

ВЗЛЕТ

7.2009 (55) июль

МАРКЕ «Су» – 70

[с.18]

Ан-148

ВЫХОДИТ на авиалинии
Украины

[с.32]

Заметки
из **Ле-Бурже**

[с.4]



До **МАКС-2009**
– месяц!
[с.14]

Репортаж с
«**Роствертола**»
[с.28]

ISSN 1819-1754



Первый российский Ан-148 построен!

Обзор: Авиаперевозки по-узбекски [с.38]



THE POWER
OF FLIGHT

С ПОМОЩЬЮ TRUENGINE™ ВЫ ОВЛАДЕЕТЕ ИСКУССТВОМ ЦЕНИТЬ ПОДЛИННОЕ.

Это подлинник? Стоит ли вкладывать деньги? Программа Truengine поможет Вам принять решение. Для точной оценки стоимости двигателя новая программа Truengine определяет его подлинность по серийному номеру. По оценкам авиационных специалистов, стоимость двигателей CFM существенно выше, если проводилось всё рекомендованное техобслуживание и использовались запчасти производителя. Часто разница составляет сотни тысяч долларов. Оцените настоящий шедевр. Подробности на сайте: www.cfm56.com/truengine.

*CFM, CFM56 и логотип CFM – зарегистрированные торговые марки компании CFM International, совместного предприятия с равным долевым участием Snecma и General Electric Co.

7/2009 (55) июль

Главный редактор
Андрей Фомин

Заместитель главного редактора
Владимир Щербаков

Редактор
Евгений Ерохин

Обозреватель
Александр Велович

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

Дизайн и верстка
Григорий Бутрин

Интернет-поддержка
Георгий Федосеев

Фото на обложке
Евгений Ерохин, Владимир Карнозов

Издатель

АЭР МЕДИА

Генеральный директор
Андрей Фомин

Заместитель генерального директора
Надежда Каширина

Директор по маркетингу
Георгий Смирнов

Исполнительный директор
Юрий Желтоногин

Помощник генерального директора
Михаил Фомин

Журнал издается при поддержке
Фонда содействия авиации «Русские Витязи»

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

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

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

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

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

Мнение редакции может не совпадать с мнениями авторов статей

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



Уважаемые читатели!

Июльский номер «Взлёта» выходит в промежутке между двумя важнейшими событиями в международной авиационной жизни. Завершился авиасалон в Ле-Бурже, впереди – МАКС-2009. Нынешняя выставка в Париже, которая отметила в этом году свое столетие, прошла не в лучшее для себя время: мировой финансовой кризис оказал влияние не только на сам юбилей ведущего мирового салона (от его празднования по сути вовсе отказались), но и на масштабы участия ряда аэрокосмических компаний и количество демонстрируемой авиатехники, а также объемы традиционно заключаемых в Ле-Бурже контрактов, которые снизились по сравнению с предыдущей выставкой в несколько раз. Тем более важно и приятно, что фактически единственной настоящей новинкой парижского салона стал российский региональный лайнер «Сухой Суперджет 100», олицетворяющий собой развивающийся процесс интеграции отечественного авиастроения в мировую отрасль.

SSJ100, безусловно, стал ядром российской экспозиции в Париже, а заключенные в ходе выставки контракты и соглашения позволили нашей стране обогнать по этому показателю не только откровенно слабо выступивший в этот раз «Боинг», но и ряд других ведущих производителей, заняв почетное второе место после, по сути, хозяев выставки – западноевропейского «Эрбаса». И пусть не все подписанное в Париже сможет воплотиться в жизнь (некоторые соглашения носят все же скорее декларативный характер), все равно, российское выступление в Ле-Бурже в этот раз оказалось весьма эффективным и постоянно было в центре внимания.

Нет сомнений, что, несмотря на непростую экономическую ситуацию в стране, грядущий МАКС-2009 станет событием для российских авиастроителей и их зарубежных партнеров не менее важным. А уж в том, что по зрелищности и насыщенности летной программы и количеству демонстрируемых натуральных образцов авиационной техники ему нет равных в мире, мы уже давно убедились. Ждать осталось недолго. До встречи на МАКС-2009, к открытию которого и будет приурочен выход нашего следующего номера!

С уважением,

Андрей Фомин
главный редактор журнала «Взлёт»



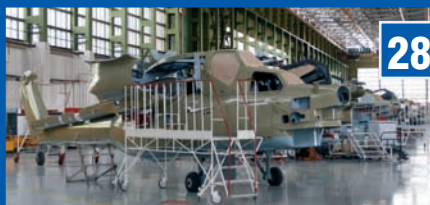
4



14



18



28



32



38

PARIS AIR SHOW 2009 4

■ Скомканый юбилей Ле-Бурже ■ «Суперджет» дебютирует в Ле-Бурже и получает новые заказы ■ Михаил Погосян: «Мне нравится работать в условиях кризиса!» ■ МС-21: тендеры по выбору поставщиков завершаются ■ «Атлант-Союз» заказывает Ан-148 и Ту-204СМ ■ Структура ОАК укрепляется ■ «Эрбас» наголову разгромил «Боинг» в Ле-Бурже ■ «Камкоптер»: первый БЛА в полете над Ле-Бурже ■ Явление «Талариона» ■ Барражирующий боеприпас – израильский вариант ■ Роскосмос в Ле-Бурже: от Куру до Марса

МАКС-2009 14

До МАКС-2009 – всего месяц!

Интервью с заместителем генерального директора
ОАО «Авиасалон» Николаем Занегиным

Важнейшим событием года в российской авиационной жизни обещает стать приближающийся Международный авиационно-космический салон МАКС-2009, который пройдет с 18 по 23 августа на аэродроме ЛИИ им. М.М. Громова в подмосковном Жуковском. До открытия авиасалона остается всего чуть больше месяца, и редакция «Взлёта» решила встретиться с руководством компании-устроителя МАКС-2009, чтобы узнать, какие особенности будет иметь нынешний салон и что нового он готовит для своих участников и посетителей. На наши вопросы любезно согласился ответить заместитель генерального директора ОАО «Авиасалон» Николай Занегин.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 18

Марке «Су» – 70

«Сухой» подводит итоги года и празднует 70-летие

В июле этого года знаменитому ОКБ Сухого исполняется 70 лет. Самолеты марки «Су» сегодня, без преувеличения, имеют широчайшую мировую известность – они являются основой ВВС России и многих зарубежных государств, неизменно становятся наиболее желанными участниками разного рода авиасалонов и аэршоу. Но путь к всемирной славе оказался долгим и нелегким. За семь десятилетий своей истории ОКБ Сухого не раз меняло свое название и «адрес прописки»...

Накануне 70-летия ОКБ Сухого АХК «Сухой» подвела итоги своей деятельности в 2008 г. и определила основные задачи на ближайшие годы и перспективу.

■ Подписан договор о поставке первых Ту-204СМ ■ В Китае приступил к полетам первый «Эрбас» местной сборки ■ «Касатка» – конкурент «Морскому Змею»?

Семь десятилетий «Роствертола»

Репортаж из Ростова

В начале июля в Ростове-на-Дону отметили 70-летний юбилей расположенного здесь вертолетного завода, носящего сегодня название ОАО «Роствертол». Событию была приурочена серия праздничных мероприятий, включая впечатляющий летный показ винтокрылой техники, выпускаемой «Роствертолом». В заводских цехах сегодня царит оживление: полным ходом идет серийное производство новейших боевых вертолетов Ми-28Н для Министерства обороны России, ведется постройка модернизированных Ми-35М и уникальных сверхтяжелых Ми-26Т по экспортным заказам, освоен ремонт и модернизация легких многоцелевых Ми-2

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ 32

Ан-148 выходит на авиалинии Украины

Но судьба его производства в Киеве остается под вопросом

2 июня на Украине, из Харькова в Киев, состоялся первый коммерческий пассажирский рейс нового регионального реактивного самолета Ан-148. Регулярная эксплуатация авиалайнера начата авиакомпанией «Аэросвит» совместно с АНТК им. О.К. Антонова. Пока на линии вышла машина, ставшая в свое время первым прототипом Ан-148. В дальнейшем «Аэросвит» планирует получать и серийные Ан-148, сборка которых уже несколько лет ведется киевским заводом «Авиант». Однако он до сих пор ни одной серийной машины пока не выпустил. О непростой ситуации с освоением производства Ан-148 на Украине рассказывает киевский корреспондент «Взлёта» Наталья Печорина.

В небе над хлопчатником

Авиаперевозки по-узбекски

Власти Республики Узбекистан после обретения независимости в 1991 г. взяли развитие гражданской авиации у себя в стране под строгий контроль. Благодаря целенаправленному финансовому вливанию бюджетных средств только в одну авиакомпанию, управляющей ко всему прочему и всеми узбекскими аэропортами, молодая центрально-азиатская страна добилась того, что ее национальный авиаперевозчик – «Узбекистон Хаво Йуллари» – за короткое время занял ведущие позиции у себя в регионе. Однако сегодня на пути дальнейшего развития гражданской авиации Узбекистана стоит проблема конкуренции в небе. Монополизм не способствует превращению территории Узбекистана в транзитный пункт между Западом и Востоком.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ 48

■ Происшествие с Ми-28Н в Гороховце



МС-21

МАГИСТРАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ XXI ВЕКА

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

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

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

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



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

Скомканный юбилей Ле-Бурже



Марина Лыцева

Парижский аэрокосмический салон, известный больше по названию пригорода французской столицы Ле-Бурже, где он проводится, в этом году отмечал свой столетний юбилей. Предполагалось, что по размаху нынешняя 48-я выставка превзойдет все предыдущие, а организаторы обещали некую эксклюзивную шоу-программу, в которой предполагалось задействовать несколько десятков летающих раритетов и современных боевых и гражданских самолетов и вертолетов. Но, как гласит наша поговорка, замах вышел на рубль, а удар – на копейку. В празднование юбилея авиасалона в Ле-Бурже вмешался мировой экономический кризис... По крайней мере, это можно сказать в отношении летной программы и мероприятий, приуроченных к столетию салона. Если в прошлый раз демонстрационные полеты начинались едва ли не в 10 утра, а завершались уже ближе к закрытию, то в этом году ежедневная программа насчитывала всего пять-семь машин и не отличалась высокой напряженностью. Из боевой авиатехники в парижском небе летали только «Рафаль», «Тайфун», F-16 и F-18. Не прибыл в Ле-Бурже из США, официально по причине «отсутствия свободных самолетов», и обещанный F-22.

Фактически, при сохранении суммарной выставочной площади – это около 108 тыс. м² крытых площадей и 192 тыс. м² демонстрационной пло-

щадки – и количества экспонентов (около 2000 компаний из 40 стран) нынешний салон оказался существенно беднее по количеству летательных аппаратов, представленных на статической стоянке и в ходе летной программы (в 2007 г. – 238, в 2009 г. – только 140).

Что касается российского участия, то количество занимаемых выставочных площадей выросло на 5% (с 1900 м² в 2007 г. до 2000 м²), а число участников – с 46 до 52. Россия представила в этот раз и главную новинку салона – новый региональный лайнер «Сухой Суперджет 100», создающийся в широкой кооперации с ведущими западными, в т.ч. французскими компаниями. По большому счету «Суперджет» и стал единственной премьерой нынешней выставки. Стал он и единственным натурным экспонатом, прилетевшим в Париж из нашей страны. А вот украинский Ан-148 участвовал в авиасалоне уже не в первый раз, правда, в этом году он прилетел сюда уже в окраске стартового эксплуатанта – авиакомпании «Аэросвит», на чьи линии он вышел буквально за две недели до открытия выставки.

Наиболее же представительным из российских компаний оказалось участие в парижском салоне организаций, подведомственных Роскосмосу: 16 участников заняли стенды со-вкупной площадью 409 м² (для сравнения, объединенный стенд компании «Сухой» и РСК «МиГ» имел площадь

300 м², а экспозиция 17 предприятий ОПК, выставившихся под эгидой госкорпорации «Ростехнологии», заняла всего 349 м²).

Не мог не сказаться мировой кризис и на бизнес-результатах нынешнего авиасалона, которые принято оценивать по объему заключенных контрактов. Так, если два года назад в Париже смогли подписать контракты и соглашения на рекордную общую сумму, превышающую 100 млрд долл., то в этот раз коммерческие успехи оказались примерно в шесть раз (!) ниже. Так, во время салона 2007 г. «Эрбас» смог продать в общей сложности 728 самолетов (в т.ч. 425 – по твердым контрактам) на сумму в 75 млрд долл., а в этот раз – всего 127 лайнеров (58 – по твердым контрактам) на 12,9 млрд долл. Падение – в шесть раз. А для «Боинга» нынешняя выставка и вовсе оказалась провальной: вместо 12,5 млрд долл., заработанных в 2007 г., сейчас он смог продать всего два (!) самолета модели 737-800 за «жалкие» 153 млн долл. (падение – в 82 раза!).

Приятно в этой связи отметить, что Россия в данном отношении не только вырвалась вперед, но и заняла по сути второе место по объему заключенных в Ле-Бурже контрактов и соглашений: здесь были подписаны сделки по поставке 54 «Суперджетов» (в т.ч. 24 – в форме твердого контракта) примерно на 1,7 млрд долл., а также 30 воронежских Ан-148 и 15 ульяновских Ту-204СМ на общую

сумму около 1,2 млрд долл. – т.е. всего почти на 2 млрд долл. Ряд контрактов был заключен нашей страной и в области космической деятельности.

Из других бизнес-успехов нынешней выставки стоит отметить подписание контрактов на поставку 27 региональных самолетов канадской компании «Бомбардье» (четыре CRJ700, 15 CRJ1000 и восемь Q400), 24 лайнеров франко-итальянской компании ATR (шесть ATR72-500, 16 новейших ATR72-600 и два ATR42-600), восемью самолетами бразильского «Эмбраера» (один E175 и семь E190). Продажи вертолетов в Ле-Бурже ограничились подписанием контрактов на восемь машин «Еврокоптера» (шесть AS350B3 и один EC135), десять – «Агусты-Уэстланд» (три AW109, пять AW119 и два «Гранда») и два вертолета «Белл» 412. Для сравнения: во время авиасалона в Ле-Бурже в 2007 г. «Еврокоптер» подписал контракты и соглашения на 114 вертолетов общей стоимостью около 1,5 млрд долл.

В общей сложности на нынешней выставке было продано (без учета опционов) 276 самолетов и 21 вертолет, а два года назад – 979 и 175 машин соответственно. Кризис, ничего тут не попишешь... Впрочем, даже несмотря на «сдувшийся» вид нынешнего форума, парижский аэрокосмический салон все равно остается ведущей выставкой такого рода в мире.

В.Щ. А.Ф.

«Суперджет» дебютирует в Ле-Бурже и получает новые заказы

«Мы сегодня, безусловно, настроены на развитие и военного, и гражданского сегментов нашего бизнеса», – отметил на своей пресс-конференции в рамках парижской выставки генеральный директор компаний «Сухой» и РСК «МиГ» Михаил Погосян. – И, конечно, одним из ключевых факторов нашей стратегии является самолет «Сухой Суперджет 100», премьера которого проходит здесь, в эти дни, в Париже. Этот самолет создается нами в глобальной кооперации с нашими стратегическими партнерами и представляет собой прорывной продукт российского авиапрома».

Для своего мирового дебюта в Париж прибыл второй летный экземпляр «Суперджета» – самолет №95003. В Ле-Бурже он демонстрировался как на стоянке, так и в летной программе (пилотирование осуществляли летчики-испытатели Александр Яблонцев и Леонид Чикуннов).

В настоящее время два опытных самолета проходят летные сертификационные испытания, в июле к ним должен подключиться третий, а вслед за ним – и четвертый. Всего же в производстве сегодня находится 13 машин для различных заказчиков, и руководство компании рассчитывает, что в соответствии с утвержденными планами первые самолеты для авиакомпаний «Аэрофлот» и «Армavia» будут готовы к поставкам в конце этого года, когда предполагается завершить основные сертификационные испытания в России. Одновременно идет сертификация по требованиям Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) – этот сертификат планируется получить в 2010 г. «Все наши партнеры по производству отдельных систем, и наши партнеры по проекту, особенно «Алениа аэроаутика», сконцентрированы вместе с нами на том, чтобы процесс сертификации в России и в Европе протекал параллельно, – подчеркнул Михаил Погосян.

