатацию перенесена на начало 2014 г.
⁶ самолеты №95055 (РА-89020) и №95056 (РА-89019) построены и облетаны в декабре 2013 г., поставка в эксплуатацию перенесена на начало 2014 г.
⁷ самолеты №95034 и 95038 построены и облетаны в августе–октябре 2013 г., сданы дляustomизации SJI; поставка в эксплуатацию перенесена на 2014 г.; самолеты №95040, 95042, 95045, 95046 и 95048 построены и облетаны в ноябре–декабре 2013 г., customизация и поставка в эксплуатацию ожидаются в 2014 г.
⁸ самолет №95009 построен и облетан в июне 2013 г., проходит customизацию, поставка в эксплуатацию ожидается в 2014 г.

Международный Форум Двигателестроения **2014**

15 – 18 апреля
Москва



реклама



Воздушный транспорт 2013

События года

Программы государственной поддержки региональных авиаперевозок

В 2013 г. к уже существующим схемам субсидирования перевозок с Дальнего Востока в европейскую часть страны, а также из Калининграда в Москву и С.-Петербург добавились еще три программы по стимулированию полетов в федеральных округах. За серьезность намерений власти снова приучить наших сограждан к полетам не через столицу говорит факт субсидирования авиаперевозок в Приволжском федеральном округе, где хорошо развит наземный транспорт. Проект реализовывался с 1 апреля 2013 г. За девять месяцев авиакомпании «Авиа Менеджмент Групп», «Оренбуржье», «Татарстан» и «ЮТэйр» перевезли по 74 маршрутам 91,7 тыс. чел. (рост в 2,2 раза). Объем финансирования составил 750 млн руб. (60% – за счет федерального бюджета). В 2014 г. в Поволжье планируется перевезти уже 140 тыс. чел.



1

Обновление парка региональных самолетов

Одной из наиболее острых проблем региональных перевозчиков является изношенность их авиапарка. Однако в 2013 г. ситуация стала меняться к лучшему. К активной эксплуатации новых отечественных реактивных самолетов SSJ100 и Ан-148 в Сибири и на Дальнем Востоке приступили авиакомпании «Якутия» и «Ангара». Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), основной игрок на рынке лизинга региональных самолетов, в прошлом году поставила восемь L-410UVP-E20 «Оренбуржье» и «Комиавиатрансу», 15 Grand Caravan – «Татарстану», два CRJ-200 – «Ямалу». «Саратовские авиалинии» приобрели два E195, «Якутия» – три Q400, «ЧукотАвиа» приступила к коммерческим полетам на двух Twin Otter. Большая часть воздушных судов приобретена в рамках Постановления №1212. В 2013 г. его действие расширили на реактивные самолеты вместимостью от 75 до 103 пассажиров.



2

Модернизация системы организации воздушного движения

В рамках реализации ФЦП «Модернизация Единой системы ОрВД Российской Федерации (2009–2020 гг.)», направленной на оптимизацию использования воздушного пространства, снижение эксплуатационных расходов и интеграцию российской авионавигационной системы в мировую систему УВД, продолжаются работы по модернизации и техническому перевооружению инфраструктуры авионавигации. В 2013 г. Госкорпорация по ОрВД отчиталась о создании укрупненных центров, оснащенных современными техническими средствами, в Самаре и Новосибирске. Районный центр открылся в Калининграде. Новые КДП заработали в Шереметьево, Томске, Сочи и Южно-Сахалинске. Большое внимание специалистов уделялось оптимизации структуры воздушного пространства. Так с прошлого года авиакомпаниям разрешено летать над Москвой на высоте более 8000 м.



3

Масштабные изменения в Пулково

4 декабря 2013 г. новый Терминал-1 третьего аэропорта России принял первых пассажиров. Пропускная способность аэровокзального комплекса после объединения с Пулково-1 (так называемые «Пять стаканов», построен в 1973 г.) составит 17 млн пасс. в год. Ожидается, что терминал Пулково-2 (1951 г.) будет использоваться региональными и бюджетными авиакомпаниями. В 2013 г. в аэропорту появился второй оператор на рынке авиатопливообеспечения, открылся центр бизнес-авиации Пулково-3, существенно обновился парк спецавтотранспорта. По итогам прошлого года Пулково обслужил 12,854 млн чел. (рост на 15,2%). ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы», управляющее операционной деятельностью аэропорта в рамках ГЧП с Петербургом, планирует создать на его базе крупнейший транспортно-пересадочный узел Балтийского региона.



4

Рождение «Авроры»

6 ноября 2013 г., спустя 16 месяцев после поручения премьер-министра Дмитрия Медведева Минтрансу совместно с «Аэрофлотом» рассмотреть вопрос создания единого дальневосточного авиаперевозчика, в аэропорту Шереметьево прошла презентация авиакомпании «Аврора» (51% акций принадлежит «Аэрофлоту», 49% – Сахалинской области). Новое авиапредприятие создано на базе ОАО «Сахалинские авиатрассы» с передачей ему 52,156% акций ОАО «Владивосток Авиа» в марте прошлого года. Приоритетный путь развития «Авроры» – удовлетворение спроса на региональные перевозки при обеспечении эффективного уровня сервисного обслуживания. К 2017 г. парк объединенной дальневосточной «дочки» «Аэрофлота» будет состоять из 40 самолетов, летающих по более чем сотне направлений и перевозящих 2,4 млн чел. в год.



5

Завершение основного этапа реконструкции Внуково

2 декабря 2013 г. в четвертом по объемам пассажиропотока российском аэропорту после реконструкции открыли ВПП-1, удлиненную до 3500 м. В ходе работ ее оснастили новым светосигнальным оборудованием, построили скоростные рулежные дорожки и вододренажную систему. Реконструкция ВПП-2 завершилась в 2007 г. В конце 2012 г. во Внуково полностью открылся новый терминал А. Собственники аэропорта хотят построить еще минимум две рулежные дорожки и расширить перроны. Но в целом ключевая инфраструктура введена в строй. Теперь аэропорту предстоит загрузить свои мощности. По словам менеджмента, Внуково способен осуществлять 90–120 взлетно-посадочных операций в час, а пропускная способность терминалов составляет 35–40 млн пасс. в год. В 2013 г. пассажиропоток Внуково составил 11,18 млн чел. (рост на 15,2%).



6

«Северный Ветер» растет больше всех

По итогам прошлого года авиакомпания Nordwind Airlines, партнер туроператора Pegas Touristik, перевезла более 3,7 млн чел. (+69% к 2012 г.). По динамике роста, опережающей среднеотраслевую в 4,8 раза, ведущий чартерный перевозчик России лидирует в первой десятке отечественных авиакомпаний. Внушительных показателей операционной деятельности «Северный Ветер» добился за счет увеличения парка (в 2013 г. он получил 11 дальне- и среднемагистральных самолетов) и активной работы в регионах. Достаточно сказать, что с приходом Nordwind Airlines в ряд провинциальных аэропортов, они получили международный статус. В 2014 г. компания планирует взять новые вершины – заняться регулярными рейсами и продолжить наращивание парка воздушных судов, обеспечив объем перевозок свыше 5 млн чел.



7

В Черноземье заработал современный аэропорт

12 июля 2013 г. международный аэропорт Белгород открыл новый терминал, а в октябре получил сертификат соответствия I категории ICAO. После ввода в строй в ближайшее время нового КДП основной этап реконструкции комплекса будет завершен. В результате проведенных работ пропускная способность радикально обновленного аэропорта составляет 450 пасс. в час. Размеры ВПП увеличились с 2300x42 до 2500x45 м. Возрождение аэропорта стартовало в 2010 г. передачей акций предприятия из федеральной в региональную собственность. К этому времени пассажиропоток упал до уровня 78 тыс. чел. Однако вовремя принятые меры возвели аэропорт в ранг регионального лидера. В 2013 г. он обслужил 280,6 тыс. чел. (рост на 42% к 2012 г.).



8

Казанский аэропорт обслужил Универсиаду

Всемирная летняя Универсиада стала первым крупным спортивным событием, активно затронувшим транспортную инфраструктуру России. Важным звеном в обслуживании 12 тыс. спортсменов из 162 стран стал аэропорт Казань. К началу соревнований был открыт новый терминал 1А и реконструированный терминал 1. Для улучшения сообщения с городом заработал аэроэкспресс. Пассажиропоток аэропорта в июле 2013 г. возрос на 40%. В один из дней максимальная нагрузка превысила расчетную в два раза, но благодаря слаженной работе всех служб аэропорта с транспортным отделом дирекции Универсиады задержек рейсов не допустили. Успешному обслуживанию мероприятия помогли заранее проведенные учения.



9

Планы по созданию лоукост-перевозчика

В октябре 2013 г. было объявлено, что в группе «Аэрофлот» в ближайшее время все-таки должен появиться авиадискаунтер. Компанию назвали «Добролёт». Из ее презентации следует, что уже в этом году она приступит к операционной деятельности. Основой парка создаваемой авиакомпании к 2018 г. станут 40 одноклассных Boeing 737-800. В 2015 г. перевозчик будет летать из Москвы в 25 городов России и зарубежья. В конце декабря сообщалось, что «Добролёт» подал в Росавиацию заявку на сертификацию авиакомпании. Впрочем, в «Аэрофлоте» не устают повторять, что дешевые полеты будут невозможны без разрешения авиавластей на введение невозвратных билетов, платного провоза багажа, питания на борту за дополнительную плату и т.п. Однако корректировки нормативной базы в этой части пока так и не произошло.



10

«Аэрофлот» тасует флот



Юрий Каберник

На рубеже 2013–2014 гг. группа «Аэрофлот» продолжила реализацию стратегии строительства крупного авиахолдинга на базе подконтрольных национальному перевозчику авиакомпаний. Во-первых, продолжил пополнение своего парка новыми самолетами сам «Аэрофлот». В рамках соглашения об операционном лизинге с «Авиакапитал-Сервис» (входит в госкорпорацию «Ростех») были получены еще три Boeing 737-800 (о начале поставок «боингов» национальному перевозчику – см. «Взлёт» №10/2013, с. 48). 25 декабря, с передачей пятого A321, завершилось выполнение поставок по контракту с GTLK Europe (дочерняя компания ГТЛК). Теперь авиакомпания имеет в своем распоряжении 29 таких лайнеров.

В ноябре и январе в «Аэрофлот» поступили 52-й и 53-й A320 (VP-BT1 и VQ-BPU). Их лизингодателями стали соответственно ирландская SMBC Aviation Capital Ltd. (сделка на две машины одобрена весной 2013 г.) и дочерняя компания Торгово-промышленного банка Китая ICBC (контракт на шесть воздушных судов, одобрен зимой 2013 г.).

Продолжилась и предусмотренная контрактом с ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» и ОАО «ВЭБ-лизинг» замена ранее поставленных «Аэрофлоту» самолетов Sukhoi Superjet 100 в спецификации light на новые – в версии full. Два новых «суперджета» (RA-89017 и RA-89022) были поставлены национальному перевозчику в декабре,

еще два (RA-89023 и RA-89032) – в конце января.

Одновременно «Аэрофлот» приступил к выводу из своего парка части A319 и передачи их другим компаниям группы. В период 2003–2009 гг. он получил 15 таких лайнеров. Четыре из них, принадлежащие GECAS, ужеполнили флот авиакомпании «Аврора» (подробнее о ней – см. «Взлёт» №11/2013, с. 8–9). Еще одну, также поставленную GECAS, передали в январе «Донавиа».

Кроме того, «Аврора» взяла в лизинг у литовской компании AviaAM еще один Boeing 737-500 (от «Сахалинских авиатрасс» ей досталось в наследство три «боинга» – пара 737-200 и один 737-500). Еще один A319 получила в лизинг от ILFC и компания «Донавиа». Сегодня ее флот насчитывает девять однотипных «эрбасов» и только три «боинга». К выводу последних «Донавиа» приступила летом 2012 г. (см. «Взлёт» №7–8/2012, с. 27).