При этом, даже не смотря на мировой финансовый кризис, руко-

водство компании «Сухой» планирует до конца года довести портфель твердых заказов до 150 самолетов, а в 2012 г. выйти на темп производства 70 машин в год. «Мы рассчитываем, что общий объем продаж самолета «Сухой Суперджет 100» будет в районе 1000 машин, из которых внутренний рынок займет 30%, а внешний – 70%. И мы рассчитываем, что основные результаты по программе должны быть получены в течение 5–15 лет. Хотя я думаю, что цикл производства этого самолета будет, безусловно, больше», – сообщил корреспонденту «Взлёт» Михаил Погосян.

Еще более интересные данные привел президент компании «Гражданские самолеты Сухого» Виктор Субботин. По его словам, если ранее компания планировала продать на рынке около 800 «Суперджетов», то теперь, в изменившихся условиях, маркетинговый план пересмотрен в сторону увеличения – до 1030–1040 машин. Из них для России предназначаются только около 300 самолетов, а остальные пойдут на экспорт. Разработчики при этом ожидают, что самолеты будут активно продаваться в странах Юго-Восточной Азии и Восточной Европы, а в последующем начнутся их поставки в Западную Европу и государства Нового Света.

«У нас уже есть первый западный заказчик – итальянская компания «ИТАли», с которой на прошлом парижском авиасалоне заключила контракт компания «Суперджет Интернэшнл», и мы рассчитываем, что через нашу дочернюю структуру мы в 2010 г. начнем совместно с «Алениа аэроаутика» и «Суперджет Интернэшнл» поставки наших самолетов зарубежным заказчикам», – сообщил «Взлёт» Михаил Погосян. Хотя, как подчеркнул Виктор Субботин, «для того, чтобы получить сертификат доверия от западных авиакомпаний, мы должны продемонстрировать нормальную эксплуатацию данного самолета в России».

В рамках нынешнего парижского салона, компания «Суперджет Интернэшнл» подписала с венгерской авиакомпанией «Малев» (*Malev*) соглашение о намерениях по поставке 30 самолетов «Сухой Суперджет 100» каталожной стоимостью около 1 млрд долл. Венгерский авиаперевозчик планирует приобрести авиалайнеры в 98-местной конфигурации, а первая поставка должна быть осуществлена уже в 2011 г., после чего «Малев» будет получать по шесть машин ежегодно. Кроме того, 16 июня ЗАО «ГСС» и пермская компания «Авиализинг»

подписали твердый контракт на поставку 24 самолетов «Сухой Суперджет 100/95В» на сумму более 715 млн долл. по каталожным ценам. Этот контракт переводит существовавший с прошлого лета «мягкий» заказ в твердые намерения. Таким образом, к настоящему времени портфель твердых заказов по программе «Сухой Суперджет 100» уже перевалил за сотню и составляет 122 машины.

В соответствии с контрактом, подписанным президентом ЗАО «ГСС» Виктором Субботиным и вице-президентом компании «Авиализинг» Виктором Новиковым, авиалайнеры будут поставлены в 2011–2013 гг. Эксплуатантами заказанных «Авиализингом» машин выступят «российские авиакомпании из первой десятки», а всего, по словам Виктора Новикова, ведутся переговоры о поставке в лизинг около 100 самолетов. «Основной фактор, который подвиг нас на ускорение переговоров, заключается в том, что на этапе испытаний все те характеристики, которые заявляло руководство ГСС, подтвердились, – сообщил Виктор Новиков. – Мы не получаем никаких отрицательных новостей, а в деле сертификации самолета отсутствие отрицательных новостей – это очень хороший результат».

В.Щ.



Марина Лысцева

Михаил Погосян: «Мне нравится работать в условиях кризиса!»



Марина Лысцева

Минувший парижский аэрокосмический салон стал первым, на котором существовавшие ранее отдельно и конкурировавшие на внутреннем и внешнем рынках боевой авиационной техники компании «Сухой» и «МиГ», возглавляемые теперь одним топ-менеджером – Михаилом Погосяном, выступили с единой экспозицией. И хотя деление некоторое все же было – «МиГовская» продукция располагалась в одной части стенда, а «Суховская» – в другой, этот самый стенд был все же один и представлял собой единое образование, дающее представление о сегодняшнем продуктом в Объединенной авиационной корпорации в области боевой авиации.

«Для нас эта выставка имеет целый ряд новых особенностей, в т.ч. с учетом того, что мы впервые демонстрируем наш гражданский продукт – самолет «Сухой Суперджет 100», – подчеркнул корреспонденту «Взлёт» Михаил Погосян.

На сегодня основными образцами «военной» ветви продуктовой линейки компаний «Сухой» и ПСК «МиГ» являются хорошо уже зарекомендовавшие себя на рынке истребители семейств Су-30МК и МиГ-29. В серийное производство также запущен новый самолет Су-34, который уже поставляется в ВВС России, а на ближайшую перспективу, по словам Михаила Погосяна, упор будет

сделан на истребителях МиГ-35 и Су-35, представляющих собой самолеты поколения «4++», и на самолете Су-32 (экспортный вариант Су-34).

По словам Михаила Погосяна, на «Сухом» сегодня большое внимание уделяется модернизированным истребителям Су-27СМ и Су-30МК2, которые поставляются как на внутренний, так и на внешний рынки, а также программам модернизации находящихся в эксплуатации самолетов Су-24М и Су-25. Ну а одно из важнейших мест занимает, конечно, работа над проектом боевого авиационного комплекса пятого поколения. В свою очередь для ПСК «МиГ» наиболее приоритетной на сегодня программой является контракт по самолетам корабельного базирования МиГ-29К/КУБ, в рамках которого уже полным ходом ведется серийное производство и завершен большой этап обучения индийских специалистов – как летной, так и технической эксплуатации. Поставка основной партии этих самолетов заказчику должна быть осуществлена до конца 2009 г.

В перспективе же приоритет в ПСК «МиГ» будет отдан программе МиГ-35 – как в интересах Минобороны России, так и в интересах зарубежных заказчиков. «Вы знаете, что мы участвуем в тендере в Индии – сегодня два самолета готовятся к участию в демонстрационных

полетах, проводимых индийским заказчиком в рамках этого тендера. Мы считаем, что у нас есть хорошая база для того, чтобы завоевать там победу», – отметил Михаил Погосян. Кроме того, важное место занимает программа модернизации самолетов МиГ-29, проводимая в интересах Минобороны России и в интересах зарубежных эксплуатантов.

Естественно, что мировой финансовый кризис и его порой действительно достаточно тяжелые последствия не могли не сказаться на работе и таких компаний, как «Сухой» и «МиГ». Однако, судя по оценке их руководителя, все не так уж и плохо, и наряду с негативными последствиями – например, сокращением финансовой базы у ряда предприятий-смежников – кризис принес и определенные положительные результаты. В частности, по мнению Михаила Погосяна, он способствует ускорению принятия решений на разных уровнях. «Я, может быть, скажу чуть-чуть нестандартно, но мне нравится работать в условиях кризиса, потому что во время кризиса слабые становятся слабее, а сила сильных видна четче», – подчеркнул Михаил Погосян. – Мы себя причисляем к сильным и надеемся, что кризис даст нам возможность укрепить свои позиции».

Впрочем, есть отдельные проблемы, которые возникли вне связи с кри-

зисом. Так, в СМИ в последнее время не раз сообщалось, что командование Королевских ВВС Малайзии отказывается принимать у российской стороны очередную партию многофункциональных истребителей Су-30МКМ. По мнению Михаила Погосяна, эти вопросы носят непринципиальный характер и в ближайшие несколько месяцев они будут успешно решены. «Мы предусматривали поэтапное наращивание функций самолета в процессе поставки, и детали того, как это делать, мы в полном объеме обсудили в конце прошлого – начале этого года, и я думаю, что в 2009 г. оставшиеся шесть самолетов будут поставлены в Малайзию», – отметил глава компании «Сухой».

В заключение хотелось бы остановиться на проблеме из области «трудностей перевода». Так, в дни работы парижского аэрокосмического салона в российских СМИ появилась «сенсационная» новость о том, что Михаил Погосян, якобы, заявил о том, что перспективный боевой авиационный комплекс пятого поколения будет готов к полетам только через два года. Чтобы развеять возникший на пустом месте миф, приведем дословно то, что сказал руководитель компаний «Сухой» и «МиГ» в ответ на просьбу обозначить временные сроки по данной программе: «Я думаю, что это будет хорошая тема для нашего разговора через два года или, может быть, в следующем году – во время авиасалона в Фарнборо, когда мы начнем испытания этого самолета. В рамках салона Ле-Бурже мы не продвигаем проект пятого поколения – это тот задел, который мы создаем для того, чтобы предложить рынку наши новые возможности немного позже. Мы сегодня ведем переговоры с нашими индийскими коллегами по совместному участию в данном проекте, но это, пожалуй, все, что я хочу сегодня сказать на данную тему». Таким образом, не раз заявлявшиеся ранее сроки начала летных испытаний прототипа перспективного истребителя нового поколения никто пока не изменял, и на «Сухом» по-прежнему готовятся поднять машину в воздух до конца этого года. **В.Щ.**

МС-21: тендеры по выбору поставщиков завершаются

Проект перспективного ближне-среднемагистрального самолета МС-21 предстал на нынешней выставке в Ле-Бурже в несколько измененном виде: демонстрировавшиеся модели всех трех его вариантов (на 120, 150 и 210 мест) отличались от прежних не только схемой окраски, но и некоторыми конструктивными деталями, что свидетельствует о продвижении вперед программы проектирования. По словам главы корпорации «Иркут» Олега Демченко, сегодня проект выходит на важный этап – утверждения технического облика самолета и состава участников программы, государственное финансирование по которой в объеме 60% от всего бюджета оценивается в размере не менее 72 млрд рублей (более 2,3 млрд долл.). Уже объявлены тендеры по выбору поставщиков всех основных систем авиалайнера, результаты которых планируется подвести к концу этого лета. Одним из важнейших в этой связи является тендер по выбору силовой установки МС-21. В его рамках ОАК получила в общей сложности пять заявок – от Объединенной двигателестроительной корпорации России (ОДК), украинских моторостроителей, выступающих в тандеме с российским ММПП «Салют», а также от зарубежных компаний – «Пратт-Уитни», «Роллс-Ройс» и «Снекма».

«Переговоры, в т.ч. числе и здесь, на выставке, будут проходить со всеми заинтересованными компаниями, – сообщил в Ле-Бурже корреспонденту «Взлёт» президент ОАК Алексей Федоров. – Мы планируем до конца лета, возможно, даже и к МАКС-2009, подвести итоги и определить победителя данного тендера». При этом глава корпорации отметил, что для зарубежных компаний рекомендации в тендерных документах были направлены на обеспечение оптимального сотрудничества с предприятиями российского двигателестроения. В этой связи, как представляется, серьезно возрастают шансы на успех у американской компании «Пратт-Уитни», которая уже имеет многолетний опыт сотрудничества с Пермским моторостроительным комплексом.



Однако, пока представители ОАК и созданной под эгидой «Оборонпрома» ОДК, которая определена правительством главным подрядчиком по двигателям для МС-21, не склонны выражать свои симпатии в отношении какого-либо участника тендера. Президент корпорации «Иркут» Олег Демченко лишь выразил пожелание, чтобы долевое участие потенциального зарубежного подрядчика и его российского партнера (а наличие такового является обязательным условием тендера и, по словам Олега Демченко, все участники конкурса это условие приняли) – осуществлялось по схеме 50/50.

«Мы, конечно, не будем объявлять никакого фаворита и не будем называть никого до самого момента окончания тендера, – подчеркнул Алексей Федоров. – Но, действительно, у компании «Пратт-Уитни» есть определенные преимущества, т.к. она уже много лет сотрудничает с пермскими двигателестроителями. Но победитель конкурса определяется не только этим».

«Пратт-Уитни» вышла на тендер со своим новым так называемым редуцированным турбовентиляторным двигателем PW1000G, который, по словам разработчиков, имеет на 12–15% лучшую топливную эффективность по сравнению с самыми экономичными современными ТРДД и уже утвержден в качестве силовой установки канадского перспективного ближне-среднемагистрального пассажирского самолета серии «С» компании «Бомбардье» (модель PW1500G тягой 8100–9700 кгс) и японского регионального авиалайнера MRJ (модель PW1200G тягой 5300–6900 кгс). Двигатель имеет систему привода вентилятора через редуктор, что понижает частоту его

вращения примерно в три раза по сравнению с оборотами приводной турбины и приводит к уменьшению уровня шума и расхода топлива (данная схема получила название *Geared Turbofan*).

На парижском аэрокосмическом салоне компания представила двигатель-демонстратор, который уже набрал более 400 часов на испытаниях, в т.ч. на крыле летающих лабораторий на базе «Боинга» 747 (12 полетов, 56 часов) и А340-600 (27 полетов, 100 часов). Планируемый срок сертификации двигателя по требованиям FAR-33 – конец 2011 г. По оценке экспертов компании, при ценах 2,5 долл. за галлон авиатоплива (т.е. примерно 700 долл. или 22 тыс. рублей за тонну) новый двигатель позволит эксплуатировать его авиакомпании экономить до 1,5 млн долл. в год на каждом оснащенном PW1000G двухдвигательном самолете, что вполне способно покрыть стоимость всего лайнера при условии 20-летнего срока эксплуатации. При этом, благодаря более низкой шумности PW1000G, специалисты компании сегодня уже ведут переговоры с 15 аэропортами мира по вопросу

прокладки для оснащаемого новыми двигателями канадского авиалайнера серии «С» новых трасс – над густонаселенными районами городов, что позволит сократить продолжительность полета и сэкономить в среднем до 1,5% топлива на маршруте протяженностью 500 морских миль (чуть более 900 км).

О серьезном намерении компании побороться за участие в программе МС-21 заявил и президент «Пратт-Уитни» Дэвид Хесс во время его июньского визита в Москву. Что же касается самого МС-21, то в этом году, по мнению Олега Демченко, удастся определить всех подрядчиков по основным элементам самолета, а в 2010 г. приступить к подписанию первых «мягких» контрактов с авиакомпаниями – потенциальными заказчиками. Первый полет прототипа может состояться в 2014 г., через год самолет должен получить российский сертификат, а в 2016 г. его намечено сертифицировать в Европе. Начало поставок МС-21 заказчикам планируется на 2016 г., при этом объем рынка оценивается в «Иркуте» величиной в тысячу машин.

ВЩ.



«Атлант-Союз» заказывает Ан-148 и Ту-204СМ



Нынешний авиасалон в Ле-Бурже был выбран в качестве арены для заключения важного соглашения, предусматривающего обновление парка авиакомпании Правительства Москвы «Атлант-Союз» новыми самолетами отечественного производства. 16 июня генеральный директор лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК) Александр Рубцов, президент ОАК Алексей Федоров и генеральный директор авиакомпании «Атлант-Союз» Евгений Бачурин подписали соглашение о поставке в финансовый лизинг на 10 лет 30 региональных пассажирских самолетов Ан-148 производства Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) и 15 модернизированных среднемагистральных пассажирских лайнеров Ту-204СМ, производство которых со

следующего года будет вестись ульяновским ЗАО «Авиастар-СП».

Согласно подписанному документу, стороны обязуются заключить договор лизинга до 1 сентября

2009 г. По всей вероятности, это произойдет во время авиасалона МАКС-2009. Самолеты Ан-148 будут передаваться заказчику в течение трех лет, начиная с 2010 г. Уже в течение 2010 г. «Атлант-Союз» намерен получить первые пять Ан-148-100В. В настоящее время под них уже просчитывается перспективная маршрутная сеть авиакомпании. Затем должны начаться поставки удлиненных 99-местных Ан-148-200 (Ан-158).

Поставки 15 среднемагистральных Ту-204СМ «Атлант-Союзу» должны начаться в 2011 г., вскоре после завершения сертификации самолета. Испытания первых прототипов Ту-204СМ планируется начать весной следующего года, а

стартовым заказчиком модернизированного самолета стала иранская компания «Иран Эйр Тур».

Серийное производство Ан-148 в Воронеже уже развернуто: буквально накануне открытия авиасалона в Ле-Бурже головной воронежский лайнер этого типа впервые покинул сборочный цех завода. Стартовым заказчиком российских Ан-148 стала ГТК «Россия»: поставки шести таких лайнеров начнутся этим летом. А на Украине первый Ан-148 уже вышел на авиалинии. За две недели до начала парижской выставки он совершил первый коммерческий рейс под флагом авиакомпании «Аэросвит», под которым и прибыл на салон в Ле-Бурже.

А.Ф.



Марина Лысцева

Структура ОАК укрепляется

В ходе работы парижского аэрокосмического салона глава Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров подтвердил, что ОАК планирует завершить все корпоративные процессы по формированию дивизиона «Боевые самолеты» до конца этого года. Примерно в сентябре РСК «МиГ» должна войти в структуру ОАК. «Сейчас открывается эмиссия ОАК, она будет зарегистрирована, и через 3–4 месяца РСК «МиГ» войдет в ОАК, после чего начнется процесс объединения компаний «Сухой» и «МиГ», — подчеркнул Алексей Федоров.

Кроме «Боевой авиации» в составе ОАК уже созданы бизнес-единицы «ОАК – Транспортные самолеты» и «ОАК – Гражданские самолеты». Корпоративные процедуры по окончательному формированию этих подразделений руководство корпорации, по словам ее президента, планирует завершить в 2010 г. «Причем если изначально мы прорабатывали только возможность создания двух отдельных бизнес-единиц – «Гражданские самолеты» и «Транспортные самолеты», — то сейчас мы уже изучаем возможность создания единой бизнес-единицы, — заявил Алексей Федоров. — Основным звеном этого подразделения, куда войдут компа-

нии «Ильюшин», «Авиастар» и ВАСО, станет корпорация «Иркут», которая с проектом МС-21 должна стать более гражданско-ориентированной».

Еще одним изменением в структуре ОАК станет включение в ее состав Экспериментального машиностроительного завода им. В.М. Мясищева (ЭМЗ). О том, что ЭМЗ войдет в состав ОАО «Научно-производственная корпорация «Иркут», сообщил в понедельник на пресс-конференции на авиасалоне в Ле-Бурже 15 июня президент «Иркута» Олег Демченко. «В этом году заканчивается акционирование ФГУП «ЭМЗ им. Мясищева», и 100% акций предприятия будут переданы «Иркуту», —

сказал он. Олег Демченко сообщил, что на площадях ЭМЗ, расположенных в подмосковном Жуковском, в рамках совместного предприятия с компанией «Эрбас» будет осуществляться конвертация пассажирских лайнеров А320 и А321 в грузовой вариант. При этом комплектующие для выполнения этих работ будут изготавливаться Иркутским авиационным заводом, уже освоившим выпуск деталей по заказам «Эрбаса». Первые комплекты деталей для конвертации А320 будут выпущены в Иркутске в июле этого года, сообщил Олег Демченко, уточнивший, что «все работы идут по графику».

В.Щ., А.Ю.

«Эрбас» наголову разгромил «Боинг» в Ле-Бурже

Традиционное противостояние двух ведущих мировых производителей пассажирских самолетов – «Боинга» и «Эрбаса» – на нынешней выставке в Ле-Бурже впервые за многие годы приобрело характер безусловного доминирования европейцев при практически полной капитуляции американского конкурента. Находясь на своей территории, «Эрбас», кстати отметивший накануне открытия выставки свое 40-летие, продемонстрировал всю линейку своих магистральных авиалайнеров, включая неизменного участника всех недавних авиасалонов – самый крупный на сегодня в мире A380. «Боинг» же не привез в Ле-Бурже ни одного лайнера. Многие ожидали, что мощным ответным ходом американцев станет сообщение о долгожданном первом полете прототипа «Дримлайнера», который, как предполагали эксперты, может состояться в дни проведения парижского авиасалона. Однако этого не произошло, но об этом ниже.

Сокрушительное поражение «Боинг» потерпел от «Эрбаса» и в части заключенных на салоне контрактов. Если два года назад вполне объяснимый перевес в пользу хозяев выставки был шестикратным (75 против 12,5 млрд долл.), то теперь достиг просто «неприличной» величины – почти на два порядка! 58 проданным по твердым контрактам «Эрбасам» заокеанский конкурент смог противопоставить только два лайнера модели 737-800, которые приобрела лизинговая компания «МС Авиэйшн Партнерс». Соответственно перевес в «выручке» (с учетом соглашений о намерениях) составил 12,9 млрд против 153 млн долл.

Пожалуй, самый крупный контракт «Эрбаса» в Ле-Бурже был заключен в первый день выставки с катарским авиаперевозчиком «Катар Эрэйз» (Qatar Airways), глава которого – господин Аль Бакер – одним росчерком пера удвоил количество своих авиалайнеров семейства A320 (сегодня «Катар эрэйз» располагает 19 самолетами A320). Согласно заключенному соглашению, «Катар эрэйз» закупает 20 новых A320 и переводит в твердый контракт опцион еще на четыре A321, размещенный в ходе прошлогодней выставки в Фарнборо.



Авиалайнеры будут оснащены двигателями IAE V2500, поставки машин должны начаться в ноябре этого года: два A321 поступят до конца года, еще два – в начале следующего, а завершить контракт планируется в 2012 г. Стоимость сделки составила по каталожным ценам около 1,9 млрд долл. Компания планирует поставить новые машины на региональные маршруты и на полеты в Европу и Индию.

Большой резонанс имела на салоне разгромная критика, которой г-н Аль Бакер подверг в Ле-Бурже американский «Боинг», пригрозив возможностью отказа «Катар Эрэйз» от контракта на 60 «Дримлайнеров». А заявил он буквально следующее: «К сожалению, «Боингом» руководят не бизнесмены, ориентированные на рыночные отношения, а бухгалтеры и юристы, и если они продолжат действовать в таком же духе – они дадут еще большую фору «Эрбасу». Эта цитата стала «фразой дня», которые помещал на своей последней странице шоу-дейли парижской выставки.

Угроза катарцев отказаться от 787-й модели вполне реальна, особенно если учитывать, что авиакомпания располагает заказами на 20 «эрбасовских» A350-1000. И дело в такой позиции главы катарского перевозчика даже не столько в очередных отсрочках поставок «Дримлайнера», сколько в отношении «прощтрафив-

шегося» менеджмента «Боинга» к своим заказчикам в сложившейся ситуации. «Боинг» работает с нами совершенно непрофессионально, и мы уже начинаем терять терпение», – подчеркнул в этой связи г-н Аль Бакер.

Прогнозировавшийся на дни проведения салона в Ле-Бурже первый полет «Дримлайнера» так и не состоялся. На «Боинге» дождались завершения выставки, выдержали паузу еще в два дня, и 23 июня выступили с повергшим многих в уныние официальным заявлением: первый полет прототипа модели 787 отложен в связи с необходимостью усиления зоны стыка крыла с фюзеляжем, причем отложен на пока неопределенный срок... Как сообщили в компании, проблема была обнаружена в ходе недавних плановых статических испытаний. Предварительный анализ ситуации показал, что это не препятствует выполнению первого полета, запланированного на июнь. Однако, по итогам анализа возможных изменений программы летных испытаний, в середине месяца было принято решение о переносе сроков первого полета до тех пор, пока не будут обеспечены условия для проведения летных испытаний в полном объеме.

В заявлении «Боинга» говорится, что после окончательного определения перечня необходи-

мых доработок и изменений в программе испытаний будут установлены новые сроки первого полета и начала поставок. Этот процесс займет несколько недель. Тем временем команда 787 продолжает работу над другими испытаниями самолета №1, включая заключительные контрольные испытания и руление на малых скоростях. Продолжается и работа над подготовкой остальных пяти предсерийных машин к первому полету и запуском производства первой серийной машины.

Так что первого полета «Дримлайнера» придется еще подождать. Сколько – не знают пока и в самом «Боинге». А что же «Эрбас», также не лишенный проблем с задержками поставок A380 и разработки A350? На нынешнем салоне, помимо упомянутых 24 самолетов A320 для «Катар Эрэйз», он подписал контракты еще на 24 таких лайнера плюс соглашения еще на 60 и опционы на десять машин этого семейства. Кроме того, малайзийская компания «Эр Азия Х» заключила твердый контракт на закупку десяти перспективных A350-900. Еще на два таких лайнера, а также на семь A330 были подписаны соглашения о намерениях. Парижский итог «Эрбаса» – 127 новых заказов (включая соглашения) и 10 опционов. **В.Щ., А.Ф.**

«Камкоптер»: первый БЛА в полете над Ле-Бурже

Юбилейная выставка в Ле-Бурже открыла новую главу в истории беспилотной авиатехники – впервые на парижском аэрокосмическом салоне – и подобных крупных выставках в целом – в программе показательных полетов принял участие беспилотный летательный аппарат. Беспилотный вертолет S-100 «Камкоптер» австрийской компании «Шибель» (*Schiebel*) ежедневно совершал в районе аэродрома полеты, передавая в реальном масштабе времени видеоизображение на огромные экраны, установленные по всей выставке. Также с борта аппарата на землю передавалось изображение с ИК-камеры, входящей в состав бортового оптико-электронного комплекса производства компании «Талес».

Для того чтобы «Камкоптер» был допущен к таким полетам, компании пришлось пройти многочисленные проверки и сертификации. Так, в дополнение к сертификату EASA, аппарат в апреле выполнил серию тестовых полетов в Лётно-испытательном центре в г. Истр на юге Франции. Разработчику было необходимо доказать группе экспертов способность БЛА и расчета наземного пункта управления безопасно выполнять основные эволюции, как то взлет, полет по заранее определенному маршруту и посадка. За трое суток было выполнено шесть квалификационных полетов, и только после этого компа-

ния «Шибель» получила разрешение на демонстрационные полеты S-100 на авиасалоне в Ле-Бурже.

По заявлению разработчиков, на сегодня «Камкоптер» способен выполнять в автоматическом режиме взлет и посадку по-вертолетному; совершать с полезной нагрузкой 25 кг полет продолжительностью 6 ч (максимальная нагрузка – 50 кг, максимальная взлетная масса – 200 кг); имеет возможность управления в автоматическом (с использованием приемника сигналов GPS) и ручном (оператор наземного КП) режимах, а также способен осуществлять посадку на вертолетную палубу корабля без использования дополнительного посадочного оборудования (системы принудительной посадки). Последнее было подтверждено в апреле – испытания S-100 тогда проходили на борту фрегата УРО проекта 21 из боевого состава ВМС Пакистана и на борту сторожевого корабля испанской береговой охраны. «Камкоптер» на практике подтвердил способность безаварийно осуществлять посадку на палубу корабля на ходу, при волнении моря до 3 баллов.

В активе компании «Шибель» – крупный экспортный контракт на 80 БЛА типа «Камкоптер» S-100, заключенный в марте 2006 г. с вооруженными силами ОАЭ. После успешного завершения всех необходимых



Марина Лысцева

приемо-сдаточных испытаний аппарат был принят на вооружение национальной армии, а разработчик открыл на территории ОАЭ специальную сборочную линию. На сегодня заказчик эксплуатирует 52 беспилотных вертолета данного типа, а общее число выпущенных «Камкоптеров» достигло уже восьми десятков, из которых несколько регулярно совершают испытательные полеты. Находящийся в Вене завод компании «Шибель» сегодня выпускает БЛА типа S-100 с темпом четыре машины в месяц.

В настоящее время «Шибель» ведет работы по дальнейшему совершенствованию БЛА и адаптации его для решения более широкого круга задач – например, для работы в интересах нефтегазового комплекса и компаний, обслуживающих трубопроводы.

Несмотря на то, что официально возможность серийного выпуска вооруженной версии «Камкоптера» разработчиком не подтверждается (однако на выставке в Фарнборо в

2008 г. этот БЛА демонстрировался с перспективной ракетой LMM), корреспонденту «Взлёт» стало известно об успешном проведении огневых летных испытаний, в ходе которых с борта S-100 выполнялась стрельба ракетой LMM. Это подтверждает демонстрационный ролик на презентационном компакт-диске компании «Шибель», на котором имеется и видеозапись статических огневых испытаний этой же ракеты с британского БЛА «Херти».

Что касается «Легкой многоцелевой ракеты» LMM, то ее разработка ведется специалистами компании «Талес» с 2007 г. в рамках концепции «асимметричной войны» (причем разработка – инициативная, но запущенная на основе полученных многократных запросов со стороны различных заказчиков). Ее назначение – поражение малоразмерных объектов (моторные лодки, легковые автомобили и т.п.), используемых преимущественно повстанческими группировками и террористами. Стартовая масса ракеты – всего 13 кг, она универсальна по носителю и способна эффективно поражать достаточно широкий спектр целей. В перспективе «Талес» рассматривает возможность оснащения ракеты недорогой полуактивной лазерной головкой самонаведения.

Таким образом, уже в ближайшее время у единственного пока боевого БЛА вертолетного типа – американского «Файр Скаута» – может появиться достойный конкурент, хотя, конечно, он находится в более легкой весовой категории. В этом случае «Камкоптер» сможет дополнять собой американский вооруженный беспилотный вертолет, уже стоящий на вооружении ВС США и достаточно хорошо зарекомендовавший себя в последних боевых операциях.

В.Щ.



Петр Бугловски

Явление «Талариона»

Дебютантом нынешнего парижского авиасалона, представленным компанией EADS, стал полноразмерный макет перспективного крупного беспилотного летательного аппарата военного назначения «Таларион» (*Talarion*), название которому дали крылатые сандали (таларии) Гермеса из греческой мифологии. В проекте по созданию полностью автономного БЛА «Таларион», предназначенного для

ведения разведки, наблюдения и целеуказания, задействованы три страны: Франция, Германия и Испания.

Пока о проекте известно немного. Внешне он напоминает американский БЛА «Глобал Хок». Близок к нему «Таларион» и по размерности: размах крыла нового аппарата составляет 27,9 м. Так же характерно приподнята носовая часть аппарата – под обшивкой, по-видимому,

располагается спутниковая антенна. В отличие от американского БЛА, «Таларион» оснащен двумя реактивными двигателями, что, по-видимому, сделано для повышения надежности аппарата.

В качестве полезной нагрузки на нем предполагается использовать модульную систему наблюдения. В отличие от американского аналога, оптико-электронная система наблюдения располагается в хвостовой части фюзеляжа, вблизи оперения. В средней части фюзеляжа располагается РЛС.

Возможно, отсутствие достаточной информации по «Талариону» объясняется тем, что, по словам представителей компании, его нынешний вариант появился только в мае этого года.

Любопытно, что несколько лет назад EADS адаптировала упоминавшийся выше американский «Глобал Хок» под требования германских

вооруженных сил. По всей видимости, несмотря на это, министерства обороны ряда европейских стран пытаются уменьшить зависимость от заокеанских поставщиков. Опыт же, полученный при «европеизации» «Глобал Хока», возможно был использован при реализации проекта «Таларион».

Что касается дальнейших работ по проекту, сообщается, что первый полет БЛА запланирован на 2013 г., а серийное же производство предполагается начать в 2015 г. Планируется изготовить по шесть систем для Франции и Германии и три для Испании. Каждая из систем включает три беспилотных летательных аппарата и одну станцию управления. Впрочем, это не означает, что серийное производство будет ограничено только таким объемом: представители EADS отмечают большой интерес к проекту со стороны других стран. **Д.Ф.**



Владимир Щербakov

Барражирующий боеприпас – израильский вариант

Прибывший на выставку в Ле-Бурже начальник Генерального штаба Вооруженных Сил России генерал армии Николай Макаров буквально сразу же отправился не куда-нибудь, а в павильон израильской аэрокосмической промышленности – его вновь интересовали израильские беспилотники. Дело понятное – практическое выражение такого интереса наших военачальников мы уже успели ощутить в виде закупки произведенных на Земле Обетованной беспилотных летательных аппаратов на сумму около 50 млн долл. Причем БЛА не самых современных и не самых жизненно необходимых для Российской Армии. Однако на стенде израильской компании IAI (*Israel Aerospace Industries*) был образец, заслуживающий не менее пристального внимания, чем традиционные БЛА.