Занимаются обновлением флота и «Оренбургские авиалинии». В конце 2013 г. перевозчик вывел из эксплуатации и возвратил лизингодателю (ILFC) два самолета Boeing 737-800 выпуска 2001 г. Оба переданы в «Северный Ветер». Им на смену авиакомпания получает два однотипных лайнера выпуска 2006 г. Первый из них прилетел в Оренбург в конце декабря. Лизингодателем выступает GTLK Europe.

Еще один член группы «Аэрофлот», санкт-петербургская

авиакомпания «Россия», также ожидает пополнения. В планах перевозчика получить по меньшей мере два из пяти летавших во «Владивосток Авиа» A320. Любопытно, что приморскому перевозчику, поспешившему в конце октября остановить все шесть своих Ту-204-300, пришлось в начале года, вероятно, столкнуться с дефицитом провозных емкостей. По крайней мере один Ту-204-300 (RA-64045) в январе снова выполнял рейсы в рамках договора резервирования ВС по расписанию «Авроры».

Еще пара значимых событий касается реализации бизнес-плана единой дальневосточной авиакомпании и более глубокой интеграции «России» в группу. В январе стало известно, что «Аэрофлот» передал 49% акций «Авроры» Сахалинской области. А перевозчик из северной столицы с 30 марта будет выполнять свои полеты под кодом «Аэрофлота» (SU) – отныне все рейсы «России» будут под коммерческим управлением материнской компании. **А.К.**

Поставки самолетов авиакомпаниям, подконтрольным «Аэрофлоту», в ноябре 2013 г. – январе 2014 г.						
Авиакомпания	Тип самолета	Регистрация	Серийный номер	Год выпуска	Дата поставки	Прежний эксплуатант
«Аврора»	A319	VP-BWK	2222	2004	07.11.2013	«Аэрофлот»
		VP-BJK	3281	2007	20.11.2013	«Аэрофлот»
		VP-BUN	3298	2007	05.12.2013	«Аэрофлот»
		VP-BUO	3336	2007	08.01.2014	«Аэрофлот»
	B737-500	RA-73002	28997/3008	1998	08.12.2013	Estonian Air
«Донавиа»	A319-111	VP-BQK	3179	2007	23.11.2013	Iberia
		VP-BWG	2093	2003	21.01.2014	«Аэрофлот»
«Оренбургские авиалинии»	B737-800	VQ-BSR	33622/2101	2006	26.12.2013	Ryanair



Erik Postov/Spotter

National Airport Infrastructure Show & Civil Aviation

**4-6
марта
2014**
**Крокус
Экспо,
Москва**

Организатор:  Reed Exhibitions

Тел.: +7 495 937 6861

www.nais-russia.com

РЕКЛАМА, ООО «РИД ЭКСПО»

NAIS & CA



Идеальный полет начинается на земле –
все для инфраструктуры аэропортов и
гражданской авиации на одной B2B площадке

Пройдите электронную регистрацию на сайте, чтобы получить билет на выставку – www.nais-russia.com

Boeing 737 – новый тип в парке «Северного Ветра»

В конце 2013 г. крупнейшая российская чартерная авиакомпания «Северный Ветер» (Nordwind Airlines), подконтрольная туроператору Pegas Touristik, получила в свое распоряжение первый Boeing 737-800, ставший уже пятым типом в парке перевозчика. 19 декабря самолет с регистрационным номером VP-BPY (серийный №28247/1091) выпуска 2002 г. приземлился в базовом для авиапредприятия аэропорту Шереметьево.

Машина оснащена двигателями CFM56-7B27 производства компании CFM International и рассчитана на перевозку 189 пассажиров в салоне экономического класса.

В начале февраля «Северный Ветер» получил еще один аналогичный Boeing 737-800 (VP-BPI, №28244/958) выпуска 2001 г. Оба самолета, принадлежащие американской лизинговой компании ILFC, со второй половины 2008 г. летали под флагом «Оренбургских авиалиний» по

соглашению с Pegas Touristik. Любопытно, что облет борта VP-BPY в соответствии с требуемой процедурой возврата воздушного судна от эксплуатанта лизингодателю после необходимого технического обслуживания впервые в отечественной истории был произведен российскими пилотами – экипажем «Оренбургских авиалиний».

О планах ввода «Северным Ветром» еще одного нового для себя типа воздушного судна

стало известно полгода назад. «К самому массовому типу «боингов» мы присматривались давно, – говорил летом 2013 г. «Взлёту» руководитель авиакомпании Геннадий Вани. – Но на тот момент, когда нам требовались среднемагистральные лайнеры, их количество на рынке было ограничено, и мы взяли A321». В будущем Nordwind Airlines намерена эксплуатировать шесть Boeing 737.

Всего же в 2013 г. перевозчик пополнил свой парк 11 магистральными самолетами, уступив в этом только «Аэрофлоту». Масштабное увеличение флота позволило «Северному Ветру» перевезти в прошлом году 3,7 млн чел. (рост на 69% к 2012 г.). Помимо Boeing 737-800 авиакомпания получила один A320, три A321, пять Boeing 767-300ER и два Boeing 777-200ER. Сегодня парк воздушных судов Nordwind Airlines состоит из 32 машин со средним возрастом чуть более 14 лет.

А.К.



Сергей Сергеев

«Трансаэро» полетела с дисконтом

Тема высокой цены билетов на рейсы отечественных перевозчиков очень популярна на самом высоком уровне. Именно поэтому государство курирует создание авиакомпании «Добролёт», лоукост-проекта «Аэрофлота» (см. «Взлёт» №11/2013, с.5). Не дожидаясь внесения ряда важных изменений в отраслевое законодательство, вторая по величине авиакомпания страны, «Трансаэро», предложила свой вариант решения проблемы доступных полетов.

С 14 января этого года она запустила новый продукт – перевозки класса «дисконт». Рейсы выполняются из аэропорта Домодедово в 35 городов: 18 находятся в России, девять – в СНГ и Прибалтике, остальные – в дальнем зарубежье. Маршрутная карта включает только те направления,

которые перевозчик считает наиболее востребованными. Среди них населенные пункты в европейской части России, Сибири, Казахстане, Армении, Англии, Израиле и т.д. Любопытно, что рейсы дисконт-класса выполняются не только на Boeing 737, но и на Ту-214, которые гендиректор «Трансаэро» Ольга Плешакова с точки зрения извлечения финансовой выгоды ранее относила к небезупречным.

В стоимость билета класса «дисконт» заложено бесплатное питание, а норма бесплатного провоза багажа колеблется от 10 до 20 кг в зависимости от тарифа. Возврат билетов осуществляется согласно Воздушному кодексу. Верхний уровень тарифной сетки дисконт-класса, так называемый «20 кг. Комфортная посадка» позволяет совершать перелет в креслах бизнес-класса или в

салонах экономкласса с посадкой через кресло.

В «Трансаэро» отмечают, что новый продукт, обеспечив пассажирам весьма комфортные условия, сделает перелеты существенно более доступными. На официальном интернет-сайте перевозчика говорится об уникальном ценовом предложении на 15–20% дешевле стандартных тарифов. «Взлёт» попробовал выяснить, насколько это актуально, попытавшись забронировать билет на рейс из Москвы в Санкт-Петербург и обратно.

На конец января недавно изменившаяся система бронирования «Трансаэро» на сайте авиакомпании отличалась медлительностью и недостаточным удобством для пользователя. Например, при использовании опции «Найти лучшую стоимость» на экран

выгружался весь перечень рейсов. Дальнейший поиск дешевого билета надо было искать уже внутри него. Кроме того, ресурс почему-то не позволял приобрести билеты с вылетом 27 января и возвратом в тот же день (система выдавала обратные билеты только с 29 января). В итоге перелет в дисконт-классе по тарифу «10 кг. Лучшая цена!» обошелся бы в 4274 руб.

С помощью сервиса поиска авиабилетов Skyscanner мы решили проверить стоимость перелета из Домодедово в Пулково другими отечественными перевозчиками. Самым доступным оказалось предложение авиакомпании «Россия» – 3775 руб. Таким образом, анонсируемая «Трансаэро» выгода очевидна лишь на фоне более дорогих продуктов только самой этой авиакомпании.

А.К.

«Твин Оттеры» наконец приступили к полетам на Чукотке

25 декабря 2013 г., спустя 14 месяцев после прибытия в аэропорт Анадырь (Угольный) из Канады двух новых турбовинтовых самолетов Twin Otter Series 400 для эксплуатации на местных воздушных линиях Чукотского автономного округа (см. «Взлёт» №11/2012, с. 38), наконец, удалось начать их коммерческое использование.

Первым рейсом для «твин оттера» в России стал перелет из г. Анадырь, административного центра региона, в с. Марково – около 330 км по прямой. По данным официального интернет-сайта «ЧукотАвиа», эксплуатант этих машин, в маршрутную карту для них с 1 января по 29 марта этого года также входят населенные пункты Эгвекинот и Беринговский. Кроме того, запланированы полеты в Певек, самый северный город России, а также национальные села Чукотского АО: Ваеги, Мыс Шмидта, Чуванское, Ламутское, Лаврентия, Провидения и Кеппервеем. На этих направлениях «твин оттеры» будут подменять вертолеты Ми-8.

Большинство аэродромов в перечисленных населенных пунктах имеют грунтовую взлетно-посадочную полосу. Самая короткая из них находится в аэропорту Залив Креста (поселок Эгвекинот) – 1350 м. Самый длинный перелет для ДHC-6 – из Анадыря в поселок городского типа Мыс Шмидта (около 480 км по прямой), самый непродол-



Александр Копылов

жительный – между селами Чуванское и Ламутское (60 км). Кстати, в этих населенных пунктах аэропортов нет вовсе.

Норма бесплатного провоза багажа на «твин оттере» составляет 10 кг (с учетом ручной клади 5 кг), тогда как на Ан-24 (у «ЧукотАвиа» есть одна машина этого типа) – в два раза больше. При этом провоз сверхнормативного багажа на двухмоторном «канадце» не допускается. Сейчас один из двух полученных Twin Otter Series 400 используется как пассажирский, на 14 мест, а второй – как грузовой. Перевозчик применяет его в интересах «Чукоткоммунхоза», ведущей организации коммунального хозяйства округа, и «Почты России».

Право выполнять коммерческие перевозки пассажиров,

почты и груза внутри России на «твин оттерах» перевозчик получил за неделю до наступления Нового года. Долгий ввод в эксплуатацию был обусловлен несколькими причинами. Во-первых, самолеты ДHC-6 Twin Otter Series 400 до этого никогда не эксплуатировались в России, а Сертификат типа за номером СТ331-ДHC6 был выдан Авиарегистром МАК только летом 2012 г. Поэтому авиакомпания пришлось «с чистого листа» заниматься созданием базы ТОиР, регистрацией «твин оттеров» в российском реестре гражданских воздушных судов, сертификацией под них аэродромов и т.д. В результате, к тренировочным полетам на «твин оттерах» летный состав «ЧукотАвиа» смог приступить только осенью прошлого года.

Другим сдерживающим фактором стали раздумья местных властей относительно формы передачи самолетов эксплуатанту. В итоге авиаперевозчик получил их в лизинг от созданного в октябре 2013 г. ООО «Чукотка-Лизинг». При этом местное правительство планирует полностью компенсировать затраты «ЧукотАвиа» по договору финансовой аренды в размере около 40 млн руб. ежегодно.

Само авиапредприятие за это время также претерпело важные изменения. Распоряжением российского правительства его передали в государственную собственность Чукотского автономного округа.

В составе «ЧукотАвиа» имеется пока два Twin Otter Series 400 (серийные номера 860 и 861, зарегистрированы в российском реестре гражданских воздушных судов под номерами RA-67821 и RA-67282). В течение 2013 г. авиационная корпорация «Витязь» планировала поставить в Россию еще три-пять таких самолетов, но, похоже, именно отсутствие опыта эксплуатации «твин оттеров» в нашей стране, пока не позволило реализовать эти намерения.