Речь – о так называемом барражирующем боеприпасе HAROP, который представляет собой «смесь» беспилотника и авиационного боеприпаса. Аппарат, впервые продемонстрированный в начале этого года на выставке «Аэро Индия» и

представляющий собой увеличенную модификацию противорадиолокационного БЛА «Гарпия» (*Harpy*), имеет длину 2,5 м и размах крыла 3,0 м, запускается из транспортно-пускового контейнера наземного или корабельного базирования и способен находиться в воздухе в режиме патрулирования-ожидания до 6 ч. При этом размещенная в носовой части комбинированной оптико-электронная система с ИК-камерой обеспечивает в секторе 360° обнаружение и сопровождение различных объектов, а также выполняет передачу в реальном масштабе времени видеоданных на наземный КП. Наличие собственной автономной системы обнаружения и целеуказания, по утверждению разработчиков, делает их комплекс полностью независимым от других средств разведки и обеспечивает войска возможностью применять его даже в условиях малознакомой местности и неразведанного ТВД.

После того как нужная цель обнаружена и опознана, бортовая система управления вырабатывает данные целеуказания, и HAROP выходит в

атаку на цель, используя свою БЧ массой 23 кг. Имеется два режима атаки: по командам оператора или же самонаведение на источник радиоизлучения. Управление действиями боеприпаса осуществляется оператором наземного КП практически на всех этапах – благодаря этому боевой расчет может прекратить атаку, и аппарат вернется в режим патрулирования-ожидания, или же перенацелит его на другую цель.

К настоящему времени компания IAI уже заключила контракт с одним из зарубежных заказчиков

объявленной стоимостью около 100 млн долл. Заказчик официально не подтвержден – предположительно, это могут быть либо Индия, либо Турция. Кроме того, по утверждению представителей компании, сегодня уже завершены переговоры с командованием ВВС и Минобороны Германии о возможности адаптации комплекса HAROP под местные требования и уже даже начаты работы с немецкой компанией «Рейнметал Дефенс», определенной главным подрядчиком по программе. **В.Щ.**



Владимир Щербakov

Роскосмос в Ле-Бурже: от Куру до Марса

Парижский аэрокосмический салон в очередной раз стал знаковым событием для Федерального космического агентства России. Роскосмос не только вновь организовал достаточно большую и многостороннюю экспозицию, но и буквально в режиме «нон-стоп» провел целую серию переговоров со своими партнерами из ЕКА, НАСА и других организаций. «Мы здесь, на выставке, – если не брать Европейское космическое агентство – занимаем ведущее место по информационной составляющей», – не без особой гордости отметил глава Роскосмоса Анатолий Перминов.

Естественно, что сотрудничеству с ЕКА на минувшем аэрокосмическом салоне руководством Роскосмоса было уделено приоритетное внимание. Важнейший проект здесь – строительство совместного стартового комплекса для ракеты-носителя «Союз» в Куру. Работы идут в очень напряженном режиме. В настоящее время на строительной площадке на месте будущего космодрома работает около 100 российских специалистов. К началу следующего года самарское «ЦСКБ-Прогресс» подготовит к отправке в Гвиану две ракеты-носителя «Союз-2.1А».

«У нас тяжелые обязательства, – заявил Анатолий Перминов, – и мы должны выполнить их к концу этого года, полностью завершить строительство космодрома. Единственная проблема – это мобильная башня обслуживания, которой никогда не было в таком ракетном комплексе ни в СССР, ни в России. Но Европейское космическое агентство потребовало – поэтому у нас и возникла определенная задержка. Мы надеемся, что завершить работы точно в срок и в конце этого года или начале следующего нами будет осуществлен первый пуск».

В рамках парижской выставки Роскосмос, по словам Анатолия Перминова, заранее наметил подписание двух межправительственных соглашений: по проекту «Фобос-Грунт» и по программе «Бели Коломбо». В рамках первого на российском КА, планируемом к отправке к Марсу, будет установлена различная французская аппаратура.



Владимир Щербаков

Вторая программа предусматривает осуществление миссии к Меркурию и выбрана руководством ЕКА в качестве базового элемента научной программы агентства. В рамках проекта «Бели Коломбо» к этой планете отправятся три космических аппарата: искусственный спутник Меркурия (МРО) для дистанционных исследований поверхности планеты, искусственный спутник для исследований ее магнитосферы (ММО) и посадочный аппарат для прямых исследований поверхности (MSE). Запуск станции намечен на август 2013 г., а ее прибытие к Меркурию – на 2019 г.

Но российско-европейское сотрудничество в области исследования космического пространства – это только часть международной деятельности Роскосмоса. Продолжаются различные проекты и с американскими коллегами из

НАСА. Так, например, 16–17 июня прошло совещание под руководством НАСА – координатора международной программы МКС – по вопросу текущего положения дел на станции и перспектив продления сроков ее эксплуатации. По словам Анатолия Перминова, сегодня главные риски по данному проекту – транспортные, поскольку после 2010 г. американские «шаттлы» перестанут летать и вся нагрузка по обеспечению МКС ляжет на Россию. «Поэтому мы хотели бы, если будем выполнять договор с НАСА до 2015 г. по доставке космонавтов на Международную космическую станцию, чтобы хотя бы транспортные риски по доставке туда людей и оборудования взяли бы на себя еще Европа и Япония, – подчеркнул Анатолий Перминов. – Для этого им необходимо ускорить строительство своих грузовых

кораблей. Что же касается позиции России, то она предельно четкая: во-первых, в соответствии с заключенными контрактами, мы будем выполнять свои обязательства до 2015 г., а во-вторых, мы поддерживаем предложения других национальных космических агентств по продлению срока эксплуатации МКС до 2020 г.».

На выставке руководитель Роскосмоса также сообщил, что ракета-носитель «Космос-3М» больше не будет использоваться для коммерческих запусков. Это вызвано тем, что ее выпуск в России прекращен, а оставшиеся у Космических войск в наличии ракеты не позволяют использовать их в коммерческих целях. Таким образом, выполненный 19 июня с полигона «Капустин Яр» пуск РН «Космос-3М» можно считать одним из последних: ракета-носитель вывела в космос шесть спутников глобальной коммерческой спутниковой системы связи «Орбкомм» (пять стандартных КА и один концептуальный демонстрационный спутник – КДС). Выведенные на орбиту высотой около 670 км космические аппараты, после проведения испытаний и передачи на управление заказчику, пополнят орбитальную группировку системы «Орбкомм».

Что касается так называемых «космических туристов», то вероятнее всего в сентябре 2009 г. Россия отправит последнего (на ближайшее будущее) такого покорителя межзвездного пространства. «На какое-то время мы будем не в состоянии выполнять эту задачу, т.к. уже с мая 2009 г. на станции работает шесть членов экипажа. Поэтому добавить туда еще и «туриста» – это уже просто нереально», – подчеркнул на пресс-конференции Анатолий Перминов. Что же касается такой возможности в будущем, то это вполне осуществимо. По крайней мере, генеральный директор «Рособоронэкспорта» Анатолий Исайкин заявил в интервью о готовности госкомпании осуществить такую работу – в том случае, «если Роскосмос подтвердит возможность использования наших технических возможностей для запуска зарубежных космонавтов».

В.Щ.

НАДЕЖНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ- НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР!



Изготовление,
сервисное обслуживание,
ремонт авиационных двигателей

- РД-33 (МиГ-29, МиГ-29УБ, МиГ-29СМТ)
- РД-33МК (МиГ-29К, МиГ-29М/М2)
- ТВ7-117СМ (Ил-114)
- ТВ7-117СТ (Ил-112В)
- РД-1700 (МиГ-АТ)
- ВК-2500 (Ми-17, Ми-24, Ка-32, Ка-50)

Капитальный ремонт,
поставка запасных частей

- Р27Ф2М-300 (МиГ-23УБ)
- Р29-300 (МиГ-23М, МиГ-23МС, МиГ-23МФ)
- Р-35 (МиГ-23МЛ, МиГ-23МЛД, МиГ-23П)

Увеличение межремонтного и
назначенного ресурсов
отремонтированных
двигателей



МОСКОВСКОЕ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ

имени В.В. ЧЕРНЫШЕВА

Россия, 125362, г. Москва, ул. Вишневая, д. 7
Тел.: (7 495) 491-58-74, Факс: (7 495) 490-56-00

До МАКС-2009 – всего месяц!

Интервью с заместителем генерального директора ОАО «Авиасалон» Николаем Занегиным



Важнейшим событием года в российской авиационной жизни обещает стать приближающийся Международный авиационно-космический салон МАКС-2009, который пройдет с 18 по 23 августа, как обычно, на аэродроме Летно-исследовательского института им. М.М. Громова в подмосковном Жуковском. До открытия авиасалона остается всего чуть больше месяца, и редакция «Взлёт» решила встретиться с руководством компании-организатора МАКС-2009, чтобы узнать, какие особенности будет иметь нынешний салон и что нового он готовит для своих участников и посетителей. На наши вопросы любезно согласился ответить заместитель генерального директора ОАО «Авиасалон» Николай Занежин.

Николай Александрович, каковы особенности нынешнего авиасалона по сравнению с предыдущим МАКС-2007?

Действительно, МАКС-2009 будет иметь ряд особенностей. Эти особенности связаны не столько с изменением глобальной ситуации на рынке международных выставок, но и с общей ситуацией в стране, с экономической ситуацией в мире, ну и, наконец, с реализацией проводимых сейчас в России больших программ реорганизации авиапромышленности.

Начну с последнего. В нашей авиапромышленности в последние годы активно развиваются тенденции создания на базе отдельных предприятий научно-производственных комплексов, холдингов и концернов. Эта тенденция уже нашла отражение и на нескольких наших предыдущих авиа-

салонах. Например, одно из центральных мест на предыдущих салонах занимала экспозиция Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). В этот раз тенденция коллективного участия предприятий промышленности проявится на МАКС-2009 еще более четко. Помимо ОАК, корпорации «Оборонпром», холдинга «Вертолеты России», корпорации «Тактическое ракетное вооружение», концерна «Авионика», концерна «Алмаз-Антей» и ряда других крупных объединений авиапроизводителей впервые в МАКС-2009 примет участие корпорация «Ростехнологии», которая будет иметь свой отдельный павильон. Также впервые на авиасалоне выступит Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК). Объединенная экспозиция ОАК разместится в павильонах F1(D) и F2(E), а корпорация «Оборонпром», холдинг «Вертолеты России» и ОДК – в павильоне С3(B). Отдельный павильон будет иметь Роскосмос.

Другая особенность МАКС-2009 заключается в том, что усиливается роль национальных экспозиций зарубежных стран. Результатом работы, которую мы постоянно и последовательно проводим, станет появление на МАКС-2009 сразу нескольких национальных павильонов. На этом салоне их число существенно возрастет. Национальные павильоны будут иметь Германия, Франция, Бельгия, Чешская республика, Украина, Беларусь, США, Канада, Швейцария. И надо сказать, что такая работа существенно увеличивает эффективность и, я бы сказал, глубину привлечения наших зарубежных партнеров. Конечно, на МАКС-2009 будут присутствовать и наши традиционные иностранные партнеры – EADS, «Боинг», концерн «Финмекканика», корпорация «Сафран», «Роллс-Ройс», IAI, Европейское космическое агентство и др., которые выступят, как обычно, отдельными «ядрами» экспозиции.

Нам очень приятно, что ряд традиционных иностранных участников МАКС активно вовлечены в совместные проекты, реализуемые сейчас нашей авиапромышленностью. Пожалуй, наиболее амбициозный такой проект, который

будет впервые продемонстрирован на этом салоне — самолет «Сухой Суперджет 100». Целый ряд субподрядчиков из Европы и США, участвующих в его создании, станут экспонентами МАКС-2009. Все это свидетельствует о том, что Россия реально входит в мировую кооперацию. И первый результат такого сотрудничества мы будем видеть в небе на МАКС - самолет «Сухой Суперджет 100».

Расскажите пожалуйста об изменениях в части организации работы авиасалона. Какие нововведения ждут участников и посетителей?

Главные особенности организации работы авиасалона МАКС связаны с местом его проведения. Выбор в свое время аэродрома ЛИИ в г. Жуковском, с одной стороны, позволяет создать уникальные условия для проведения демонстрационных и показательных полетов (ЛИИ имеет самую крупную в Европе взлетно-посадочную полосу длиной более 5 км, уникальный опыт обеспечения полетов, в т.ч. на сверхкритических режимах), с другой стороны, мы имеем огромную территорию для размещения выставочного комплекса и практически не ограничены в площадях для экспозиции — павильонов, летательных аппаратов, других образцов военной и космической техники. Все это является огромной положительной стороной авиасалона в Жуковском.

Но есть у такого выбора и обратная сторона. Все было хорошо до тех пор,

пока у нас не было такого количества личного автотранспорта. Рост количества автомобилей в Москве породил огромную транспортную проблему, которая самым негативным образом сказывается и на проведении авиасалонов МАКС. Несмотря на то, что мы находимся всего в 25 км от границы Москвы, добраться до авиасалона становится очень трудно. Главной причиной является ограниченная пропускная способность имеющихся автомагистралей и необходимость проезда к авиасалону через относительно узкие улицы г. Жуковского. В результате, организаторам МАКС приходится затрачивать очень много времени на решение серьезных и порою трудноразрешимых задач по обеспечению посещения выставки специалистами. В связи с этим в этом году принято новое решение по организации посещения МАКС. В первые три дня вход на МАКС-2009 будет разрешен только для участников, VIP-гостей и приглашенных специалистов, с которыми проводятся переговоры. Обычные билеты на эти дни продаваться не будут. Для посещения широкой публикой (обычно наши авиасалоны посещают около полу-миллиона человек) будут отведены три последних дня.

Изменяются и зоны для размещения публики на авиасалоне. Они будут сдвинуты относительно основного выставочного комплекса. Там будут созданы современные фуд-корты, рестораны, точки быст-

рого питания. Прежнее размещение точек питания на территории самого выставочного комплекса приводило ко многим проблемам создавало многочисленные неудобства для экспонентов.

Кроме того, для удобства участников и посетителей зона статической экспозиции летательных аппаратов будет сжата почти вдвое. Раньше ее протяженность достигала 2 км, что создавало определенные проблемы для посетителей. Теперь статические стоянки будут располагаться в два ряда — летательные аппараты авиации общего назначения и вертолеты будут располагаться на траве, за стоянками боевых и крупных гражданских самолетов. За счет этого выставка станет более компактной. А освободившееся место в дальнем конце ВПП-1 займет большая автостоянка для посетителей МАКС.

Будут также организованы новые, дополнительные пропускные пункты и налажено кольцевое движение автобусов — с тем, чтобы принять и пропустить на территорию все возрастающее количество участников и посетителей. Выставочный комплекс будет отгорожен от остальной территории ЛИИ: такое ограждение от промзоны института уже появилось за статической стоянкой летательных аппаратов.

Изменения также произойдут и в организации летной программы. Самая насыщенная программа полетов — практически с утра и до самого вечера — будет



Андрей Фоклин

представлена в три публичных дня. А в дни для специалистов летный показ будет существенно ограничен — будут осуществляться только демонстрационные полеты техники, связанные с проведением тех или иных переговоров, тематические полеты той или иной компании. В бизнес-дни продолжительность полетов составит всего пару часов, и они будут проводиться после 14 ч — таким образом мы идем навстречу пожеланиям участников: грохот от двигателей современных самолетов зачастую мешает проведению переговоров, презентаций и пресс-конференций.

Но, подчеркну, принятое решение никак не скажется на уникальной зрелищности летной программы на МАКС-2009 для публики. В пятницу, субботу и воскресенье запланировано выступление сразу пяти пилотажных групп! Это «Стрижи», «Русские Витязи», «Соколы России» (Липецкий центр боевого применения ВВС) плюс приглашенные нами «Патруль де Франс» из Франции и «Фречче Триколори» из Италии, тогда как на недавнем авиасалоне в Париже выступала всего одна пилотажная группа «Патруль де Франс».

Важным нововведением, облегчающим работу на стендах, станет установка во всех павильонах эффективной системы кондиционирования. Как Вы помните, на прошлом салоне, из-за очень жаркой погоды, мы имели большие проблемы с обеспечением комфортной работы экспонентов и посещения делегаций. Поэтому дирекция пошла на значительные затраты для улучшения ситуации.

В рамках расширения выставочного комплекса в настоящее время производится строительство 24-х капитальных шале, аналогов которым нет ни на одной зарубежной выставке. Эти работы ведутся с прицелом на будущее, когда площадка авиасалона сможет стать аренной постоянно действующего транспортно-выставочного комплекса. Кроме того, для повышения пропускной способности коммуникационных линий на территории МАКС-2009 в настоящее время производится прокладка специального оптоволоконного кабеля.