Как бы то ни было, эксплуатация Twin Otter Series 400, наконец, стартовала, и в конце первого квартала этого года «ЧукотАвиа» планирует подвести первые итоги. **А.К.**



Александр Копылов



«СУПЕРДЖЕТЫ» В «ИНТЕРДЖЕТЕ»

Первые результаты эксплуатации SSJ100 в Мексике

В минувшем году новые отечественные реактивные региональные авиалайнеры Sukhoi Superjet 100 впервые приступили к выполнению регулярных пассажирских рейсов в авиакомпаниях дальнего зарубежья. С весны прошлого года они летают в двух странах Юго-Восточной Азии – Индонезии и Лаосе, а в сентябре началась их эксплуатация в Мексике. Мексиканская Interjet стала не только первой авиакомпанией Латинской Америки, освоившей «суперджеты», но и стартовым оператором этих самолетов во всем Западном полушарии, поэтому от результатов их использования здесь во многом зависят в целом перспективы экспортной карьеры нового российского «регионала». Потенциальные заказчики из Европы и Азии пристально следят за опытом эксплуатации SSJ100 в Interjet, и если все пойдет так и дальше, а первые результаты выглядят весьма впечатляющими, то производитель вполне может рассчитывать на новые контракты из-за рубежа, в т.ч. из пока еще не освоенных «суперджетом» стран западного мира.

Interjet: дисконт по-мексикански

Авиакомпания Interjet начала операционную деятельность в декабре 2005 г. с полетов на трех шестилетних A320, доставшихся ей после прекратившей незадолго до этого работу итальянской Volare Airlines. В 2006-м парк молодого мексиканского

перевозчика пополнился еще четырьмя аналогичными лайнерами того же происхождения, а спустя год он приступил и к закупкам новых A320. В 2007–2008 гг. с завода Airbus прибыли восемь таких машин, в течение 2011–2013 гг. – еще 12. Кроме того, в 2010–2011 гг. на вторичном рынке

Interjet приобрел 14 «подержанных» A320. В итоге, к началу этого года компания располагала уже 41 самолетом A320. Все они выполнены в одноклассной компоновке на 150 мест, а средний возраст их составляет чуть менее 7 лет. В ноябре 2012 г. Airbus официально сообщил о заключении контракта на поставку авиакомпании Interjet 40 новейших A320neo, которые постепенно заменят в парке мексиканского перевозчика используемые сейчас A320.

Благодаря интенсивному наращиванию флота и выбранной «бюджетной» операционной модели менее чем за семь лет Interjet стала второй авиакомпанией Мексики по объемам перевозок (лидерство принадлежит AeroMexico, располагающей парком из 60 «боингов» моделей 737NG, 767, 777, а с прошлого года – и 787, а ее региональная «дочка» AeroMexico Connect использует 60 «эмбраеров» ERJ145, E170/175 и E190)



Артём КОРЕНЯКО

и первой – на внутренних линиях. Сегодня она предлагает перелеты по 56 маршрутам. По демонстрируемым результатам Interjet опережает такие довольно крупные мексиканские авиакомпании, как Volaris (имеет 44 самолета A319 и A320), VivaAeroBus (18 Boeing 737-300) и Aeromar (16 турбовинтовых ATR-42/72 и три CRJ-200).

Согласно данным Секретариата по транспорту и коммуникациям Мексики, в период с 2006 по 2012 г. объем перевозок пассажиров авиакомпанией Interjet вырос почти в 6 раз и достиг 7,242 млн чел., из них 93% приходилось на внутренние авиалинии. В 2013 г. услугами авиакомпании воспользовались 8,391 млн чел. (рост на 15,9% к 2012 г.). Если бы Interjet летал в России, то с таким показателем он занял бы третье место.

Interjet работает по бизнес-модели авиадискаунтера. Однако, предлагаемый пассажирам продукт по-своему уника-



В кабине экипажа SSJ100, следующего рейсом Мехико–Масатлан

Алексей Петров (airview.livejournal.com)



Sukhoi Superjet 100 совершает посадку в аэропорту Мехико

Алексей Петров (airview.livejournal.com)

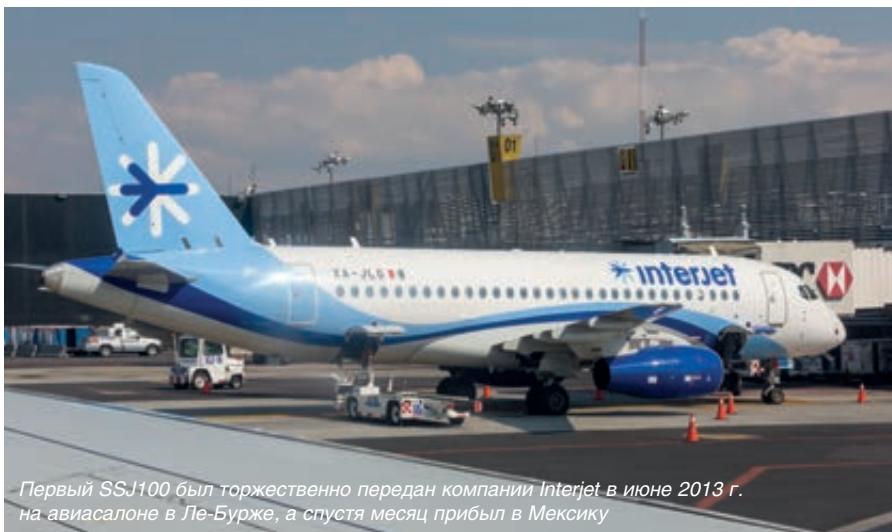
лен. «Interjet, позиционирующий себя как бюджетный перевозчик, перевернул мои представления о понятии «лоукостер», — делится своими впечатлениями о компании и полетах на «интерджетовском» SSJ100 побывавший в конце ноября 2013 г. в Мексике российский блоггер и авиационный фотограф Алексей Петров. — Рейс Мехико—Масатлан, час сорок в небе. Билет стоит немногим больше 4 тыс. руб. С багажом. При этом сервис на борту не строится по принципу «доллар за каждый чих». Пассажиры могут позволить себе выпить вина, текилы или виски, а также перекусить. Без дополнительной платы и ограничений. Горячий обед на маршруте такой длительности, конечно, не предлагают. Но снеки для легкого «перекуса» присутствуют в ассортименте и включены в стоимость билета».

В остальном Interjet следует традиционным канонам других «лоукостеров». Его основное кредо — интенсивная эксплуатация флота с минимальными простоями на земле. Пока это получается, о чем свидетельствуют результаты первых четырех месяцев регулярных полетов «суперджетов» в Мексике. Решение о приобретении компанией Interjet наших самолетов принято в целях повышения рентабельности авиaperевозок на уже имеющихся коротких линиях, для которых А320 оказываются несколько переразмеренными, а также значительного расширения географии полетов, прежде всего, внутри страны.

«Суперджет» в Латинской Америке

Контракт на поставку самолетов SSJ100 в мексиканскую авиакомпанию Interjet был заключен 17 января 2011 г. Он предусматривал твердый заказ на 15 машин с опционом еще на пять. Позднее эти пять самолетов были включены в твердый контракт, а к нему добавился новый опцион еще на 10 машин. Таким образом, на сегодня Interjet в рамках твердого заказа ожидает 20 «суперджетов». В соответствии с пожеланиями заказчика они выполняются в одноклассной компоновке на 93 места с увеличенным шагом кресел (34 дюйма или 864 мм).

Исполнителем сделки является российско-итальянское совместное предприятие SuperJet International (SJI), отвечающее за customization лайнера (монтаж интерьера пассажирского салона и окраску), обучение летного и технического персонала заказчика и послепродажную поддержку эксплуатации. «Зеленые» самолеты (еще без интерьера и окраски) строятся и облетываются в Комсомольском-на-Амуре филиале ЗАО «ГСС», а затем перегоняются в Венецию для customization на производственных площадях СП SJI. К началу 2014 г.



Первый SSJ100 был торжественно передан компании Interjet в июне 2013 г. на авиасалоне в Ле-Бурже, а спустя месяц прибыл в Мексику

Александр Погов



Самолеты SSJ100 для мексиканской авиакомпании Interjet (по состоянию на 1 января 2014 г.)

№ п/п	Серийный №	Регистрационный номер			Дата			
		в России	в Италии	в Мексике	первого полета	перегона в Венецию	перелета в Мексику	первого коммерческого рейса
1	95023	97002	I-PDVW	XA-JLG	12.09.2012	06.10.2012	20.07.2013	18.09.2013
2	95024	97007	I-PDVX	XA-JJR	16.12.2012	09.02.2013	02.08.2013	18.09.2013
3	95028	97010	I-PDVK	XA-JLV	24.03.2013	20.06.2013	06.11.2013	17.11.2013
4	95036	97013	I-PDVZ	XA-ABM	19.06.2013	15.10.2013	21.12.2013	15.01.2014
5	95034	97011	н/д	н/д	28.08.2013	16.11.2013	на 1 января 2014 г. находился на customization в Венеции	
6	95038	97012	н/д	н/д	06.10.2013	10.12.2013		
7	95040	97007	н/д	н/д	02.11.2013	на 1 января 2014 г. находился на доработках в ЗАО «ГСС» в Жуковском		
8	95042	97008	н/д	н/д	12.11.2013			
9	95045	97010	н/д	н/д	22.12.2013	на 1 января 2014 г. находился на летных испытаниях в КНАФ ЗАО «ГСС» в Комсомольске-на-Амуре		
10	95046	97013	н/д	н/д	28.12.2013			
11	95048	97004	н/д	н/д	30.12.2013			
12	95050	н/д	н/д	н/д	на 1 января 2014 г. находился на окончательной сборке в ЦОС КНАФ ЗАО «ГСС» в Комсомольске-на-Амуре			

в Комсомольске-на-Амуре было собрано и облетано уже 11 «суперджетов» для мексиканской авиакомпании, из них пять еще находились на испытаниях или доработках в КнАФ ЗАО «ГСС» и на базе компании в Жуковском.

Официальная церемония передачи первого SSJ100-95В авиакомпании Interjet прошла 18 июня 2013 г. на авиасалоне в Ле-Бурже. Непосредственно в Мексику он прибыл в июле, а в начале августа за ним последовала вторая машина. После выполнения всей требуемой местным авиационным законодательством процедуры ввода в эксплуатацию первые два «суперджета» с 18 сентября приступили к выполнению регулярных пассажирских рейсов в Мексике. Борт ХА-JLG (серийный №95023) открыл историю ком-

мерческой работы в Латинской Америки с маршрута Мехико—Торреон, а машина ХА-IJR (№95024) совершила рейс из мексиканской столицы в Агуаскальентес (подробнее о первых неделях эксплуатации SSJ100 в Interjet – см. «Взлёт» №10/2013, с. 46).

В середине января этого года Interjet эксплуатировал уже четыре SSJ100. 17 ноября 2013 г. на линии вышел борт ХА-JLV (серийный №95028), а 15 января 2014 г. из мексиканской столицы в Торреон перевез первых пассажиров самолет с регистрационным номером ХА-АВМ (серийный №95036).

«Мы сегодня очень внимательно следим за эксплуатацией SSJ100 в Мексике и довольны абсолютно позитивными результатами эксплуатации, – заявил 5 декабря 2013 г. Михаил Погосян, президент ОАК

и председатель совета директоров ЗАО «ГСС». – Среднесуточный налет одного воздушного судна составляет более 7 часов. И это, в общем, говорит о том, что возможности SSJ100 очень хорошие, и по своим показателям надежности он соответствует самым современным самолетам, которые сегодня используются зарубежными авиакомпаниями».

По данным производителя, на 18 января этого года, за 4 полных месяца с начала регулярных коммерческих полетов, четыре мексиканских «суперджета» выполнили 1969 рейсов с общим налетом 2129 часов. Это означает, что средний налет на одно среднесписочное воздушное судно типа SSJ100 в авиакомпании Interjet за этот период составлял около 210 часов в месяц

Вторая машина перелетела в Мексику в начале августа, а коммерческие перевозки на двух «суперджетах» компания Interjet начала 18 сентября 2013 г.



Экипаж мексиканского «суперджета», справа – КВС Диего Хернандес, командир летного отряда SSJ100 авиакомпании Interjet

Александр Погов



Третий SSJ100 летает в Мексике с ноября 2013 г.