Как сказывается кризис на представительность авиасалона МАКС? Ожидается ли в связи с этим существенное сокращение числа участников и натуральных экспонатов?

Общее количество участников МАКС-2009, по сравнению с предыдущим авиасалоном, действительно несколько сократится. Но на это есть вполне объективные причины, и дело не только в мировом экономическом кризисе. В основном

снижение числа участников МАКС-2009 происходит в результате создания крупных научно-производственных корпораций, в итоге которого предприятия предпочитают участвовать в авиасалоне не поодиночке, а совместно — крупными холдингами и корпорациями. Нельзя конечно сбрасывать со счетов и кризис. Некоторые небольшие предприятия, которые раньше могли выставляться на МАКС, сегодня испытывают определенные трудности и экономят средства, в этот раз отказались от участия отдельными экспозициями. Но естественно их специалисты все равно будут присутствовать на МАКС-2009.

Что касается участия зарубежных фирм, могу с уверенностью заявить, что мы подходим к МАКС-2009 даже с меньшими потерями, чем иные именитые зарубежные авиасалоны. Все основные договоры по участию у нас были подписаны еще до начала кризиса. Конечно, по зарубежным участникам были некоторые сокращения, но основные крупные экспоненты, такие как «Боинг», «Юнайтед Текнолоджис», EADS, «Сафран», «Алениа Аэронаутика» и многие другие — сохранили свое участие в МАКС-2009 на прежнем уровне. По-прежнему будут участвовать и представители КНР, которые существенно сократили свое участие на салоне в Ле-Бурже.

Следует признать, что у нас будет меньше в этот раз бизнес-авиации. Но и на то есть объективные причины. Сложная транспортная ситуация во время проведения последних авиасалонов МАКС привела к тому, что производители бизнес-самолетов переориентируются на более мелкие выставки, у которых подобных проблем нет. Хотя, надо сказать, что и для других крупнейших мировых авиасалонов сектор бизнес-авиации не является основным. Наш салон — это салон производителей и разработчиков космической авиатехники. При этом отмечу, что, например, космическая составляющая МАКС-2009 наоборот возрастет.

Всего же на начало июля у нас имеются заявки на участие от 598 предприятий, корпораций и холдингов, которыми зарезервировано 24,4 тыс. м² площадей в павильонах и почти 5000 м² на открытых площадках. В целом сокращение размеров выставочных площадей по сравнению с 2007 г. в павильонах составляет на сегодня 8%, а на открытых площадках осталось на прежнем уровне.

А что можно ожидать из новинок авиационной техники?

Как я уже говорил, впервые на МАКС-2009 будет показан новейший региональный самолет «Сухой



Суперджет 100». Причем он будет представлен как в летной программе, так и в статической экспозиции (запланировано участие двух самолетов). Кроме того, впервые в летной программе МАКС-2009 будет демонстрироваться новый многофункциональный сверхманевренный истребитель Су-35. Из новых гражданских самолетов планируется участие также первого регионального самолета Ан-148-100 российской сборки, который в ближайшее время поступит в распоряжение ГТК «Россия», недавно переданного авиакомпании «Полет» дальнемагистрального грузового самолета Ил-96-400Т, самолета VIP-класса Ту-204-300А и ряда других. Что касается зарубежных самолетов, то впервые в летной программе МАКС-2009 примет участие истребитель «Рафаль» из Франции. Ряд новинок ожидается и в экспозиции техники ПВО, авиационного вооружения. Будут среди участников авиасалона и уже известные образцы авиационной техники, показ которых, тем не менее, все равно не может оставить никого равнодушным. Еще раз хотел бы подчеркнуть: такой насыщенной программой летного показа не может похвастаться ни один зарубежный авиасалон! Всего же на сегодня к показу на МАКС-2009 заявлено около 100 летательных аппаратов.



Александр Михеев

Что нового ожидает освещающих работу МАКС-2009 журналистов и многочисленных любителей авиационной фотографии?

В этом году ожидаются очень существенные положительные сдвиги в направлении облегчения труда журналистов на выставке. Будет построен отдельный современный большой пресс-центр с пятью вместительными залами для пресс-конференций, оснащенный эффективной системой кондиционирования. Это существенные инвестиции со стороны ОАО «Авиасалон». В связи с тем, что во время бизнес-дней полеты будут проводиться только во второй половине дня, условия работы на пресс-конференциях также улучшатся. Мы постараемся сделать все возможное для нормальной организации работы журналистов: будут обеспечены все средства связи и коммуникации, бесперебойный доступ в интернет и т.п. Кроме того, мы создаем специальную площадку для фотографирования с обратной стороны ВПП-4, что позволит проводить фотосъемку не в контровом освещении, а «по солнцу». Доставка аккредитованных фотокорреспондентов на эту площадку будет осуществляться централизованно, по предварительным заявкам.

Какие еще нововведения ждут посетителей МАКС-2009?

Начну с того, что для повышения привлекательности МАКС-2009 для публики (а в количестве посетителей мы и раньше не испытывали недостатка) принято решение оставить практически неизменной цену на входной билет. Кроме того, впервые все дети до 14 лет в сопровождении родителей будут допускаться на территорию выставки бесплатно.

Несколько слов о деловой и научной программе ависалона...

Что касается «интеллектуального» содержания МАКС-2009, у нас запланировано около 15 серьезных научно-технических мероприятий. В ходе ависалона будет проведен второй Европейский конгресс по транспортной авиации, ЦАГИ проведет три научных конференции, пройдут различные круглые столы и т.д. Организуется парламентский день, который должен привлечь европейских партнеров для обсуждения проблем и вопросов, связанных с авиацией общего назначения и деловой авиации.

А что можно сказать о планах по дальнейшему развитию ависалона? Актуальны ли по-прежнему анонсировавшиеся ранее планы по его радикальной модернизации?

Безусловно, эти планы по-прежнему существуют. Реорганизация ависалона МАКС — это комплексная серьезная про-

блема. Но кризис привел к тому, что требуемые для этого огромные инвестиции, сегодня получить невозможно. Поэтому строительство принципиально нового выставочного комплекса и новых подъездных путей несколько сдвинулось по времени и будет проходить с задержкой. Эта программа должна решаться вместе с программой создания в Жуковском Национального центра авиационного строительства, создание которого определено Указом Президента России. Но мы не стоим на месте и сейчас. На МАКС-2009 вы сможете заметить, что на территории выставки практически не осталось архаичных павильонов так называемого арочного типа (тех самых пресловутых железных ангаров — «бочек»), им на смену пришли капитальные кирпичные сооружения и современные легковозводимые пластиковые павильоны. Транспортно-выставочным комплексом «Россия» будут построены 24 стационарных шале с системой кондиционирования, современные блоки туалетов. Значительные средства вкладываются в благоустройство территории выставки. Впрочем — ждать осталось совсем недолго, вы все сами увидите через месяц!

Спасибо Вам большое за интересное интервью, и до встречи на МАКС-2009 через месяц!

В июле этого года знаменитому ОКБ Сухого исполняется 70 лет. Самолеты марки «Су» сегодня, без преувеличения, имеют широчайшую мировую известность – они являются основой ВВС России и многих зарубежных государств, неизменно становятся наиболее желанными участниками разного рода авиасалонов и аэрошоу. Но путь к всемирной славе оказался долгим и нелегким. За семь десятилетий своей истории ОКБ Сухого не раз меняло свое название и «адрес прописки». Особенно непростым выдалось первое десятилетие: главному конструктору Павлу Осиповичу Сухому со своим коллективом приходилось работать и в Москве, и в Харькове, и в подмосковных Подлипках, и в Перми, и в Тушино... А в 1949 г. ОКБ было и вовсе расформировано. Воссоздать его, снова на другом заводе, – на нынешнем его месте в Москве – удалось только в 1953 г. С тех пор, более полувека, и уже 34 без своего основателя, ОКБ Сухого располагается на улице Поликарпова, на краю Центрального аэродрома – знаменитого Ходынского поля, в последние годы стремительно превращающегося в новый жилой и развлекательный район столицы. Накануне 70-летия ОКБ Сухого АХК «Сухой» подвела итоги своей деятельности в 2008 г. и определила основные задачи на ближайшие годы и перспективу. Согласно данным годового отчета АХК «Сухой», размещенного на ее официальном сайте, компания, несмотря на непростую экономическую ситуацию минувшего года, сумела сохранить лидерство в авиастроительной отрасли России, обеспечив почти четверть выручки и чуть менее 40% прибыли всего российского авиастроения, а также 60% экспорта всей отечественной авиатехники. В минувшем году «Сухой» начал летные испытания двух своих новых самолетов – истребителя Су-35 и регионального пассажирского лайнера «Суперджет 100». Главные задачи этого года еще более грандиозны: предстоит завершить сертификационные испытания и передать заказчикам первые серийные SSJ100 и поднять в воздух первый опытный образец перспективного истребителя пятого поколения.



Марке «Су» – 70



«Сухой» подводит итоги года и празднует 70-летие

В материале использованы фото из архива редакции

Адреса – разные, марка – одна

Итак, как же начинался путь прославленного коллектива? Истоки ОКБ Сухого следует искать в Отделе авиации, гидроавиации и опытного строительства Центрального аэрогидродинамического института (АГОС ЦАГИ), одну из бригад которого в октябре 1930 г. возглавил Павел Сухой. Именно здесь, в бригаде №4 АГОС ЦАГИ (позднее – конструкторский отдел опытного завода №156 Наркомавиапрома), под общим руководством А.Н. Туполева были разработаны первые самолеты Сухого – опытные истребители И-14 (АНТ-31) и ДИП (АНТ-29), знаменитый рекордный самолет РД (АНТ-25), дальний бомбардировщик ДБ-2 (АНТ-37) и, наконец, ближний бомбардировщик и разведчик ББ-1 (АНТ-51), которому вскоре после внедрения в серийное производство, в 1940 г., было присвоено название Су-2. Он и стал первым самолетом, начиная с которого все последующие разработки Павла Сухого стали носить марку «Су».

Для внедрения ББ-1 в серию постановлением правительства от 29 июля 1939 г. Павел Осипович Сухой назначается главным конструктором, а выделившийся из опытного завода №156 возглавляемый им коллектив, получив статус самостоятельного, переводится на серийный авиационный завод №135 в Харьков. Эту дату и принято считать днем образования ОКБ Сухого.

Здесь, в Харькове, Павел Сухой начинает работы по истребителю И-135 (с декабря 1940 г. – Су-1). Но харьковский период оказался недолгим: уже в середине 1940 г. коллектив Сухого переводится на новый завод №289 в подмосковных Подлипках (ныне – г. Королев Московской области). Приказом наркома авиапромышленности от 15 апреля 1940 г. П.О. Сухой назначается главным конструктором (а приказом от 14 ноября 1940 г. – и директором) Государственного союзного завода №289, и сюда в полном составе переезжает из Харькова все его КБ. Но ненадолго! С началом войны, осенью 1941 г., по приказу Наркомавиапрома от 8 октября 1941 г. завод №289 эвакуируется в Пермь (в то время – г. Молотов). Сюда же перемещается в эвакуацию из Харькова и завод №135. В Перми коллектив Сухого продолжает начатые в Подлипках работы по одномоторному бронированному штурмовику Су-6 (ОБШ), двухмоторному штурмовику Су-8 (ДБШ), занимается сопровождением серийного производства Су-2.

Возвращение завода №289 из эвакуации состоялось осенью 1943 г. Теперь он располагается в подмосковном Тушино, на

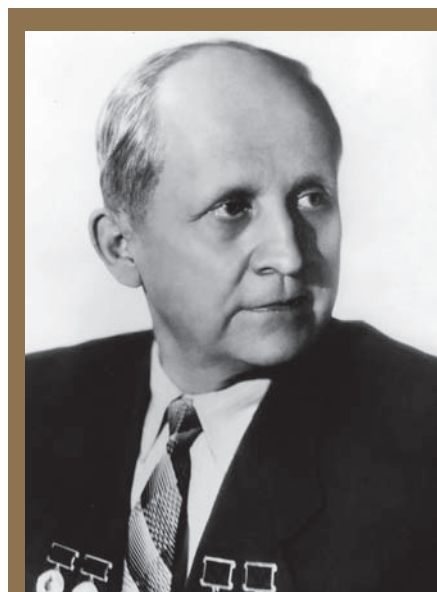
освобожденной площади бывшего завода №464. Здесь продолжают доводки Су-6 и Су-8, а вскоре коллектив приступает к разработке экспериментальных скоростных истребителей с комбинированными силовыми установками – Су-5 (с дополнительным воздушно-реактивным двигателем ВРДК с приводным компрессором) и Су-7 (с дополнительным ЖРД). В конце 1944 г. Сухой начинает проектирование своего первого турбореактивного истребителя – самолета «Л», будущего Су-9. Но впереди – очередной переезд. В январе 1945 г. тушинский завод №289 объединяется с заводом №134 (располагался в районе метро «Аэропорт», по адресу Ленинградское шоссе, 55 – в настоящее время Ленинградский проспект, 47). В соответствии с приказом наркома авиационной промышленности от 3 февраля 1945 г. Павел Сухой назначается главным конструктором и директором объединенного завода №134, базирующегося на двух территориях – в Москве и Тушино.

Территории «а» и «б» (на Ленинградском шоссе, 55) стали основными, здесь разместилось КБ и часть производства. В Тушино (территория «д») находилось основное и вспомогательное производства, заводоуправление, склады. На новом месте, в течение 1945–1949 гг. ОКБ Сухого проектировало реактивные истребители Су-9 («Л»), Су-11 («ЛК») и Су-13 («ТК»), опытный реактивный бомбардировщик Су-10 («Е»), двухмоторный разведчик-корректировщик Су-12 («РК»), реактивный штурмовик Су-14 («Н»), истребитель-перехватчик Су-15 («П»), свой первый сверхзвуковой истребитель Су-17 («Р»)… Отдельной важной работой стало создание на базе серийного Ту-2 учебно-тренировочного бомбардировщика УТБ-2, запущенного в довольно крупную серию. А вот остальным машинам Сухого того периода повезло меньше – они так и остались опытными, а некоторым из них (Су-10, Су-13, Су-14, Су-17) даже и не довелось подняться в воздух.

Постановлением Совета Министров СССР от 14 ноября 1949 г. (и приказом министра от 18 ноября того же года) тематика завода №134 была круто изменена – он передавался ОКБ главного конструктора И.И. Торопова в качестве опытной базы для работ по авиационному вооружению. По тому же постановлению самолетостроительное ОКБ главного конструктора П.О. Сухого подлежало ликвидации… На территории «суховского» завода №134 в Тушино сейчас располагается ГосМКБ «Вымпел» им. И.И. Торопова, знаменитое своими разработками авиационных ракет «воздух–воздух». А «московскую»

часть завода (на Ленинградском проспекте) занимает Государственный НИИ авиационных систем (решение о передаче «институту авиационного вооружения» – НИИ-2, как тогда именовался нынешний ГосНИИАС, сооружений на территориях «а» и «б» завода №134 у метро «Аэропорт» было принято еще в мае 1946 г.).

Возродиться ОКБ Сухого смогло только четыре года спустя. 14 мая 1953 г. Павел Осипович Сухой назначается главным конструктором московского ОКБ-1, которое в течение года до этого под руководством В.В. Кондратьева предпринимало тщетные попытки воспроизведения американского истребителя F-86 «Сейбр». По постановлению Правительства от 5 августа 1953 г. перед коллективом встают новые ответственные задачи: разработка сверх-



Павел Осипович Сухой (1895–1975)
Основатель и руководитель ОКБ
в 1939–1949 и 1953–1975 гг.,
главный конструктор в 1939–1949 гг.
и в 1953–1956 гг.,
Генеральный конструктор в 1956–1975 гг.

звуковых истребителей со стреловидным и треугольным крылом. Для их постройки новому ОКБ Сухого выделяется и новая производственная база – опытный завод №51 на окраине Центрального аэродрома Москвы, на ул. Поликарпова. В январе 1954 г. конструкторское бюро главного конструктора Сухого получает название ОКБ-51.