Алексей Петров (airview.livejournal.com)

(6,9 часов в день). Каждый «суперджет» выполнял в среднем 194 рейса в месяц (6,4 рейса в день) при средней продолжительности полета чуть более 1 часа.

Для сравнения: в индонезийской авиакомпании Sky Aviation три SSJ100 в 2013 г. выполнили 1357 рейсов с налетом 1528 часов, что соответствует среднему налету на среднесписочное воздушное судно около 120 часов в месяц (почти 4 часа в день) при 105 рейсах в месяц (3,5 рейса в день, средняя продолжительность полета — чуть более 1 часа). Десять самолетов «Аэрофлота» в течение 2013 г. выполнили 8546 рейсов с суммарным налетом 13 051 час, что соответствует в среднем 70 рейсам и примерно 110 часам в месяц на одно воздушное судно при средней длительности одного рейса чуть более 1,5 часов. Два «суперджета» авиакомпании «Якутия» в 2013 г. осуществили 1084 рейса, проведя в воздухе 2660 ч, т.е. каждый из них в среднем выполнял 50 рейсов в месяц с налетом около 120 часов при 2,5-часовой средней длительности полета. Таким образом, можно с уверенностью утверждать, что интенсивность эксплуатации самолетов SSJ100 в Interjet сегодня заметно превосходит демонстрируемую другими операторами этих лайнеров.

Сейчас российские «регионалы» выполняют полеты по девяти направлениям из Мехико. Во всех задействованных аэропортах у авиакомпании есть свое собственное наземное обслуживание, поэтому «суперджеты» стараются отправить в обратный рейс максимум через полчаса. Отметим, большая часть центральной Мексики и ее северные территории располагаются на больших высотах над уровнем моря. В стране преобладает тропический и умеренный климат. В расписании мексиканских SSJ100 есть ряд высокогорных аэродромов. Среди них столичный аэропорт им. Бенито Хуареса (высота его ВПП над уровнем моря — 2230 м), а также аэропорты в Сакатекасе (2177 м), Агуаскальентесе (1863 м) и Торреоне (1124 м). Помимо них «суперджеты» летают в Рейносо, Ла Пас, Масатлан, Минатитлан, Кампече и Мансанильо. Напомним, SSJ100 сертифицирован для эксплуатации с аэродромов, расположенных на высотах до 2600 м над уровнем моря.

В сегодняшней маршрутной сети «интерджетовских» SSJ100 самой длинной взлетно-посадочной полосой располагает аэропорт Мехико (3952 м), самой короткой — Минатитлан (1895 м). Наиболее отдаленный пункт для «суперджетов» — Ла Пас в штате Южная Нижняя Калифорния — при-

мерно 1300 км по прямой (перелет длится около 2 часов). Самый близкий — Агуаскальентес в одноименном штате — около 420 км (1 час). В планах Interjet использовать российские самолеты для полетов в сопредельные с Мексикой государства. Известно, что во второй половине 2013 г. авиакомпания направила соответствующий запрос американским властям. Первыми международными рейсами в США для мексиканских SSJ100 могут стать полеты из Гвадалахары в Сан-Антонио и из Мехико в Ларедо (оба располагаются в штате Техас).

«Хороший налет SSJ100 в авиакомпании Interjet связан в первую очередь с тем, что у нас и наших партнеров — компании SuperJet International — появился опыт послепродажной поддержки, — рассказал «Взлёту» главный конструктор самолета Владимир Лавров. — Благодаря индивидуальной стратегии использования самолетов и их технического обслуживания нам совместно с мексиканским эксплуатантом удастся обеспечивать такие показатели. Сегодня они действительно могут считаться примером».

Техподдержка

В Interjet считают, что эффективная техническая поддержка — ключевой фактор для успеха коммерческой эксплуатации самолета. Поэтому к началу регулярных полетов на «суперджетах» мексиканский перевозчик тщательно подготовил собственную техническую базу в аэропорту Толука, который находится примерно в 60 км от Мехико. Склад запчастей был укомплектован основными критическими компонентами бортовых систем, включая запасной двигатель SaM146.

Кроме того, SuperJet International в целях эффективного ввода в эксплуатацию «суперджетов» в Мексике организовала в американском Форт Лодердейле (около 2000 км от Мехико) новый склад запасных частей. В его функции входит обеспечение логистической поддержкой авиакомпании Interjet, а также других потенциальных покупателей SSJ100 в регионе. Данный проект находится под оперативным управлением компании Lufthansa Technik Logistik Services, которая уже имеет в США около десятка своих представительств.

К моменту старта программы регулярных коммерческих рейсов в Interjet



Обслуживание пассажиров SSJ100 на рейсе Мехико–Масатлан

российско-итальянская компания провела подготовку 44 летчиков мексиканского перевозчика, включая пять пилотов-инструкторов, а также бортпроводников и около сотни человек техперсонала. Кстати, в перспективе Interjet собирается приобрести собственный полнопилотажный тренажер для подготовки пилотов.

Сегодня авиационно-техническая база Interjet полностью аттестована для выполнения оперативного и периодического технического обслуживания российских «регионалов». Парк SSJ100 проходит легкие формы техобслуживания в аэропорту Мехико по ночам, когда нет рейсов. Если необходимо провести более трудоемкие работы, то «суперджеты» перегоняются

SSJ100, согласно подписанному контракту, ждали еще в 2012 г., фактически же головной борт прибыл к Мексике в июле 2013-го. Как заявлял в интервью нашему журналу в августе прошлого года исполнительный директор SuperJet International Назарио Каучелья, всего до конца 2013 г. авиакомпании планировалось сдать шесть–восемь самолетов. Фактически же, как мы знаем, в

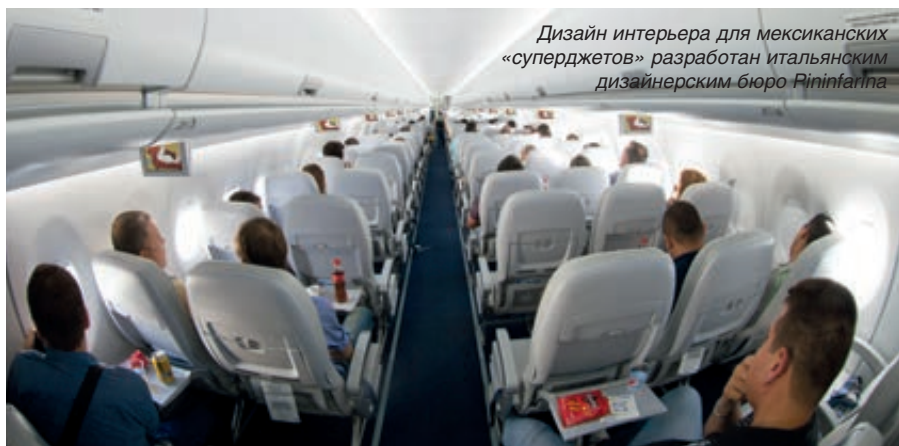


Очередная посадка в аэропорту Масатлана

Александр Попов



Александр Попов



Дизайн интерьера для мексиканских «суперджетов» разработан итальянским дизайнерским бюро Pininfarina

Алексей Петров (airview.livejournal.com)

в Толуку, где авиакомпания располагает парой собственных ангаров.

Тщательная подготовка к началу эксплуатации и эффективная техническая поддержка позволили авиакомпании уже в первые месяцы коммерческих полетов SSJ100 в Мексике демонстрировать весьма высокие показатели налета. Нельзя, правда, сказать, что ввод «суперджетов» оказался абсолютно беспроблемным. Как это чаще всего происходит сегодня в мировом авиационном сообществе, перевозчику пришлось столкнуться с определенными задержками в поставках. Первые

Мексике к новому году находилось четыре «суперджета» (три выполняли коммерческие рейсы и еще один к ним готовился). Еще на двух бортах завершались работы по кастомизации в Венеции, и, по официальным данным ГСС, они также считаются сданными перевозчику в 2013 г. Ожидалось, что они перелетят в Мексику в январе–феврале 2014 г. Пять следующих машин, облетанных в Комсомольске-на-Амуре в течение ноября–декабря, проходили еще испытания и доработки в России, но по документам уже были переданы SuperJet International.

Как сообщил журналистам 17 января президент ЗАО «ГСС» Андрей Калиновский, до конца этого года планируется собрать, испытать и передать SuperJet International все остающиеся по контракту с Interjet самолеты (т.е. предстоит изготовить еще девять машин). Часть из них, вместе с уже летающими бортами, поступит в эксплуатацию в этом году, а несколько заключительных, вероятно, смогут отправиться в Мексику уже в 2015-м.

В любом случае, налицо факты заметного ускорения темпов серийного производства SSJ100 в Комсомольске-на-Амуре. Постепенно сокращается и длительность работ по кастомизации «зеленых» самолетов и сдаче их требовательному латиноамериканскому заказчику в Венеции. Так, если первый «суперджет» находился в Италии 9,5 мес., то второй — чуть менее полугода, третий — 4,5 мес., а четвертый — немногим более 2 мес. Если же рассматривать временной промежуток от первого полета «зеленого» самолета в Комсомольске-на-Амуре до его первого коммерческого рейса в Мексике, то для первой машины он составил около года, для второй — 9 мес., для третьей — 8 мес., для четвертой — 7 мес. Есть все



Алексей Петров (airview.livejournal.com)

основания надеяться, что уже в ближайшей перспективе цикл изготовления и подготовки самолетов к вводу в эксплуатацию значительно сократится. Это позволит оперативно нарастить парк авиакомпании Interjet

и если ее «суперджеты» и дальше будут демонстрировать столь высокие результаты, то можно серьезно рассчитывать на новые крупные заказы от зарубежных (в т.ч. западных) авиаперевозчиков.

«ЮТэйр» готовится к эксплуатации SSJ100

Если одним из наиболее важных и ожидаемых событий минувшего года в области коммерческой эксплуатации самолетов Sukhoi Superjet 100 стал их выход на авиалинии Мексики, то в нынешнем году таким может стать начало полетов этих лайнеров под флагом входящей в тройку ведущих отечественных авиаперевозчиков группы компаний «ЮТэйр».

В рамках авиасалона МАКС-2013 в конце августа 2013 г. между «ЮТэйр», ЗАО «ГСС» и ОАО «ВЗБ-Лизинг» был заключен трехсторонний контракт на поставку первых шести из 24 предусмотренных договором 2011 г. самолетов SSJ100-95LR с увеличенной дальностью полета. По желанию заказчика они будут выпущены в новой одноклассной компоновке пассажирского салона на 103 места. Все шесть машин предполагается поставить в течение второго полугодия 2014 г. После передачи заказчику они будут внесены в сертификат эксплуатанта авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс» и базироваться в Уфе.

Одним из первых шагов нового оператора «суперджетов» в рамках подготовки к коммерческой эксплуатации нового типа воздушного судна станет создание в столице Башкирии центра для их технического обслуживания. Соответствующее трехстороннее соглашение между Правительством Республики Башкортостан, ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и ЗАО «ГСС» было подписано в начале декабря 2013 г.

Согласно документу, местные власти предоставят в аренду ангарный комплекс на территории уфимского аэропорта, а также несколь-

ко бесплатных мест для стоянок воздушных судов. ГСС и «ЮТэйр» займутся организацией современной базы по обслуживанию самолетов SSJ100. Ее создание на площадях компании «Уральские авиационные сервисы» (предприятие группы «ЮТэйр») в столице Башкирии имеет важное значение и для реализации программы SSJ100 в целом, поскольку сейчас мощностей для техобслуживания «суперджетов» в Поволжье и на Урале пока не имеется. Кроме того, «ЮТэйр» рассматривает возможность создания более мелких центров в Сургуте, а также в Москве или Санкт-Петербурге.

«Центр в Уфе заработает с момента ввода в эксплуатацию первого SSJ100 авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс», т.е. во второй половине 2014 г., — сообщил «Взлёту» старший вице-президент по разработке и послепродажной поддержке ЗАО «ГСС» Андрей Недосекин. — Имеющиеся здесь мощности будут полностью адаптированы для шести самолетов. Авиакомпания «ЮТэйр-Экспресс» начинает процедуру сертификации по ФАП-145 для оперативного и периодического обслуживания SSJ100 при полной поддержке нашего предприятия».

Еще одно положение подписанного документа направлено на дальнейшее развитие сети пассажирских авиаперевозок из уфимского аэропорта (в 2013 г. обслужил 2,2 млн пасс.). Сейчас здесь продолжается строительство нового терминала пропускной способностью 800 пасс./час. Будет построена новая рулежная дорожка, соединяющая ВПП-1 с ВПП-2. На последней введут в строй новый курсо-глиссадный комплекс, кото-

рый позволит сертифицировать эту полосу по II категории ICAO. Но для развития аэропорта желательно иметь сильного базового перевозчика. «Сегодня самостоятельно нам одним такую авиакомпанию создать практически невозможно, — отметил в ходе подписания соглашения президент Республики Башкортостан Рустэм Хамитов. — Вы видите, что общий тренд идет на снижение количества авиаперевозчиков. А большие, такие как «ЮТэйр», безусловно, будут развиваться. И нам стратегически правильно работать совместно с ней».

Планируется, что уфимские SSJ100 будут летать в Сургут, Нижневартовск, Новый Уренгой, Краснодар, Сочи, Анапу, Санкт-Петербург и Москву. Среди зарубежных пунктов назначения рассматривается Германия. С помощью SSJ100 в версии увеличенной дальности «ЮТэйр» намерена вернуть свои утраченные было из-за списания Ту-134 позиции на рынке ближне- и среднемагистральных перевозок на реактивных самолетах в сегменте от 70 до 100 пассажирских мест. «Мы считаем, что сегодня SSJ100 — это лучшее предложение на рынке в нише столичных реактивных самолетов с точки зрения как экономики, так и его характеристик, — отметил в ходе мероприятия генеральный директор ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов. — Мы получили и официальные отзывы от эксплуатантов, и неофициальные отзывы от тех людей, которые непосредственно его обслуживают и выполняют полеты, и уверены в коммерческом успехе этого продукта. Он нам остро необходим».

Уфа-Москва

AIRSHOW CHINA

第十届中国航展



引领亚洲最大的航空市场
LEADING TO THE LARGEST AEROSPACE
MARKET IN ASIA

2014. 11.11-16
中国·广东·珠海
ZHUHAI. GUANGDONG. CHINA
www.airshow.com.cn



САРАТОВСКИЕ E195 ПРИСТУПИЛИ К ПОЛЕТАМ

Артём КОРЕНЯКО
Фото Руслана Денисова

Спустя ровно год после долгожданной сертификации в России бразильского реактивного регионального самолета Embraer E195 (ERJ190-200), сертификат типа на который за номером СТ336-ERJ190 был выдан Авиарегистром Межгосударственного авиационного комитета 12 декабря 2012 г., первое воздушное судно этого типа поступило в распоряжение ОАО «Саратовские авиалинии». 12 декабря 2013 г. в аэропорту Саратов приземлился E195 с регистрационным номером VQ-BRX (серийный №169). Девять дней спустя, 21 декабря, перевозчик получил свой второй «эмбраер» – VQ-BRY (серийный №157). А уже 27 и 29 декабря они выполнили свои первые коммерческие рейсы из Саратова – соответственно в Шарджу (ОАЭ) и Москву.

Обе машины выпущены компанией Embraer в 2008 г. и имеют идентичный послужной список, поскольку принадлежат GE Capital Aviation Services (GECAS), подразделению по финансированию и лизингу гражданских самолетов компании General Electric (GE). До передачи «Саратовским авиалиниям» лайнеры, оснащенные двигателями General Electric CF34-10E7, эксплуатировали Nas Air (Саудовская Аравия) и украинская Wind Rose. Воздушные суда приобретены ави-

акомпанией по договору операционного лизинга сроком на семь лет. Каждый саратовский E195 рассчитан на перевозку 114 человек. Расстояние между креслами первых рядов увеличено, что дает возможность разместить 10 пассажиров на этих местах с большим комфортом и предложить им обслуживание, соответствующее стандарту бизнес-класса. Бразильские самолеты стали первыми машинами иностранного производства в парке авиаперевозчика с берегов Волги. Кроме них,

по данным Росавиации, в начале 2014 г. у него было девять Як-42Д.

Приобрести современные воздушные суда «Саратовские авиалинии» задумали сразу после того, как обрели нового собственника в лице Аркадия Евстафьева, экс-руководителя «Мосэнерго», а ныне генерального директора ЗАО «Инвестиционный холдинг «Энергетический союз» (г. Москва). Напомним, в 2011 г. «Аэрофлот» отказался от идеи интегрировать перевозчика в свой бизнес и продал акции предприятия.

В октябре 2012 г. председатель Совета директоров авиапредприятия Юрий Давыдов говорил «Взлёту» о возможности приобретения трех региональных самолетов семейства E-Jets. Весной того же года «Саратовские авиалинии» рассматривали возможность получения в лизинг канадских турбовинтовых самолетов Bombardier Q400. «Саратовский аэропорт не имеет возможности принимать такие самолеты,

КОНСТАНТИН СОКОЛОВ: «E195 – самолет с отличными характеристиками!»



Генеральный директор ОАО «Саратовские авиалинии» Константин Соколов пришел в авиакомпанию на должность второго пилота Як-40 и Як-42 в 2008 г. А спустя четыре года он стал командиром воздушного судна и руководителем авиапредприятия. Сегодня топ-менеджер, оставаясь действующим пилотом (за его спиной – более 2000 часов налета), успешно прошел переподготовку на новую бразильскую технику. В интервью «Взлёту» Константин Соколов поделился своими впечатлениями о новинке авиаперевозчика и первыми результатами эксплуатации E195.

Константин Владимирович, где Вы и Ваши коллеги проходили обучение на новый тип воздушного судна?

На сегодня в Saratov Airlines переучено и допущено к полетам на самолетах Embraer семь экипажей. 14 наших пилотов сначала проходили подготовку во Франции, в авиационном центре Flight Safety. Затем практиковались в авиакомпании Air Moldova в рейсовых условиях. И только потом началась программа освоения типа E195 на базе в Саратове – с инструкторами из Бразилии и Украины. Они, кстати, будут сопровождать наши экипажи в течение всего года.

Как будете обслуживать E195?

Saratov Airlines в рамках контракта с Embraer подготовила авиационно-техническую базу для приема и дальнейшей эксплуатации самолетов. Основным техническим провайдером была выбрана компания «Норд-Техник» (дочернее предприятие авиакомпания

«Таймыр» – прим. ред.). Ее специалисты в рамках сертификата Part-145 помогают на базе в Саратове обслуживать данный тип самолетов. Плановый ремонт по некоторым чек-формам мы будем проводить в ангарном комплексе аэропорта Домодедово. Кроме того, рассматриваем Европу, где будут проводиться более сложные работы.

Сколько техников допущены к работе на E195?

На сегодня прошли переподготовку восемь человек технического состава. Часть из них обучалась непосредственно на заводе Embraer в Бразилии. Остальные проходили переподготовку у нас на базе, под руководством технических специалистов Embraer. Обучение нашего персонала продолжается, и мы рассчитываем, что в ближайший год эксплуатации нового судна мы сумеем подготовить необходимый штат своих сотрудников именно в рамках сертификата Part-145.

Какие промежуточные итоги эксплуатации E195 уже можно подвести?

На сегодня Embraer E195 зарекомендовал себя как самолет с отличными летно-техническими характеристиками и высокой топливной эффективностью. Например, Як-42 расходует 3 тонны топлива в час, а E195 – 1,5 тонны. Максимальный эшелон полета «яка» – 9100 м, «эмбраера» – 12 000 м. Налет на одно воздушное судно в первый месяц эксплуатации составил около 100 часов, к летнему сезону мы планируем выйти на объем в 250 часов на одну машину.

как Boeing или Airbus. Это связано с длинной взлетно-посадочной полосой (2220 м – прим.ред.) и ее техническими параметрами. Поэтому мы рассматривали другие машины. Предпочтение Embraer отдали во многом потому, что одним из главных преимуществ этого самолета является его экономичность», – говорит генеральный директор перевозчика Константин Соколов (интервью с ним см. во врезке). По его словам, при назначенном ресурсе 40 тыс. часов «яки» «Саратовских авиалиний» не налетали еще и половины. Но из-за увеличения цены обслуживания Як-42 в ближайшие несколько лет они будут выведены из состава авиакомпании. На их место должны прийти современные типы воздушных судов. Будут ли это «эмбраеры», покажет время.

С получением бразильских «регионалов» компания «Саратовские авиалинии» (Saratov Airlines) приступила к ребрендингу. «Теперь ее основные цвета – синий,

оранжевый, желтый. Новая символика и цвета в разных сочетаниях будут использоваться абсолютно во всем, что касается нашего авиапредприятия, от техники до бейджей, авиабилетов, бланков для писем, сувенирной продукции, упаковки для питания и так далее, — рассказывает Сергей Пригородов, заместитель генерального директора саратовского перевозчика. — Для кого-то новый цвет самолетов связан с происхождением названия нашего города — «желтой горой». Кому-то желтый самолет напоминает симпатичную птичку иволгу».

Дополнительно к этому предприятие занимается улучшением сервиса в аэропорту Саратов (365,4 тыс. пасс. в 2013 г., рост на 34%). Он расположен в северной части города на Соколовой горе и принадлежат ОАО «Саратовские авиалинии». В 2013 г. аэровокзал отремонтировали, в нем появилось новое оборудование. Зоны регистрации, досмотра и контроля теперь находятся в одном здании, а пассажиров к самолетам подвозят на автобусах непосредственно от него. Что касается аэродрома, то в прошлом году здесь прошли восстановительные работы на взлетно-посадочной полосе, капитальный ремонт рулежных дорожек и нескольких стоянок для воздушных судов. Кроме того, с января этого года на рейсы перевозчика можно зарегистрироваться через интернет, а в аэропорту заработал бесплатный Wi-Fi.

В годовом отчете «Саратовских авиалиний» за 2012 г. (утвержден 21 мая прошлого года) отмечается, что 64,7% от общего объема перевезенных пассажиров, а это чуть более 376 тыс. чел., пришлось на линию Саратов—Москва—Саратов. Сейчас помимо рейсов в столицу, на которых авиакомпания является монополистом, она регулярно летает в Екатеринбург, Ереван и Сургут. Летом в маршрутную карту обычно добавляют Сочи, Баку и Франкфурт. Обновив свой флот, перевозчик планирует значительно расширить программу полетов. Уже сейчас «Саратовские авиалинии» совместно с рядом местных туроператоров выполняют чартерные рейсы в ОАЭ и Прагу. С марта начнутся полеты в Египет. К началу весенне-летней навигации в планах рейсы в Салоники, Ираклион, Барселону, Анталию, Стамбул и Римини. По итогам 2014 г. авиакомпания ожидает существенного роста числа перевезенных пассажиров (в 2013 г. — 412 тыс. чел.).

По мнению руководства Embraer, приход на российский рынок самолетов E190 способен внести значительные коррективы в предпочтения отечественных эксплуатантов. Год назад бразильская компания оценивала потребности наших авиакомпаний в самолетах вместимостью 91–120 пассажиров на предстоящие 20 лет в 300 машин. При этом бразильцы намерены реализовать в России около половины от всего этого объема. ✈







АВИАТРАНСПОРТ ТАТАРСТАНА:

Артём КОРЕНЬКО

ПЕРЕЗАГРУЗКА

После унесшей жизни 50 человек катастрофы 17 ноября 2013 г. самолета Boeing 737-500 авиакомпании «Татарстан» в аэропорту Казани в гражданской авиации Республики Татарстан произошел ряд событий, в той или иной степени влияющих на будущее воздушного транспорта в этом одном из самых богатых субъектов Российской Федерации.

Оргвыводы

В начале декабря прошлого года кресло руководителя Татарского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Росавиации покинул Шавкат Умаров, работавший на этой должности с 1998 г. В интервью местным СМИ он сказал: «Подал в отставку потому, что чувствую свою ответственность за то, что произошло в моем ведомстве, в той области, за которой я должен был следить. После таких катастроф начальники управлений, как правило, не остаются на своей работе...». Также освободил свой пост гендиректор авиакомпании «Татарстан» Аксан Гиниятуллин — его место занял Руслан Шакиров, уже работавший в этой должности ранее.