Первые разработки коллектива – истребитель со стреловидным крылом С-1 и перехватчик с треугольным крылом Т-3, поднявшиеся в воздух 7 сентября 1955 и 26 мая 1956 гг., – стали прототипами будущих серийных сверхзвуковых самолетов Су-7 и Су-9, с которых, по сути, и началась

заслуженная мировая известность марки «Сухой». В дальнейшем в ОКБ Сухого было разработано несколько больших семейств боевых самолетов «Су» различного назначения, выпущенных предприятиями авиационной промышленности общим «тиражом», превышающим на сегодня уже 10 тыс. экземпляров. Останавливаться на них здесь подробно мы не будем (справочную информацию по всем основным типам самолетов «Сухого» можно найти в сопровождающей таблице).

В 1966 г. ОКБ-51 Генерального конструктора Павла Осиповича Сухого (статус Генерального он получил в 1956 г.) стало именоваться Машиностроительным заводом «Кулон», а после его кончины 15 сентября 1975 г. получило имя своего основателя. Руководителем коллекти-

производящих самолеты «Су» — ОАО «КНААПО им. Ю.А. Гагарина» (г. Комсомольск-на-Амуре) и ОАО «НАПО им В.П. Чкалова» (г. Новосибирск). Еще одним подразделением компании «Сухой» является ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», созданное в 2000 г. для разработки, постройки и продвижения на рынок самолетов гражданского назначения. Возглавляет компанию «Сухой» генеральный директор Михаил Асланович Погосян, в 1999—2007 г. одновременно являвшийся генеральным директором ОАО «ОКБ Сухого».

Недавно объявлено, что в будущем ОКБ Сухого сможет снова сменить свой адрес. В соответствии с имеющимися планами Объединенной авиастроительной корпорации, в которую в качестве одной из важнейших составляющих входит компа-

(около 1,83 млрд долл. по курсу на конец года), в т.ч. от экспорта авиационной техники — 39,3 млрд р. (1,34 млрд долл.), а прибыль от продаж — 2,7 млрд р. (около 92 млн долл.). В целом по отрасли (106 предприятий авиапрома) эти показатели, по данным Минпромторга России, составляли в 2008 г. соответственно 226,6; 65,7 и 7,1 млрд р., т.е. на долю компании «Сухой» пришлось 23,8% выручки и 38% прибыли от продаж всего российского авиастроения, в т.ч. почти 60% всего российского экспорта авиационной техники. Доля же «Сухого» в общем объеме экспорта российской военной техники и вооружений в 2008 г., оцениваемом в 8,35 млрд долл., составила примерно 20%.

Что касается чистой прибыли компании, то из-за неблагоприятной мировой финан-



Евгений Алексеевич Иванов (1911–1983)
Руководитель ОКБ в 1975–1983 гг.,
Генеральный конструктор в 1977–1983 гг.



Михаил Петрович Симонов (р. 1929)
Генеральный конструктор
ОКБ Сухого с 1983 г.



Михаил Асланович Погосян (р. 1956)
Генеральный директор
ОКБ Сухого в 1999–2007 гг.
Генеральный директор АВПК «Сухой»
в 1998–2003 гг., генеральный директор
ОАО «Компания «Сухой» с 2003 г.

ва после смерти П.О. Сухого и с 1977 г. Генеральным конструктором ОКБ стал ближайший соратник Сухого Евгений Алексеевич Иванов (1911–1983). С 1983 г. Генеральным конструктором ОКБ является Михаил Петрович Симонов. В 1992 г. МЗ им. П.О. Сухого был преобразован в Авиационный научно-производственный комплекс «ОКБ Сухого», а после акционирования в 1994 г. стал именоваться АООТ (с 2002 г. — ОАО) «ОКБ Сухого». В настоящее время ОАО «ОКБ Сухого» является главным инженерным проектно-конструкторским центром Авиационной холдинговой компании «Сухой», включающей также ряд основных серийных предприятий,

включая «Сухой», примерно в середине следующего десятилетия создатели самолетов марки «Су», влившись в коллектив единого инженерного центра ОАК, должны перебраться в подмосковный Жуковский, где по Указу Президента РФ создается Национальный центр авиастроения России.

«Сухой» сегодня

Согласно размещенному в июне на официальном сайте АХК «Сухой» годовому отчету за 2008 г., компания продолжает сохранять лидирующие позиции в российской авиационной отрасли. Выручка от продаж в 2008 г. составила 53,9 млрд р.

сово-экономической ситуации второй половины прошлого года АХК «Сухой» получила в 2008 г. чистый убыток в размере 1,585 млрд р. (против прибыли в 3,126 млрд р. в 2007 г.) и в целом по холдингу — убыток в размере 1,88 млрд р. (около 64 млн долл. по курсу на конец года). По официальным данным компании, причиной получения убытка стало снижение рентабельности продаж из-за «убыточности основных бюджетобразующих контрактов». Кроме того, значительное негативное влияние на финансовый результат компании оказало «отрицательное сальдо по курсовым разницам, образовавшимся от операций пересчета валютных обязательств, в раз-

Производство самолетов марки «Су»

| Тип самолета | Дата первого полета | Серийный выпуск | | Объем производства | Годы эксплуатации | Примечание | |
|------------------------|---------------------|--|-------------------|--------------------|-------------------|---|---|
| | | Завод | Годы производства | | | | |
| Су-2 (Б5-1) | 25.08.1937 | №135 (ХГАПП), №31 (ТАВИА), №207 | 1939–1942 | 910 | 1940–1944 | Принят на вооружение в 1939 г. | |
| Су-1 (И-135) | 15.06.1940 | – | – | 1 | – | Опытный. Второй экземпляр (Су-3) не испытывался | |
| Су-6 (ОбШ) | 1.03.1941 | – | – | 3 | – | опытный | |
| Су-8 (ДДБШ) | 11.03.1944 | – | – | 1 | – | опытный | |
| Су-7 | 01.1945 | – | – | 1 | – | опытный | |
| Су-5 (И-107) | 6.04.1945 | – | – | 1 | – | опытный | |
| УТБ-2 | 14.06.1946 | №381 | 1947–1949 | 176 | 1947–сер.50-х | Принят на вооружение 29.12.1946 | |
| Су-9 (Л) | 13.11.1946 | – | – | 1 | – | опытный | |
| Су-11 (ЛК) | 28.05.1947 | – | – | 1 | – | опытный | |
| Су-12 (РК) | 26.08.1947 | – | – | 1 | – | опытный | |
| Су-15 (П) | 11.01.1949 | – | – | 1 | – | опытный | |
| Су-7 (С-2) | 7.09.1955 | – | 1957–1960 | 132 | 1959–1965 | Первый опытный самолет имел название С-1. Су-75 принят на вооружение 24.01.1961. Всего построено 1847 серийных самолетов Су-7 в 9-х модификаций, из них 691 самолет поставлен на экспорт в 8 стран | |
| Су-7Б (С-22) | 24.04.1959 | – | 1959–1962 | 344 | 1960–сер.70-х | | |
| Су-7БМ (С-22М) | 1961 | – | 1962–1965 | 291 | 1963–сер.80-х | | |
| Су-7БКЛ (С-22КЛ) | 1961 | №126 (КНААПО) | 1965–1972 | 274 | 1965–сер.80-х | | |
| Су-7У (У-22) | 25.10.1965 | – | 1965–1972 | 365 | 1966–сер.80-х | | |
| Су-7УМК (У-22МК) | 1966 | – | 1966–1971 | 365 | 1966–сер.80-х | | |
| Су-7БМК (С-22МК) | 1966 | – | 1966–1971 | 441 | 1966–сер.80-х | | |
| Т-3 | 26.05.1956 | – | – | 2 | – | | Построено два опытных самолета (Т-3 и ПТ-7), затем три предсерийных Т-3 (ПТ-8) |
| П-1 | 9.07.1957 | – | – | 1 | – | опытный | |
| Су-9 (Т-43) | 10.10.1957 | №153 (НАПО), №30 (ПК №2 РСК «Миг») | 1958–1962 | 1066 | с 1959 | Су-9 принят на вооружение в октябре 1960 г. | |
| Су-9У (У-43) | 25.01.1961 | №30 (ПК №2 РСК «Миг») | 1961–1962 | 50 | с 1961 | Всего построено 1116 серийных самолетов Су-9 | |
| Су-11 (Т-47) | 6.01.1958 | №153 (НАПО) | 1962–1965 | 110 | с 1962 | Всего построено 110 серийных самолетов Су-11 | |
| Т-5 | 18.07.1958 | – | – | 1 | – | Опытный, переделан из Т-3 | |
| Су-15 (Т-58) | 30.05.1962 | – | 1966–1970 | 422 | 1967–80-е | Су-15 принят на вооружение 30.04.1965, Су-15ТМ – 21.01.1975. Всего построено около 1274 серийных самолетов Су-15 всех модификаций | |
| Су-15УТ (У-58Т) | 26.08.1968 | НАЗ (НАПО) | 1969–1971 | – | 1969–80-е | | |
| Су-15ТМ (Т-58Т/ТМ) | 31.01.1969 | – | 1970–1976 | – | 1971–1996 | | |
| Су-15УМ (Т-58УМ) | 23.04.1976 | – | 1976–1981 | – | 1976–1996 | | |
| С-22И | 2.08.1966 | – | – | 1 | – | | |
| Су-17 (С-32) | 1.07.1969 | – | 1969–1973 | 225 | 1970–80-е | | |
| Су-17М (С-32М) | 28.12.1971 | – | 1972–1975 | 253 | 1973–80-е | | |
| Су-20 (С-32МК) | 15.12.1972 | – | 1972–1975 | 140 | 1973–90-е | | |
| Су-17М2 (С-32М2) | 20.12.1973 | – | 1974–1977 | 268 | 1975–80-е | | |
| Су-17УМ (С-52У) | 15.08.1975 | – | 1976–1978 | 75 | 1976–90-е | | |
| Су-22 (С-32М2К) | 02.1976 | – | 1976–1980 | 92 | 1977–90-е | | |
| Су-17М3 (С-52) | 30.06.1976 | – | 1976–1981 | 488 | 1977–90-е | Су-17М принят на вооружение 11.11.1974, Су-17М2 – 3.02.1976, Су-17М3 – 31.07.1981, Су-17М4 – 30.09.1984. Всего построено 2867 самолетов Су-17/20/22 всех модификаций, из них 1165 самолетов поставлено на экспорт в 15 стран | |
| Су-22У (С-52УК) | 22.12.1976 | ДМЗ (КНААПО) | 1976–1982 | 68 | 1977–90-е | | |
| Су-22М (С-52К) | 02.1977 | – | 1978–1984 | 303 | с 1978 | | |
| Су-17УМ3 (С-52УМ3) | 21.09.1978 | – | 1978–1982 | 165 | 1979–90-е | | |
| Су-17М4 (С-54) | 19.06.1980 | – | 1981–1988 | 231 | 1982–90-е | | |
| Су-22М3 (С-52МК) | 1982 | – | 1982–1983 | 71 | с 1982 | | |
| Су-22УМ3 (С-52УМ3К) | 4.05.1982 | – | 1983 | 9 | с 1983 | | |
| Су-22М4 (С-54К) | 08.1983 | – | 1983–1990 | 400 | с 1983 | | |
| Су-22УМ3К | 1984 | – | 1984–1990 | 77 | с 1984 | | |
| Т6-1 (Т-58М) | 2.07.1967 | – | – | 1 | – | | |
| Су-24 (Т-6) | 17.01.1970 | – | 1971–1983 | более 500 | с 1973 | Су-24 принят на вооружение 4.02.1975, Су-24М – 22.06.1983. Всего построено около 1200 самолетов Су-24 всех модификаций, из них около 100 (с учетом вторичных поставок) поставлено на экспорт в 5 стран. Самолеты эксплуатируются также в 4 странах СНГ | |
| Су-24М (Т-6М) | 29.06.1977 | – | 1979–1993 | около 400 | с 1981 | | |
| Су-24МР (Т-6МР) | 25.07.1980 | НАПО | 1983–1993 | около 200 | с 1983 | | |
| Су-24МП (Т-6МП) | 14.03.1980 | – | 1983–1984 | 10 | с 1983 | | |
| Су-24МК (Т-6МК) | 30.05.1987 | – | 1988–1992 | более 70 | с 1988 | | |
| Су-24М2 | 2002? | – | с 2006 | более 20* | с 2006 | | |
| Т-4 («100») | 22.08.1972 | ТМЗ | 1966–1974 | 1 | – | | Опытный. Летал только один самолет («101»). Еще два летных экземпляра («102», «103») были построены, но не испытывались |
| Су-25 (Т-8) | 22.02.1975 | – | 1979–1989 | 2,582 | с 1981 | Су-25 принят на вооружение 31.03.1987. Всего построено более 1000 самолетов Су-25 всех модификаций, из них более 200 поставлено на экспорт в 5 стран (11 стран с учетом вторичных поставок). Кроме того, самолеты Су-25 эксплуатируются в 8 странах СНГ | |
| Су-25К (Т-8К) | 1984 | Т6АПО (ТАМ) | 1984–1989 | 180 | с 1984 | | |
| Су-25Т (Т-8М) | 17.08.1984 | – | 1989–1996 | 22 | с 1991 | | |
| Су-25БМ | 22.03.1990 | – | 1991 | 50 | с 1991 | | |
| Су-25УБ (Т-8УБ) | 10.08.1985 | – | 1986–1991 | около 200 | с 1986 | | |
| Су-25УБК | 1986 | УУАЗ | 1987–1989 | около 15 | с 1987 | | |
| Су-25УТГ | 1.09.1988 | – | 1991–1992? | около 15 | с 1992 | | |
| Су-25ТМ (Су-39) | 4.02.1991 | – | с 1995 | 4 | – | | |
| Су-25СМ | 5.03.2002 | – | с 2002 | 20* | с 2007 | | |
| Су-25УБМ | 6.12.2008 | 121 АРЗ | – | 1* | – | | |
| Су-27 (Т-10) | 20.05.1977 | КНААПО | 1978–1982 | 9 | – | Су-27 принят на вооружение 23.08.1990, Су-33 – 31.08.1998. Всего построено около 1350 самолетов всех модификаций, из них около 500 поставлено на экспорт в 10 стран (с учетом вторичных поставок). Кроме того, самолеты Су-27 эксплуатируются в 4 странах СНГ | |
| Су-27 (Т-10С) | 20.04.1981 | – | 1982–1992 | около 600 | с 1985 | | |
| Су-27УБ (Т-10У) | 7.03.1985 | ИАПО (Иркут) | 1986–1992 | около 180 | с 1986 | | |
| Су-33 (Су-27К, Т-10К) | 17.08.1987 | – | 1989–1996 | 35 | с 1993 | | |
| Су-27М (Т-10М, Су-35) | 28.06.1988 | КНААПО | 1992–1995 | 14 | – | | |
| Су-30 (Т-10ПУ) | 4.10.1988 | ИАПО (Иркут) | 1991–1996 | 9 | с 1994 | | |
| Су-34 (Су-27ИБ, Т-10В) | 13.04.1990 | НАПО | с 1993 | 10 | с 2007 | | |
| Су-27СК (Т-10СК) | 1990 | КНААПО | 1992–2002 | около 150** | с 1992 | | |
| Су-27УБК (Т-10УБК) | 1991 | – | 1992–2002 | 45 | с 1992 | | |
| Су-30К | 1996 | ИАПО (Иркут) | 1997–1999 | 18 | с 1997 | | |
| Су-30МКИ | 1.07.1997 | – | с 2000 | около 120** | с 2002 | | |
| Су-27КУБ (Т-10КУБ) | 29.04.1999 | – | – | 1 | – | | |
| Су-30МКК (МК2) | 21.05.1999 | КНААПО | с 2000 | около 140 | с 2000 | | |
| Су-35УБ (Т-10УБМ) | 7.08.2000 | – | – | 1 | – | | |
| Су-27СМ | 27.12.2002 | – | с 2003 | более 45* | с 2003 | | |
| Су-30МКМ | 23.05.2006 | Иркут | с 2007 | 12 | с 2007 | | |
| Су-35 | 19.02.2008 | КНААПО | (с 2011) | 2 | – | | |
| Су-26 (С-42) | 30.06.1984 | – | 1985–1988 | 16 | с 1985 | Всего построено 153 самолета Су-26/29/31 всех модификаций, из которых 128 поставлено на экспорт | |
| Су-26М | 27.07.1985 | МЗ им. Сухого | 1989–1992 | 51 | с 1989 | | |
| Су-26МХ | 28.03.1990 | – | 1990–1991 | 11 | с 1990 | | |
| Су-29 | 9.08.1991 | ОКБ Сухого, ДМЗ, ЛАПИК (ПК №1 РСК «Миг») | 1992–2003 | 65 | с 1992 | | |
| Су-31 (Су-29Т) | 22.06.1992 | – | 1994–1999 | – | с 1994 | | |
| Су-26М2 | 1993 | – | 1993–1994 | 6 | с 1993 | | |
| Су-31М | 06.1995 | ОКБ Сухого | 1997–2003 | 22 | с 1997 | | |
| Су-26М3 | 25.03.2003 | – | с 2004* | 3* | с 2004 | | |
| Су-47 (С-37) «Беркут» | 25.09.1997 | – | – | 1 | – | | опытный |
| Су-38Л | 27.07.2001 | – | – | 3 | – | | опытный |
| Су-80П | 4.09.2001 | КНААПО | 1997–2007 | 2 | – | Опытный, построено несколько серийных машин, работы приостановлены | |
| SS1100 | 19.05.2008 | КнАФ, ГСС, КНААПО/НАПО | с 2009 | 2 | после 2009 | Серийное производство и поставки должны начаться в 2009 г. | |

* модернизация ранее выпущенных самолетов
** с учетом лицензионного производства на предприятиях авиационной промышленности КНР (Су-27СК) и Индии (Су-30МКИ)



Серийные истребители Су-30МКИ(А), строящиеся в настоящее время на Иркутском авиационном заводе по заказу ВВС Алжира. К началу этого года в Алжир уже отправлено 14 из 28 заказанных самолетов

мере 2,489 млрд р., что привело к получению чистого убытка за 2008 г.» (официальный курс доллара за период с 1 января по 31 декабря 2008 г. возрос с 24,55 р. до 29,38 р.). Помимо самой головной компании, чистый убыток в 2008 г. получили входящие в холдинг ЗАО «ГСС» (чистый убыток 1,538 млрд р.) и ОАО «НАПО им. В.П. Чкалова» (20,3 млн р.), ОАО «ОКБ Сухого» и ОАО «КнААПО» завершили год с положительной чистой прибылью (1,247 млрд р. и 16,9 млн р. соответственно).