А 31 декабря 2013 г. была аннулирована и коммерческая лицензия само-

го перевозчика, занявшего по итогам января—ноября минувшего года 19-е место среди отечественных авиакомпаний (перевезено 714,4 тыс. пасс., рост на 51,8% к 2012 г.). Внеплановая инспекция авиакомпании «Татарстан» выявила нарушения в подготовке ее персонала, соблюдении режима труда и отдыха членов летных и кабинных экипажей и т.д.

В сообщении ведомства отмечалось, что служебная проверка будет проведена в отношении должностных лиц Татарского МТУ ВТ, причастных к необъективным оценкам работы «Татарстана». Кроме того, перевозчик остался должником целого ряда российских авиапредприятий: называлась сумма ни много ни мало в 2,8 млрд руб. Так бесславно закончила свою деятельность национальная авиакомпания

Республики Татарстан, созданная еще весной 1999 г. согласно постановлению республиканского кабинета министров.

Первоначальной задачей предприятия была консолидация ряда местных авиационных активов. После «проедания» кредита в 200 млн руб. встал вопрос о поиске нового инвестора. С 2005 г. управлять «Татарстаном» стал Маннаф Сагдиев, местный бизнесмен, в то время близкий к республиканскому правительству. Самым запоминающимся событием этого периода стала попытка привлечения в авиапарк перевозчика двух новых самолетов CRJ900. Летом 2007 г. их даже презентовали в аэропорту Казань. Однако решить вопрос о сертификации этих канадских машин в России тогда так и не удалось.

Болгарский след

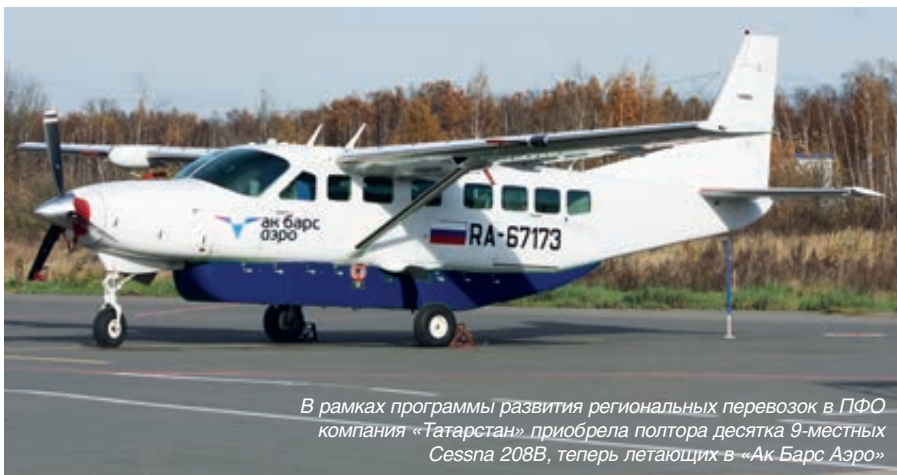
С марта 2008 г. стратегическим партнером авиаперевозчика стал болгарский холдинг «Химимпорт». Благодаря этому сотрудничеству в авиапарке «Татарстана»



инспекторами европейских авиавластей Росавиация ввела ограничения на полеты «Татарстана» в страны ЕС. Тогда же руководитель агентства Александр Нерадько высказался за объединение «Татарстана» со второй авиакомпанией республики — «Ак Барс Аэро» (в 2013 г. перевезла 387,9 тыс. пасс.), созданной в 2010 г. Холдинговой компанией «Ак Барс» на базе «Бугульминского

нил свой парк 15 легкими 9-местными самолетами Cessna 208В (см. «Взлёт» №6/2013, с. 39). А для полетов по туристическим направлениям приобрел по договору сублизинга у авиакомпании «РусЛайн» еще пару А319 (VP-BDY и VP-BDZ) выпуска 2008 г. (см. «Взлёт» №5/2013, с. 36). В конце октября прошлого года «Ак Барс Аэро» объявила о передаче своих CRJ200 и всех регулярных рей-

Основу парка авиакомпании «Ак Барс Аэро» составляли 15 региональных CRJ-200, в конце октября 2013 г. их хотели передать «Татарстану», но сделать это не успели



В рамках программы развития региональных перевозок в ПФО компания «Татарстан» приобрела полтора десятка 9-местных Cessna 208В, теперь летающих в «Ак Барс Аэро»

Ак Барс Аэро



«Ак Барс Аэро» унаследовала от «Татарстана» два ее Ту-154М, вскоре за ними последуют и А319

Павел Тоденков

в период 2008–2009 гг. появились пять самолетов Boeing 737 различных модификаций (VQ-BAP, VBN, VBO, BDC, BDB) выпуска 1990–1997 г. Спустя пару лет было решено перейти на эксплуатацию лайнеров Airbus. В июле 2011 г. перевозчик получил свои первые А319 (VQ-BNF и VQ-BMM) выпуска 2007 г. (см. «Взлёт» №7/2011, с. 8). Впрочем, дела у авиакомпании шли не блестяще, объем перевозок падал, к деятельности авиакомпании были вопросы и со стороны регулятора. В ноябре–декабре 2011 г. в связи с неудовлетворительными результатами проверок воздушных судов

авиапредприятия» (подробнее об этом см. «Взлёт» №4/2010, с. 34). В начале 2012 г. республиканское правительство решило отказаться от сотрудничества с «Химимпортом» и постепенно передать авиакомпанию «Татарстан» в собственность ХК «Ак Барс».

Перспективы

В 2013 г. стали вырисовываться контуры взаимодействия двух авиапредприятий. Став базовым перевозчиком пилотного проекта по развитию региональных воздушных сообщений в Приволжском федеральном округе, «Татарстан» попол-

сов в «Татарстан». Ожидалось, что второй перевозчик республики сосредоточится исключительно на услугах бизнес-авиации. Однако трагические события 17 ноября перевернули эти планы с ног на голову. Теперь «Ак Барс Аэро» стала эксплуатантом практически всех воздушных судов «Татарстана». Именно на ее базе будет продолжаться выполнение региональных перевозок в Поволжье. По данным Росавиации на 10 января этого года, все 15 Cessna 208В и два Ту-154М (20-летний RA-85779 и 13-летний RA-85833), ранее летавшие под флагом «Татарстана», уже включены в сертификат эксплуатан-

та «Ак Барс Аэро». «Процесс передачи самолетов А319 – в стадии завершения. В ближайшее время будет разработана новая стратегия развития авиакомпании», – сообщила «Взлёту» в конце января пресс-секретарь «Ак Барс Аэро» Лейсан Садыкова.

Напомним, что два эксплуатировавшихся ранее в «Татарстане» Boeing 737-300 (VQ-BAP и VQ-BDC выпуска 1990 и 1992 гг.) были отданы обратно в Болгарию в 2012 г. В первом полугодии прошлого года лизингодателю вернули 20-летний Boeing 737-500 (VQ-BBO), а после катастрофы «Татарстан» расторгли договор аренды и на последний оставшийся у него 16-летний Boeing 737-400 (VQ-BDB).

«Тулпар» и другие

Авиакатастрофа в Казани сказалась на деятельности еще одного татарстанского пассажирского перевозчика – авиакомпании «Тулпар» (входила в одноименную группу компаний). В январе–ноябре 2013 г. она перевезла 249 тыс. чел. и по этому показателю занимала 29-е место в гражданской авиации России. На крыле у «Тулпара» было пять Як-42Д. Внеплановая инспекция Росавиации выявила у авиапредприятия факты несоблюдения сертификационных требований, нарушения установленных норм полета, рабочего времени и т.д. В итоге 23 декабря 2013 г. регулятор аннулировал сертификат эксплуатанта ООО «Авиакомпания Тулпар».

Заметим, что мнение перевозчика несколько отличается от официальной позиции авиавластей. Председатель Совета директоров ГК «Тулпар» Азат Хаким сообщил «Взлёту», что авиакомпания остановила полеты по собственной инициативе еще 15 ноября, поскольку эксплуатация Як-42 приносила значительные убытки. Планировалась ее санация, но на фоне казанской трагедии Росавиация решила «Тулпар» закрыть, используя при этом не вполне объективные формулировки.

В настоящее время кроме «Ак Барс Аэро» лицензии на осуществление коммерческих воздушных перевозок в Татарстане остаются еще у ООО «Тулпар Эйр» (также входит в ГК «Тулпар», по состоянию на январь 2014 г. располагала пятью Як-42Д, парой Як-40 и четырьмя «бизнес-джетами» канадского производства), ЗАО «КАПО Авиа» (выполняет грузовые перевозки на двух Ил-62М и пяти Ан-26) и ОАО «Казанское авиапредприятие» (три Ми-8).

Трагедия в Казани: что дальше?

Последние официальные сообщения о ходе расследования катастрофы самолета Boeing 737-500 (VQ-BBN) авиакомпании «Татарстан» в казанском аэропорту Межгосударственный авиационный комитет обнародовал в конце ноября 2013 г. Однако, еще 19 ноября, всего через пару дней после трагедии, его техническая комиссия проинформировала о предварительных результатах расшифровки информации бортового параметрического самописца. Не вдаваясь в детали управления самолетом типа B737-500, выделим из сообщения МАК лишь определяющие моменты. Итак, в процессе захода на посадку пилотам не удалось вывести лайнер на посадочную прямую в соответствии с установленной схемой. Экипаж оценил положение самолета относительно взлетно-посадочной полосы как «непосадочное» и приступил к уходу на второй круг, нажав кнопку TOGA. При этом из-за отключения одного из двух автопилотов дальнейший полет осуществлялся в директорном (ручном) режиме. Кабрирующий момент от резко возросшей тяги двигателей, вышедших на режим, близкий к взлетному, в сочетании с уборкой закрылков в положение 15° увеличил угол тангажа воздушного судна до 25°: оно стало набирать высоту, а скорость – падать. На высоте 700 м и скорости 230 км/ч экипаж, до этого не предпринимавший попыток штурвального управления самолетом, перевел самолет в снижение, перешедшее в пикирование с отрицательным углом до 75°. Примерно через 20 секунд со скоростью более 450 км/ч машина столкнулась с землей. От момента начала ухода на второй круг до окончания записи прошло около 45 секунд. По данным бортовых средств объективного контроля, отказов систем, агрегатов и органов управления самолетом, включая канал руля высоты, зафиксировано не было. Двигатели работали вплоть до столкновения с землей.

Из заявления технической комиссии 29 ноября 2013 г. можно сделать выводы, каких навыков, опыта и компетенций, по мнению авиавластей, не хватило пилотам татарстанского «боинга». МАК призвал к дополнительным занятиям и тренировкам с летным составом по отработке действий при уходе на второй круг, по распознаванию сложного пространственного положения самолета и отработке действий по выводу машины из него, по изучению особенностей навигационной системы самолета.

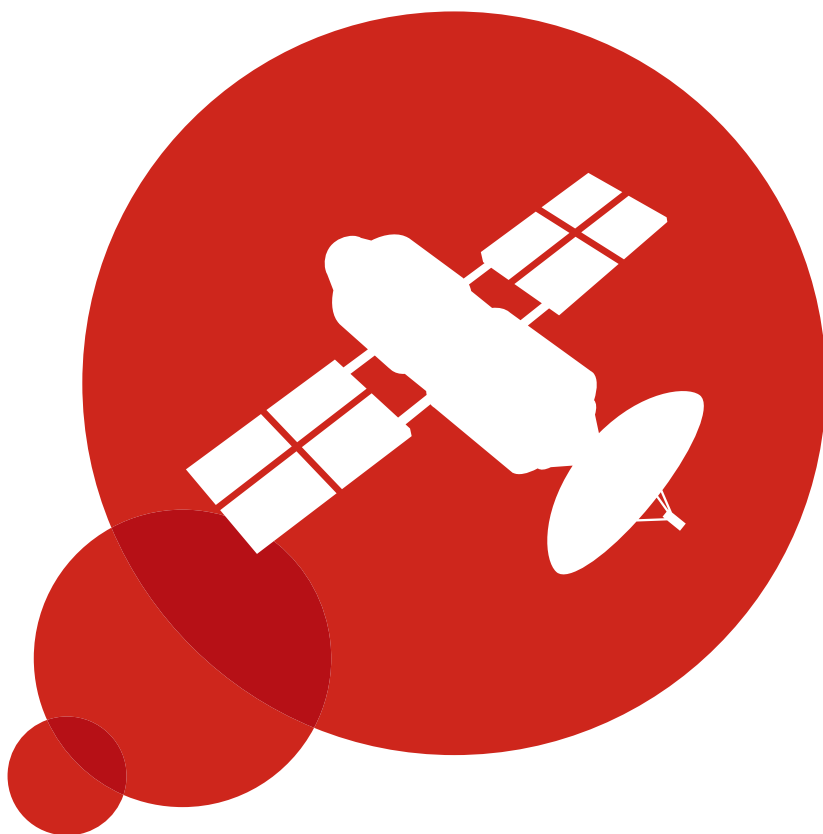
Одновременно Росавиация инициировала массовые проверки пилотов российских авиакомпаний, недавно переученных с других летных специальностей (штурманов и бортмехаников). Известно, что 47-летний командир татарстанского «боинга» большую часть своей 21-летней летной карьеры проработал штурманом, а переучивание на второго пилота самолета Boeing 737 прошел только в июне 2010 г. Командиром он летал с марта 2013-го. Его налет в качестве пилота составлял 2736 ч, из них на Boeing 737 – 2509 ч, в роли КВС – всего 528 ч. 47-летний второй пилот «боинга» ранее работал бортмехаником Як-42, на пилота гражданской авиации переучился в октябре 2010 г., на второго пилота Boeing 737 – в июле 2011-го. Его налет в качестве пилота составлял 2093 ч, из них на Boeing 737 – 1943 ч.

К сожалению, приходится констатировать, что безопаснее летать в России пока так и не становится. Если в 2012 г. в результате авиационных происшествий с самолетами коммерческой гражданской авиации погибло 48 человек (катастрофы ATR-72 в Тюмени, Ан-28 на Камчатке и Ту-204 во Внуково), то в 2013-м в одной казанской катастрофе число погибших достигло 50. Налицо целый ряд проблем, о которых руководители отрасли говорят неохотно и вскользь. После казанской трагедии с высоких государственных трибун снова зазвучало, что «причины» всех бед – возраст воздушных судов, их регистрация за пределами России, большое число авиакомпаний и другие малосвязанные с безопасностью полетов обстоятельства.

Вместе с тем, некоторые высокопрофессиональные авиаторы, реально обеспокоенные уровнем безопасности полетов в России, называют несколько иные причины происходящего. Главные среди них – это уровень подготовки пилотов, как после училищ, так и после программ переучивания с других летных специальностей, нехватка у них опыта ручного управления самолетом, слабое знание английского языка для безупречной работы на западной авиатехнике и т.п. Большое беспокойство вызывает у них и стиль работы авиационных властей и руководства отдельных авиакомпаний: по сути, после каждой крупной катастрофы следуют карательные меры, длинный список рекомендаций и куча бумажной волокиты. Реально же ситуация меняется мало, одной бюрократией переломить ее нельзя, и решить проблемы можно только путем качественного изменения имеющихся подходов к обеспечению безопасности полетов.

Boeing 737-500 (VQ-BBN) авиакомпании «Татарстан», который был потерян в катастрофе 17 ноября 2013 г. Остальные четыре имевшиеся у нее «боинга» к настоящему времени уже возвращены лизингодателям





Думаете О КОСМОСЕ?

Тогда Вам на Farnborough International Airshow. FIA 2012 года показала выдающийся результат по сумме объявленных контрактов, достигшей \$72 млрд. 45% бизнес-посетителей побывало в Космической Зоне выставки.

В поисках деловых контактов на FIA 2014 приедет истинно международный состав посетителей. 75% участников прошлой выставки уже подтвердили свое участие.

Подумайте о Farnborough и закажите Вашу выставочную площадь уже сегодня!

FARNBOROUGH INTERNATIONAL AIRSHOW 2014

www.farnborough.com

+44 (0) 1252 532 800

14-20 июля 2014



CIVIL



DEFENCE



SPACE



INTELLIGENT
SYSTEMS



SECURITY



FUTURES



Farnborough
INTERNATIONAL
AIRSHOW

14-20 JULY 2014



ПОСТРОЕН 100-й F-35

Владимир ЩЕРБАКОВ

13 декабря 2013 г. на предприятии Lockheed Martin в Форт-Уорте, штат Техас, прошла торжественная церемония, посвященная выкатке со сборки 100-го истребителя семейства F-35. Сотня F-35 – это 44 базовых F-35A, 42 вертикально садящихся F-35B и 14 «авианосных» F-35C. Причем Пентагон получает только 95 из них (на момент описываемого события было принято 87 машин), а остальные пять предназначены для двух зарубежных заказчиков: три F-35B – для Великобритании и два F-35A – для Нидерландов. Юбилейная, 100-я машина, AF-41, поступит на авиабазу ВВС США Льюк в Глендейле, штат Аризона. Всего, начиная с 2014 г. сюда придут 144 самолета, которые пополнят боевой состав шести эскадрилий. В итоге, по расчетам американских аналитиков, эта авиабаза станет к 2023–2024 гг. крупнейшей в мире.

Финансы и поставки

Несмотря на то, что программа F-35 уже вышла на этап серийного производства, и на без малого сотне выпущенных машин выполнено уже более 7100 полетов с суммарным налетом свыше 11 тыс. часов, сам истребитель еще далек до принятия на вооружение. К концу 2013 г. было выполнено только около 50% всех запланированных испытаний.

В конце мая 2013 г. Пентагон уточнил ряд параметров по этой самой дорогостоящей на сегодня в истории Вооруженных сил США программе – стоимость разработки и закупки 2443 самолетов составит 391,2 млрд долл., что на 68% больше расчетных данных на 2001 г. (в приведенных ценах). Достижение состояния начальной боевой готовности (ИОС) самолетов модификации F-35B, основным заказчиком

которой является Корпус морской пехоты США, ожидается к декабрю 2015 г. Спустя год, к концу 2016-го, этого статуса может достичь «сухопутный» F-35A, а к февралю 2019-го – и «авианосный» F-35C.

В июне 2013 г. представители Пентагона сообщили, что по-прежнему ожидают выхода темпа производства F-35 в 2015 г. на 44 машины в год, а в 2016 г. – на уровень 66 машин. В свою очередь, вице-президент Lockheed Martin по программе F-35 Стив О’Брайан тогда же заявил, что выход программы к 2018 г. на темп сборки 100 машин в год позволит снизить закупочную стоимость одного истребителя F-35A с нынешних примерно 120 млн долл. до 85 млн долл. (для F-35B цена должна снизиться со 153 до 110 млн долл., для F-35C – со 140 до 100 млн долл.).

27 сентября 2013 г. Lockheed Martin объявила о заключении с Минобороны США

контракта по самолетам 6-й и 7-й установочных партий (LRIP VI и LRIP VII) общим объемом в 71 машину стоимостью 8,3 млрд долл., поставки которых должны начаться во втором квартале 2014 г. и втором квартале 2015 г. соответственно (см. таблицу). В число машин LRIP VI войдут первые самолеты для Австралии и Италии, а в LRIP VII – для Норвегии.

Далее рассмотрим вкратце наиболее важные события, произошедшие по программам испытаний и подготовке к принятию на вооружение каждого из трех основных вариантов самолета.

F-35A

В начале июня 2013 г. на расположенном около авиабазы Эдвардс морском испытательном полигоне Пойнт-Мугу состоялось первое испытание системы вооружения F-35A, предусматривавшее пуск в полете с борта опытного самолета AF-1 телеметрической версии ракеты класса «воздух–воздух» AIM-120C5 AAVI. А 30 октября 2013 г. на полигоне у побережья Калифорнии с самолета AF-6, пилотирование которого осуществлял капитан ВВС Логан Лэмпинг, УР AIM-120 была впервые запущена по воздушной мишени. Ракета успешно захватила цель, но за мгновение до ее поражения пилот задействовал систему самоуничтожения раке-

ты — мишень в итоге была сэкономлена для последующих испытаний.

3 декабря 2013 г. командование ВВС объявило о том, что первая строевая часть, достигшая состояния начальной боевой готовности, будет дислоцирована на авиабазе Хилл. «Авиабаза Хилл идеально подходит для успешного завершения процесса достижения начальной боевой готовности, — подчеркнул заместитель помощника министра ВВС США по вопросам базирования Тимоти Бриджес. — Неподдалеку от нее расположен испытательный и учебный полигон «Юта», что является весьма важным для первого боеготового авиакрыла, вооруженного самолетами F-35A». Всего начиная с 2015 г. на базе планируется разместить 72 истребителя F-35A, которые заменят 48 самолетов F-16, дислоцирующихся здесь сегодня.

F-35B

2 апреля 2013 г. «морпеховский» F-35B выполнил первый взлет с коротким разбегом и вертикальную посадку в ночных условиях. На тот момент самолеты F-35B осуществили уже около 700 взлетов с коротким разбегом и более 380 вертикальных посадок, включая первую вертикальную посадку вне «испытательной инфраструктуры», совершенную 21 марта 2013 г. самолетом из состава 121-й истребительно-штурмовой эскадрильи авиации морской



Первая дозаправка в воздухе F-35C (CF-1) от танкера KC-135, 20 августа 2013 г.

Michael Jackson / Lockheed Martin

пехоты на авиабазе авиации КМП Юма, штат Аризона.

Кроме того, важный этап в программе F-35B был пройден 10 мая 2013 г., когда на авиабазе ВМС Патуксент-Ривер, штат Мэриленд, был впервые выполнен вертикальный взлет. Данная «опция» не является боевой, но рассматривается американскими военными в качестве важной оперативной возможности самолета в условиях, когда нет возможности совершить даже укороченный разбег. Естественно, что в этих случаях самолет берет на борт меньше топлива.

9 августа было объявлено о завершении создания на авиабазе авиации КМП Бофорт, штат Южная Каролина, Учебного центра по подготовке пилотов для F-35B, в составе которого будут функционировать восемь полнопилотажных тренажеров. Первой в январе 2014 г. сюда должна прибыть 501-я учебная истребительно-штурмовая эскадрилья авиации КМП.

В августе на борту УДК «Уосп» прошел продолжавшийся 18 суток 2-й этап программы испытаний F-35B на совместимость с кораблем, к которому были привлечены

Короткий взлет F-35B с палубы УДК Wasp, 19 августа 2013 г.



Todd McQueen / Lockheed Martin

Программа производства самолетов F-35 по заказам 2007–2017 ф.г.

Номер партии	Фин.год (год размещения заказа)	Сроки поставки	Объем партии (МО США/экспорт)	ВВС США	КМП США	ВМС США	Велико-британия	Нидерланды	Италия	Австралия	Норвегия	Турция	Япония	Израиль
				F-35A	F-35B	F-35C	F-35B	F-35A	F-35A/B	F-35A	F-35A	F-35A	F-35A	F-35A
LRIP I	2007	2011	2 (2/0)	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
LRIP II	2008	2011–2012	12 (12/0)	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
LRIP III	2009	2012	17 (14/3)	7	7	—	2	1	—	—	—	—	—	—
LRIP IV	2010	2012–2013	32 (30/2)	10	16	4	1	1	—	—	—	—	—	—
LRIP V	2011	2013–2014	32 (32/0)	22	3	7	—	—	—	—	—	—	—	—
LRIP VI	2012	2014–2015	36 (31/5)	18	6	7	—	—	3	2	—	—	—	—
LRIP VII	2013	2015–2016	35 (29/6)	19	6	4	1	—	3	—	2	—	—	—
LRIP VIII	2014	2016–2017	43 (29/14)	19	6	4	4	—	2	—	2	—	4	2
LRIP IX	2015	2017–2018	64 (44/20)	32	6	6	6	н/д	3/1	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
LRIP X	2016	2018–2019	106 (66/40)	48	9	9	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
LRIP XI	2017	2019–2020	128 (78/50)	50	14	14	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д



Первый серийный F-35C (CF-6) по прибытию в расположение 101-й истребительно-штурмовой эскадрильи авиации ВМС на авиабазе Эглин, 22 июня 2013 г.