На предприятиях холдинга (пять компаний) работало в 2008 г. около 30 тыс. сотрудников (в целом на 106 предприятиях российского авиапрома, по данным Минпромторга, — 355,3 тыс. чел.) при средней заработной плате в компании 22 600 р. (в среднем по отрасли — 13 500 р.).

На сегодня самолеты «Су» — Су-24, Су-25, Су-27 и их модификации — составляют основу (более 60%) фронтальной авиации ВВС России, при этом парк фронтальной бомбардировочной (Су-24, Су-24М), разведывательной (Су-24МР) и штурмовой (Су-25) авиации ВВС страны, а также палубной авиации ВМФ (Су-33, Су-25УТГ) полностью укомплектованы самолетами «Сухого». В 2008 г. продолжились поставки ВВС России новых самолетов Су-34 (передана одна машина) и модернизированных машин Су-24М2 и Су-25СМ. В конце декабря заключен

| Основные финансово-хозяйственные показатели деятельности ОАО «Компания «Сухой» и предприятий холдинга в 2008 г. | | | | | |
|--|---------------------|---------------------|-----------|--------------|--------------------------------|
| Показатель | ОАО «АХК «Сухой» | ОАО «ОКБ Сухого» | ЗАО «ГСС» | ОАО «КнААПО» | ОАО «НАПО им. В.П. Чкалова» |
| Выручка, млрд р. | 38,777 | 11,466 | 1,330 | 15,619 | 3,312 |
| Прибыль от продаж, млн р. | 841,8 | 1790,0 | -137,4 | 276,1 | 107,9 |
| Чистая прибыль, млн р. | -1585,1 | 1247,3 | -1538,4 | 16,9 | -20,3 |
| Численность сотрудников, чел. | 480 | 4423 | 2285 | 15 736 | 7055 |

пятилетний государственный контракт на поставку в 2009–2013 гг. еще 32 новых фронтальных бомбардировщиков Су-34. Предусмотрено также продолжение модернизации ранее выпущенных самолетов по программам Су-27СМ и Су-25СМ. Согласно годовому отчету «Сухого», приоритетным направлением деятельности холдинга является «разработка и серийное производство боевых авиационных комплексов «Су» как для Минобороны России, включая модернизацию ранее созданной (Су-24/25/27) и поставку новой авиационной техники (Су-34, Су-35С, боевого авиационного комплекса нового поколения), так и для поставок за рубеж (Су-27СКМ, типа Су-30МК, Су-32, Су-35)».

Экспорт боевой авиатехники оставался в 2008 г. главной составляющей доходов компании (72,2% всей выручки от продаж). По данным годового отчета АХК «Сухой», «в 2008 г. на внешний рынок было поставлено 26 многоцелевых истребителей Су-30МК2, Су-30МКИ и Су-30МКМ». Входящее в холдинг ОАО «КнААПО» завершило в минувшем году поставки в Венесуэлу партии самолетов Су-30МК2 (в июле переданы 8 заключительных машин

по контракту 2006 г.) и начало поставки Су-30МК2 в Индонезию (в декабре отгружены первые две из трех машин, предусмотренных контрактом 2007 г.). Иркутский авиационный завод корпорации «Иркут» произвел в 2008 г. два очередных самолета Су-30МКИ по заказу ВВС Индии, шесть самолетов Су-30МКМ для ВВС Малайзии (поставлены в марте) и 12 самолетов Су-30МКИ(А) для ВВС Алжира (из которых восемь отправлены заказчику, а остальные использовались по программам испытаний и обучения алжирских летчиков), а также 14 комплектов для лицензионной сборки самолетов Су-30МКИ в Индии. Таким образом, общий объем поставок самолетов «Сухого», с учетом комплектов для лицензионного производства, составил в 2008 г. 40 машин.

В качестве сравнения в годовом отчете «Сухого» приводятся данные по объему производства и поставок в 2008 г. американских истребителей. Так, компания «Локхид-Мартин» в минувшем году поставила зарубежным заказчикам 28 истребителей F-16C/D, а компания «Боинг» — 14 истребителей-бомбардировщиков

Примечание

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

Всего в период с 1939 по 2009 гг. предприятиями авиапромышленности было изготовлено чуть более 12 тыс. серийных самолетов «Су» десяти основных семейств, а также не менее 14 основных типов других самолетов различного назначения, проходивших испытания, но не запущенных в серийное производство.



С китайского контракта 1991 г. началась экспортная карьера истребителей семейства Су-27. В полете – двухместный учебно-боевой истребитель Су-27УБК из состава ВВС Народно-освободительной армии Китая

F-15E. При этом по заказу Минобороны США «Боинг» выпустил 45 самолетов F/A-18E/F и EA-18G, а «Локхид-Мартин» – 23 истребителя пятого поколения F-22A. Таким образом, по объему экспорта боевых самолетов компания «Сухой» в 2008 г. не уступала двум ведущим американским производителям, вместе поставившим на рынок 42 истребителя.

В нынешнем году продолжают производиться и поставки самолетов Су-30МК2 для ВВС Индонезии (в январе заказчику отгружен третий самолет по контракту 2007 г., ведется постройка трех Су-27СКМ по тому же контракту), Су-30МКМ для ВВС Малайзии (заключительные шесть машин по контракту 2007 г. должны пос-

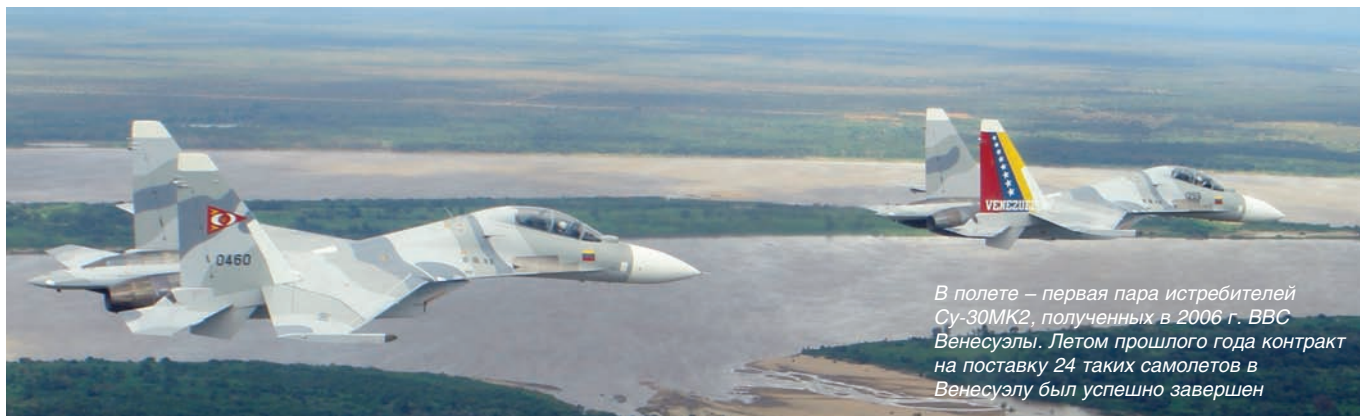


В начале этого года стало известно о подписании контракта на поставку новой партии из восьми истребителей Су-30МК2 во Вьетнам. На снимке – один из самолетов аналогичного типа, построенный на КНААПО для ВВС Вьетнама в 2004 г.

тупить к заказчику до конца 2009 г.), Су-30МКИ(А) для ВВС Алжира (предстоит поставить еще 14 машин) и Су-30МКИ для ВВС Индии (по контракту 2007 г. на 40 дополнительных машин и лицензионному контракту 2000 г.). Есть все основания полагать, что объемы поставок самолетов «Сухого» на внешний рынок в этом году окажутся не меньше, чем в 2008 г.

Важнейшими событиями в жизни компании «Сухой» в 2008 г. стала постройка и начало летных испытаний первых двух опытных образцов истребителя поколения «4+» Су-35 (самолеты Су-35-1 и Су-35-2; кроме того, изготовлен планер самолета Су-35-0 для статических испытаний), а также первых летных образцов нового регионального самолета SSJ100 (№95001 и 95003).

Основными краткосрочными целями деятельности ОАО «ОКБ Сухого» в 2009 г. являются «разработка, производство и проведение испытаний опытных образцов перспективного боевого авиационного комплекса нового поколения», первый полет которого намечен на этот год; «проведение летных испытаний самолета Су-35 в объеме 2009 г.»; «завершение государственных совместных испытаний самолета Су-34»; «участие в разработке гражданских самолетов SSJ100 и MC-21». Средне- и долгосрочными целями определяются: «конструкторское сопровождение серийного производства самолетов Су-34 и Су-35, разработка модификаций самолетов с целью обеспечения обороноспособности страны, сохранения позиций России на глобальном рынке боевых самолетов до 2015 г.; завершение ОКР, конструкторское сопровождение серийного производства



В полете – первая пара истребителей Су-30МК2, полученных в 2006 г. ВВС Венесуэлы. Летом прошлого года контракт на поставку 24 таких самолетов в Венесуэлу был успешно завершен



Новейший из поставленных в Индонезию самолетов Су-30МК2. Он прибыл в эту страну в начале нынешнего года и стал седьмым истребителем «Сухого» в ВВС Индонезии

боевого авиационного комплекса нового поколения, разработка модификаций самолета с целью достижения паритета с мировыми авиационными державами, усиления позиций страны на мировом рынке боевой авиации в 2016–2025 гг.; раз-

работка беспилотных роботизированных боевых авиационных комплексов различной размерности; участие в разработке и конструкторском сопровождении серийного производства гражданских самолетов SSSJ100 и MC-21».

В результате, в среднесрочной перспективе компания «Сухой» намерена добиться в области военного самолетостроения своего позиционирования к 2010–2012 гг. «в качестве головной организации по разработке и серийному производству боевой авиации в нашей стране» и сохранить позиции на рынке боевых самолетов до 2015 г. за счет экспортных поставок истребителей Су-27СК/Су-30МК и серийного производства авиационных комплексов Су-34 и Су-35, а также организации системы логистической поддержки. В долгосрочной перспективе предусмотрено «усиление позиций на внешнем рынке в 2016–2025 гг. за счет создания боевого авиационного комплекса нового поколения» и «доведение доли в мировом производстве боевых самолетов тактической (фронтовой) авиации до 10–12%». В области гражданского самолетостроения компания видит своей целью «становление ОАО «Компания «Сухой» в качестве одного из лидеров на рынке гражданских региональных самолетов в 2016–2025 гг.; доведение доли в мировом производстве региональных самолетов до 18–20%». В области послепродажной поддержки авиационной техники предполагается предоставление полного ряда услуг; занятие доминирующего положения на российском рынке послепродажной поддержки авиационной техники и доведение доли сервисных услуг до 20% выручки холдинга.



Многофункциональные истребители Су-30МКИ из состава ВВС Индии. К началу этого года Иркутским авиационным заводом (корпорация «Иркут») в Индию уже поставлено 50 таких самолетов, продолжаются поставки 40 следующих, а в самой Индии к 2014 г. будет построено еще 140 истребителей по российской лицензии (справа на фото – 22-й Су-30МКИ, собранный в Индии)

Подписан договор о поставке первых Ту-204СМ

Зилюя ОАО «Объединенная авиационно-строительная корпорация» (ОАК) и лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК) подписали договор о поставке в 2011 г. пяти среднемагистральных пассажирских самолетов Ту-204СМ. Согласно договору, ОАК является не только поставщиком, но и разработчиком данной модификации самолета, беря на себя риски, связанные с проведением НИОКР и сертификацией новой модификации Ту-204СМ. Конечным получателем самолетов станет иранская авиакомпания «Иран Эйр Тур» (*Iran Air Tour*), соглашение с которой было подписано в августе 2007 г.

Появление стартового заказчика на самолеты Ту-204СМ, которым выступила лизинговая компания ИФК, позволяет ОАК продолжать работы по созданию новой модификации. Разработка конструк-



торской документации на самолет должна завершиться до конца этого года, а в 2010 г. планируется начать сертификационные полеты.

Со следующего года модернизированные Ту-204СМ должны прийти на смену нынешним Ту-204-100 и Ту-204-300 в производственной программе уль-

яновского завода «Авиастар». В настоящее время завод осуществляет сдачу заказчику – авиакомпании «Ред Вингс» – очередного, шестого Ту-204-100В (РА-64048), совершившего первый полет в Ульяновске 8 мая. Кроме того, на «Авиастаре» готовится к облету самолет VIP-класса Ту-204-300А

(РА-64010), изготовленный на базе ранее выпущенного Ту-204 №64010 по заказу ОАО «Туполев» для компании «ВТБ-лизинг» (на фото) и завершается сборка первого грузового Ту-204-100С (РА-64051) для авиакомпании «Эйр Бридж Карго» (группа компаний «Волга-Днепр»). **А.Ф.**

В Китае приступил к полетам первый «Эрбас» местной сборки

23 июня консорциум «Эрбас» передал заказчику – китайской лизинговой компании «Дрэгон» (*Dragon Aviation Leasing*) – первый авиалайнер А320, собранный за пределами Европы. Машину, которая поступила в эксплуатацию крупнейшему оператору самолетов марки «Эрбас» в Китае, авиакомпании «Сычуань эрлайнз» (*Sichuan Airlines*), собрали на предприятии FALC в китайском Тяньцзине. Первый полет, длившийся более четырех часов, этот самолет выполнил 18 мая.

В торжественной церемонии передачи авиалайнера приняли участие президент и старший исполнительный директор «Эрбаса» Том Эндерс, глава

«Дрэгона» Ли Хай, секретарь отделения КПК в Тяньцзине Чжанг Гаоли, президент «Сычуань эрлайнз» Лан Ксингуо и др. «Высоконадежные и эффективные лайнеры семейства «Эрбас» являются фактически главным капиталом авиационных лизинговых компаний, – заявил в ходе торжественной церемонии глава «Дрэгона» Ли Хай. – Но самое важное событие для нас, как китайской компании, заключается в том, что мы сегодня получаем такой надежный авиалайнер, собранный не где-нибудь, а у нас в Китае».