Todd McQueen / Lockheed Martin

опытные VF-1 и VF-5, которые выполнили 95 вертикальных посадок, в т.ч. 19 — ночью, и 94 взлета с коротким разбегом.

Наконец, 6 декабря на полигоне в пустыне Мохаве с борта серийного F-35B (BF-18), вылетевшего с авиабазы Эдвардс, был выполнен сброс 1000-фунтовой (454 кг) УАБ типа GBU-32 JDAM. Сброс производился из внутреннего отсека вооружения с высоты 7620 м, УАБ успешно поразила мишень.

F-35C

15 февраля 2013 г. в воздух поднялся первый серийный F-35C (CF-6), который 22 июня был первым официально передан заказчику и включен в боевой состав дислоцированной на авиабазе Эглин 101-й истребительно-штурмовой эскадрильи авиации ВМС, решающей сегодня задачу подготовки летного и технического составов для F-35C.

21 октября на F-35C был впервые выполнен сброс практической УАБ типа GBU-12 Paveway II, а 8 днями позже аналогичная бомба с лазерной системой наведения была впервые применена по наземной цели — неподвижному танку. Прицеливание осу-

ществлялось посредством бортовой оптико-электронной прицельной системы самолета, сброс 500-фунтовой (227 кг) бомбы выполнялся с высоты 7620 м, через 35 с после сброса она успешно поразила цель.


F-35 для зарубежных заказчиков

2 марта 2013 г. состоялась выкатка уже второго F-35A (AN-2), предназначенного для ВВС Нидерландов. 25 июля обе машины были официально переданы представителям заказчика. Примечательно, что в самой Голландии споры вокруг целесообразности весьма недешевой покупки самолетов 5-го поколения были подтожены объявлением в сентябре 2013 г. официального решения правительственной комиссии, утвердившей F-35 в качестве замены всему парку F-16 голландских ВВС. Закупка 37 самолетов F-35A обойдется бюджету в 4,5 млрд евро.

Ровно через месяц, 2 апреля, в Форт-Уорте первый полет выполнил третий F-35B (ZM137), для Великобритании. После испытаний 25 июня самолет был передан заказчику и присоединился к двум другим британским машинам (ZM135 и ZM136), находящимся на авиабазе Эглин и исполь-

зуемым для подготовки летного и технического персонала британских ВВС.

Первым подразделением британских ВВС, оснащенным F-35, станет легендарная 617-я эскадрилья Dambusters. 1 апреля 2014 г. ее расформируют — в рамках сокращения численности парка Tornado GR.4, но в 2016 г. сформируют вновь, но уже на самолетах F-35. Обновленная эскадрилья будет дислоцироваться на авиабазе Мархэм в графстве Норфолк. В Королевском флоте же самолеты F-35 первой получит 809-я эскадрилья, которая будет приписана к авиагруппе авианосца Queen Elizabeth.

В начале мая 2013 г. была обнародована «Белая книга по обороне» Австралии, в которой, в частности, подтверждается приверженность Канберры реализации планов по закупке 100 самолетов F-35A с достижением первыми из них начальной боевой готовности в 2020 г. Выступая в мае 2013 г. на слушаниях австралийского парламента, командующий ВВС Австралии маршал авиации Джеоф Браун назвал необоснованной имевшую место критику в адрес F-35, который, по мнению некоторых экспертов, уступает российскому и китайскому истребителям последнего поколения. 

Третий F-35B для Великобритании (BK-3, ZM137) в первом полете в Форт-Уорте, 2 апреля 2013 г.



Randy Crittes / Lockheed Martin

Заказы на истребители F-35 по данным Lockheed Martin на конец 2013 г.	
США (F-35A/B/C)	2443 (1763/340/340*)
Великобритания (F-35B)	138**
Италия (F-35A/B)	90 (60/30)
Нидерланды (F-35A)	85
Турция (F-35A)	100
Австралия (F-35A)	100
Норвегия (F-35A)	52
Дания (F-35A)	30
Канада (F-35A)	65
Израиль (F-35A)	19
Япония (F-35A)	42
Всего (F-35A/B/C)	3164 (2316/508/340)
* 260 — для ВМС и 80 — для КМП; поставки F-35B — только в КМП, F-35A — только в ВВС	
** для ВВС и ВМС	



ЗОЛОТЫЕ ИДЕИ РЕКЛАМЫ

- Разработка фирменного стиля**
- Разработка и изготовление всех видов рекламной продукции**
- Разработка и проведение рекламной и PR-кампании**
- Подбор и производство сувениров**
- Создание, поддержка и продвижение интернет-сайтов**

Среди наших партнеров: ОАО «Объединенная двигателестроительная корпорация», ОАО «Ильюшин Финанс Ко», ОАО «ММП имени В.В.Чернышева», ОАО «Пермский моторный завод», ОАО «Редуктор-ПМ», ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество», «Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения» и другие предприятия авиационной отрасли

«Суперджеты» выходят на вторичный рынок



Сергей Лысенко

В течение 2013 г., параллельно с ростом поставок новых самолетов Sukhoi Superjet 100, первые такие машины появились и на вторичном рынке. В первую очередь это связано с постепенным высвобождением стартовой партии «суперджетов», переданной в 2011–2012 гг. «Аэрофлоту». Напомним, заключенный между ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» и ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» еще 7 декабря 2005 г. контракт на поставку 30 самолетов SSJ100 предусматривал изготовление машин по стандартной спецификации (одноклассная компоновка на 98 пассажирских мест). Позднее авиакомпания решила скорректировать конфигурацию самолетов в части компоновки, оборудования салона и состава авионики. Поскольку ряд запрошенных «Аэрофлотом» изменений требовал дополнительной проработки, во избежание существенных задержек сроков начала поставок, стороны договорились, что первые 10 самолетов из 30 заказанных будут поставлены в авиакомпанию в требуемом варианте на 87 пассажирских мест (12 мест в бизнес-классе и 75 – в экономическом), но в упрощенной спецификации light – без системы индивидуального обдува пассажиров, дополнительной третьей туалетной комнаты и т.п. – и в дальнейшем заменены на самолеты в полной контрактной спецификации (full).

Поставки SSJ100 в «Аэрофлот» начались в июне 2011 г., а заключительный десятый «лайт» был передан ему в сентябре 2012 г. Первый лайнер для национального перевозчика в спецификации full (самолет

№95025) был готов к поставке минувшей весной. В соответствии с достигнутыми договоренностями, передаче «Аэрофлоту» каждого из первых десяти «фуллов» должен предшествовать возврат производителю очередного лайнера в спецификации light. Первый «лайт» (№95008) вернулся из Шереметьево в Жуковский в апреле 2013 г. До конца года за ним последовали еще три машины, а в течение января этого года – два следующих.

Первые три бывших «аэрофлотовских» SSJ100 уже нашли новых заказчиков. Эксплуатантом машин №95008 и 95010 (RA-89001 и RA-89002) стала авиакомпания «Московия», получившая в августе прошлого года также самолет №95021 (RA-89021), построенный в 2012 г. для «Армавиа», но так ей тогда и не переданный. В октябре 2013 г. все три самолета приобретены у ЗАО «ГСС» лизинговой компанией «Сбербанк Лизинг» почти за 92 млн долл. (т.е. в среднем по 30,6 млн долл. за борт) и сданы ей в аренду «Московии». Фактически

же RA-89021 и RA-89001 летали под флагом этой авиакомпании еще с августа, а борт RA-89002 к пассажирским перевозкам в «Московии» пока еще не приступал.

Еще ранее, в мае 2013 г., лайнеру «Московии» получил и первый самолет «Армавиа» (№95007), однако из-за ряда юридических сложностей, связанных с возвратом его производителю обанкротившейся армянской авиакомпанией, он пока не летает, а находится на хранении в Жуковском.

Третий SSJ100 «Аэрофлота» (№95010) в конце прошлого года обрел нового заказчика в лице Министерства внутренних дел России. Он поступил в Авиационный отряд специального назначения «Ястреб» Центра специального назначения сил оперативного реагирования и авиации МВД, где заменит устаревший Як-40. Контракт между Объединенной авиастроительной корпорацией и МВД России на поставку этой машины стоимостью 800 млн руб. был заключен 19 декабря 2013 г., а уже 23 декабря

машина была принята новым заказчиком. Перекомпоновки салона ей не потребовалось, изменили только схему окраски и нанесли новый регистрационный номер (RF-89151).

На момент возврата «Аэрофлотом» производителю самолетов спецификации light выработка их ресурса относительно ныне действующих предельных значений не превышает 30–35%, что позволяет их еще долго и эффективно эксплуатировать у новых заказчиков. В основном они имеют налет по 2000–3000 часов в 1500–2000 полетах и выпущены не более 3 лет назад. А в соответствии с Дополнением к Сертификату типа СТ322-RRJ-95/Д12, выданным Авиарегистром МАК 29 апреля 2013 г., самолетам SSJ100 в настоящее время установлен назначенный ресурс 9000 часов, 6000 полетов и срок службы 10 лет, причем, по мере отработки, эти показатели будут неуклонно расти.

Помимо бывших машин «Аэрофлота», новых заказчиков в настоящее время ищут еще для нескольких бортов. Так, по всей видимости, в Лаос пока не отправятся изготовленные в прошлом году для авиакомпании Lao Central машины №95030 и 95037. Но, в отличие от «аэрофлотовских» «лайтов», остаток ресурса у них близок к 100%. Среди потенциальных заказчиков находящихся сейчас в Жуковском на хранении «суперджетов», называют авиакомпании «Центр-Юг», «Грозный авиа» и др. Так что нельзя исключить, что уже в ближайшее время круг эксплуатантов самолетов SSJ100 в России расширится. **А.Ф.**

Вторичный рынок самолетов SSJ100

Сер. №	Первый полет	Первый эксплуатант	Рег. №	Поставка	Последний рейс	Число рейсов	Возвращение ГСС	Новый эксплуатант	Рег. №	Поставка
95007	04.11.2010	Армавиа	EK95015	12.04.2011	22.10.2012	932	01.11.2012	Московия	—	*
95008	30.01.2011	Аэрофлот	RA-89001	06.06.2011	14.01.2013	1551	21.04.2013	Московия	RA-89001	23.08.2013
95009	29.06.2013	Армавиа ¹	—	—	—	—	—	РОЭ	(97009)	*
95010	11.07.2011	Аэрофлот	RA-89002	17.08.2011	11.08.2013	1508	21.08.2013	Московия	RA-89002	*
95011	11.09.2011	Аэрофлот	RA-89003	01.11.2011	07.07.2013	2020	29.10.2013	МВД	RF-89151	23.12.2013
95012	07.11.2011	Аэрофлот	RA-89004	22.12.2011	13.12.2013	1738	26.12.2013	н/д	RA-89004	*
95013	15.01.2012	Аэрофлот	RA-89005	05.03.2012	16.01.2014	1458	22.01.2014	н/д	RA-89005	*
95015	10.12.2011	Аэрофлот	RA-89007	22.01.2012	12.01.2014	1932	17.01.2014	н/д	н/д	*
95021	03.06.2012	Армавиа ²	EK95016	—	—	—	—	Московия	RA-89021	09.08.2013
95030	20.05.2013	Lao Central ²	RDPL-34196	—	—	—	—	н/д	н/д	*
95037	26.09.2013	Lao Central ²	RDPL-34197	—	—	—	—	н/д	н/д	*

¹ самолет был законсервирован на стадии постройки, достраивался уже под нового заказчика

² самолет был построен и кастомизирован по требованиям первого заказчика, но в эксплуатацию ему не передавался

* ожидается в 2014 г.

Як-130

УЧЕБНО-БОЕВОЙ САМОЛЕТ



реклама

ОАК



www.uacrussia.ru

www.irkut.com