Стоит заметить, что именно «Сычуань эрлайнз» стала первой в КНР авиакомпанией,

закупившей лайнеры семейства А320, – это произошло еще в 1995 г. Всего на конец мая парк авиалайнеров семейства А320 насчитывал в Поднебесной почти 400 машин, а суммарный объем заказов 11 китайских компаний – еще около 200 самолетов.

«Наша сборочная линия в Тяньцзине и первый самолет марки «Эрбас», собранный вне Европы, стали очередным этапом на пути стратегического долгосрочного развития консорциума «Эрбас» в целом и нашего сотрудничества с Китайской Народной Республикой и ее промышленностью в частности, – подчеркнул в своем выступлении президент «Эрбаса» Том Эндерс. – Сборочное производство в Тяньцзине является современным заводом и фактически не имеет себе равных в мире. Таким же уникальным и высокотехнологичным является и авиалайнер, собранный на этом предприятии. И мне остается только поблагодарить всех, кто последние три года был занят в этом проекте, и кто превратил наши мечты в реальность».

Авиалайнер, передаваемый в эксплуатацию компании «Сычуань эрлайнз», пополнит уже имеющийся у нее флот из 40 «эрбасов» и выполнен в 164-местной двухклассной компоновке. Его планируется поставить на внутренние линии – на полеты из Ченду в Пекин и Шанхай. Финансирование сделки осуществляет Экспортно-импортный банк Китая, являющийся традиционным партнером пекинской лизинговой компании «Дрэгон».

Линия окончательной сборки FALC в Тяньцзине представляет собой совместное предприятие «Эрбаса» и китайского консорциума, включающего Зону свободной торговли Тяньцзин (ТJFTZ) и китайскую авиапромышленную корпорацию AVIC. В настоящее время на предприятии находится в различной стадии готовности девять А320, в течение этого года планируется собрать здесь и передать заказчикам 11 лайнеров, а к концу 2011 г. предусмотрено вывести мощности завода на выпуск четырех таких самолетов в месяц. **В.Ц.**



«Касатка» – конкурент «Морскому Змею»?

В ходе недавней выставки в Ле-Бурже Санкт-Петербургское НПП «Радар ммс» впервые представило информацию о новом поисково-прицельном комплексе «Касатка», разрабатываемом для самолетов и вертолетов морской патрульной авиации.

Разработка «Касатки» начата в 2007 г. на основе опыта работ НПП «Радар ммс» по радиолокационным системам. В настоящее время уже создана станция метрового диапазона, скоро на испытания поступит и другая, сантиметровая, РЛС. Отдельные компоненты комплекса сейчас проходят испытания на самолете-лаборатории Ил-114ЛЛ (RA-91003), приобретенном НПП «Радар ммс» в 2005 г. и продемонстрированном в полете на июньском военно-морском салоне МВМС-2009 в С.-Петербурге (на фото). Через год предприятие планирует начать полномасштабные испытания комплекса «Касатка». При этом одной из главных задач может стать увязка комплекса с корабельными боевыми информационно-управляющими системами, которые создают другие разработчики.

Комплекс «Касатка» предназначен для обнаружения подводных лодок в подводном положении и слежения за ними, а также надводных целей, в т.ч. малоразмерных, с последующей передачей целеуказания различным носителям противолодочного и противокорабельного оружия. Комплекс обеспечивает управление районном действии, защиту морских коммуникаций, проведение поисково-спасательных операций и экологического мониторинга акваторий морей и океанов, контроль морских экономических зон.

Ядром комплекса является командно-тактическая система, состоящая из процессоров сбора и обработки информации и процессоров управления различными системами. На этой основе может быть собран любой набор различных унифицированных радиолокационных, оптико-электронных и гидроакустических поисковых,



прицельных и информационных средств с единым интерфейсом. «Касатка» имеет открытую архитектуру и при введении нового датчика легко сопрягается с ним. Это делает комплекс более конкурентоспособным по сравнению, например, с комплексом «Морской змей», созданным в ОАО «НПО «Ленинец». В зависимости от возможностей носителя можно установить на борт как полный, так и ограниченный вариант «Касатки». В настоящее время предлагаются четыре базовых варианта для самолетов и вертолетов патрульной авиации, аэростатов и БЛА.

Наиболее полными по составу средств и кругу решаемых задач станут варианты комплекса «Касатка» для самолетов. Вариант «Касатка-С» предлагается для размещения на самолетах патрульной авиации ближней зоны, имеющих взлетную массу 25–60 т (на базе Ил-114 и А-42), а «Касатка-СБ» – для самолетов патрульной авиации дальней зоны с массой свыше 60 т (например, на базе Ту-204, Ил-76, Ил-96 и Ту-142). В состав самолетных «Касаток» включаются командно-тактическая

система KS-7, радиолокационная станция кругового обзора KS-1 сантиметрового диапазона с дальностью действия 300 км и радиолокационная станция бокового обзора KS-9 метрового диапазона с дальностью 50 км. Кроме того, в составе комплекса будет применяться оптико-электронная система KS-3 с тепловым и телевизионным каналами и лазерным дальномером, бортовой комплекс связи KS-2, система радиотехнической разведки KS-8, радиогидроакустическая система KS-10, магнитометрическая система KS-12 и система сброса радиогидроакустических буев KS-11.

Для корабельных вертолетов с массой до 6,5 т, которые могут быть созданы на базе вертолетов «Ансат» и Ка-60, предлагаются поисково-прицельный комплекс «Касатка-В» с узким набором средств, а для тяжелых вертолетов корабельной и базовой авиации (класса Ка-27) – комплекс «Касатка-ВБ», обеспечивающий не только обнаружение целей, но и применение бортовых средств поражения. В их состав могут входить командно-тактическая система KS-7, радиолокационная

система KS-1, радиогидроакустическая система KS-10, бортовой комплекс связи KS-2, система радиотехнической разведки KS-8, магнитометрическая система KS-12, электронно-оптическая система KS-3 и опускаемая гидроакустическая станция.

Более скромный круг задач разведки и целеуказания сможет решать комплекс «Касатка-А» аэростатного базирования, который будет включать только радиолокационную систему KS-1, систему радиотехнической разведки KS-8, оптико-электронную систему KS-3 и оборудование передачи данных. Комплекс «Касатка-БП» для беспилотных летательных аппаратов вертолетного типа ДПВ-450 и ДПВ-130 разработки НПП «Радар ммс» обеспечит ведение разведки и наблюдения.

Ввиду имеющейся гибкости перспективы комплекса «Касатка» достаточно широки. В настоящее время идут также работы по созданию варианта на основе командно-тактической системы «Касатки» для Росгидромета. Эта работа достаточно сложная – в ее ходе будут отрабатываться многие элементы комплекса и проведена работа по увязке всех датчиков.

ЕЕ.



В сборочном цехе «Роствертола» – очередные боевые вертолеты Ми-28Н, строящиеся по заказу Минобороны России

СЕМЬ ДЕСЯТИЛЕТИЙ «РОСТВЕРТОЛА»

Репортаж из Ростова

Штрихи к истории

В начале июля в Ростове-на-Дону отметили 70-летний юбилей расположенного здесь вертолетного завода, носящего сегодня название ОАО «Роствертол». Событию была приурочена серия праздничных мероприятий, включая впечатляющий летный показ винтокрылой техники, выпускаемой «Роствертолом». В заводских цехах сегодня царит оживление: полным ходом идет серийное производство новейших боевых вертолетов Ми-28Н для Министерства обороны России, ведется постройка модернизированных машин Ми-35М и уникальных сверхтяжелых вертолетов Ми-26Т по экспортным заказам, освоен ремонт и модернизация выпускавшихся когда-то в Польше легких многоцелевых Ми-2. Ознакомьтесь с производством «Роствертола» довелось и главному редактору «Взлёт», оказавшемуся в числе приглашенных на празднование 70-летия предприятия.

Официальной датой основания вертолетостроительного завода в Ростове-на-Дону считается 1 июля 1939 г., когда для производства авиационных деталей в Наркомат авиационной промышленности из Главспрома был передан существовавший с 1933 г. в Рязани деревообделочный завод. Первой авиационной продукцией предприятия стали деревянные лонжероны для самолетов, воздушные винты и самолетные лыжи. Затем завод приступил к освоению выпуска деревянных планеров КЦ-2, крыльев и оперения для истребителей МиГ-3. С началом войны, в середине 1941 г., предприятие было эвакуировано из Рязани в пос. Лопатино (ныне г. Волжск) Марийской АССР, где продолжился выпуск деревянных десантных планеров КЦ-20, а производство самолетных винтов перебазировалось в Шумерлю (Чувашская АССР). В эвакуации, в Лопатино, с сентября 1942 г. завод приступил к постройке

первых своих самолетов – учебно-тренировочных УТ-2М, а в 1944 г. переместился на свое нынешнее место в Ростове, на площади авиационного завода №87. Объединенное предприятие стало именоваться заводом №168.

В первые послевоенные годы ростовский завод продолжал строить деревянные самолеты – УТ-2М (до 1947 г.), затем По-2 (1947–1949 гг.). В 1949 г. было освоено производство цельнометаллических десантных планеров Як-14, а с 1952 г. и цельнометаллических самолетов – поршневых штурмовиков Ил-10М, производившихся здесь до 1954 г. Затем, в 1954–1955 гг., завод №168 начал осваивать производство реактивных штурмовиков Ил-40, однако решение о серийном выпуске таких машин было отменено и с 1956 г. он был переориентирован на выпуск вертолетов Ми-1. С тех пор история предприятия неразрывно связана с винтокрылыми машинами марки «Ми».



Андрей ФОМИН
фото автора



На сборке – один из первых Ми-35М по прошлогоднему бразильскому контракту



Один из двух строящихся тяжелых транспортных Ми-26Т



14-метровые стальные лонжероны лопастей несущего винта Ми-26Т



Заготовки для композитных лопастей Ми-28Н

Вслед за легкими Ми-1 из цеха завода №168 (с середины 60-х – Ростовский вертолетный завод, РВЗ) с 1959 г. стали выходить первые в стране газотурбинные тяжелые транспортные вертолеты Ми-6. Их производство в Ростове продолжалось два десятилетия, до 1980 г. Параллельно, в разные годы, в относительно небольших объемах, выпускались созданные на базе несущей системы и агрегатов Ми-6 уникальные вертолеты-краны Ми-10 и строительно-монтажные Ми-10К. А с 1973 г. завод приступил к выпуску семейства армейских боевых вертолетов Ми-24 (в экспортном варианте – Ми-25, затем Ми-35), производство и модернизация которого продолжается здесь и поныне.

В 1977 г. Ростовский вертолетный завод был преобразован в Ростовское вертолетное производственное объединение (РВПО) и вскоре приступил к освоению уникальных сверхтяжелых вертолетов Ми-26, первый из которых вышел из цехов в 1980 г. Ми-26 сменили в производственной программе предприятия Ми-6, выпущенные в Ростове в количестве 874 экземпляров, и продолжают строиться и в настоящее время (на сегодня выпущено уже более трех сотен таких машин). После акционирования с 1 июля 1992 г. РВПО стало именоваться АООТ (затем ОАО) «Роствертол». В новом тысячелетии предприятию был выдан новый ответственный

Производство вертолетов «Ми» на ОАО «Роствертол»

| Тип вертолета | Годы серийного производства | Объем производства |
|--------------------|-----------------------------|--------------------|
| Ми-1 | 1956–1960 | 370 |
| Ми-6 | 1959–1980 | 874 |
| Ми-10 | 1964–1968 | 24 |
| Ми-10К | 1969–1975 | 17 |
| Ми-24Д, Ми-25 | 1973–1983 | 635 |
| Ми-24В, Ми-35 | 1976–1986 | 309 |
| Ми-24П, Ми-35П | 1981–1989 | 87 |
| Ми-26, Ми-26Т (ТС) | с 1980 | более 310 |
| Ми-28Н | с 2004 | более 20 |
| Ми-35М | с 2006 | более 10 |

Построенный в этом году очередной Ми-26ТС демонстрировал на праздновании 70-летия «Роствертола» имитацию пожаротушения, а уже спустя несколько дней после юбилея отправился к своему заказчику в КНР



В полете – отремонтированный на «Роствертоле» Ми-2

заказ – серийное производство армейских боевых вертолетов нового поколения Ми-28Н. Первая машина данного типа покинула сборочный цех «Роствертола» в начале 2004 г., а со следующего года Ми-28Н выпускаются в Ростове серийно. Кроме того, заводом освоены ремонт и модернизация строившихся в свое время по советской лицензии в Польше легких многоцелевых вертолетов Ми-2, предприятие участвовало в разработке и готовилось к производству новых вертолетов МВЗ им. М.Л. Миля – Ми-60МАИ, Ми-54 и др. На сегодня «Роствертол» является единственным в стране предприятием по производству вертолетов Ми-26, Ми-35 и Ми-28Н, ремонту и модернизации Ми-2.

№12/2008, с. 7). Второй китайский Ми-26ТС (№30-10) был изготовлен на «Роствертоле» к лету этого года и стал участником летной программы в рамках празднования 70-летия завода. Отправка его заказчику намечена на июль.

А в сборочном цехе предприятия тем временем продолжается постройка двух следующих Ми-26Т (№31-01 и 31-02). Не исключено, что они также отправятся в КНР, поскольку контракт на поставку второго Ми-26ТС предусматривает и возможность опциона еще на семь аналогичных машин.

Легендарная «двадцатьчетверка»

Несмотря на то, что серийный выпуск последних модификаций армейских боевых вертолетов Ми-24 для отечественных вооруженных сил был прекращен еще в 1989 г., «Роствертол» не расстается с этими машинами. Завод продолжает ремонт и модернизацию таких вертолетов для отечественных ВВС и зарубежных заказчиков, в т.ч. из стран СНГ. Например, в части российских ВВС уже поставлены модернизированные Ми-24ПН, отличающиеся установкой современных обзорно-прицельных систем, которые обеспечивают круглосуточное боевое применение вертолетов. Кроме того, продолжается серийное производство новых машин этого семейства для зарубежных заказчиков. Так, в 2006–2008 гг. в Венесуэлу отправились десять новых Ми-35М. Эти машины выгодно отличаются от выпускавшихся ранее в Ростове Ми-24В и Ми-35 наличием современных круглосуточных обзорно-прицельных систем и самого совершенного навигационного оборудования,

более мощных двигателей ВК-2500 и несущей системы с композитными лопастями. Комплекс конструктивных доработок позволил существенно улучшить летные данные машины, особенно в условиях жаркого климата и высокогорья. К сожалению, подобную технику отечественные Вооруженные Силы пока не заказывают...

Новый заказ на Ми-35М поступил в конце прошлого года из Бразилии. В ноябре 2008 г. во время визита в эту страну Президента России Дмитрия Медведева было объявлено, что Бразилия заключила контракт на закупку в России 12 боевых Ми-35М. Машины станут первыми образцами российской военной авиацион-



Крупнейшие в мире

Производство самых тяжелых и грузоподъемных в мире транспортных вертолетов Ми-26, способных поднимать до 20 т груза, ведется в Ростове уже почти три десятилетия. Такие машины состоят на вооружении ВВС России и ряда зарубежных стран, в т.ч. Индии. С середины 80-х выпускаются транспортные вертолеты Ми-26Т, широко применяемые в гражданской авиации России и в некоторых других странах. В последние годы такие машины нашли новых зарубежных заказчиков: в 2006–2008 гг. три новых Ми-26Т отправились в Венесуэлу, а в сентябре 2007 г. один Ми-26ТС был поставлен в лизинг в КНР. В прошлом году, под впечатлением высокой эффективности применения машины при ликвидации обрушившихся на эту страну последствий стихийных бедствий, китайская сторона приняла решение приобрести Ми-26ТС в собственность и заказала еще один аналогичный вертолет – контракт об этом был заключен 4 ноября 2008 г. (см. «Взлёт»

ной техники в этой латиноамериканской стране. Сегодня в цехах «Роствертола» уже полным ходом идут работы по постройке первой партии Ми-35М для Бразилии. Две машины уже оснащены двигателями, редукторами, втулкой несущего винта и большинством систем. Поставки первых Ми-35М в Бразилию должны начаться к концу этого года.

«Ночной охотник»

Особой гордостью «Роствертола» являются новейшие армейские боевые вертолеты Ми-28Н, рекомендованные в конце декабря прошлого года к принятию на вооружение ВВС России (см. «Взлёт» №1–2/2009, с. 28–37). Первый Ми-28Н был выпущен в Ростове еще пять лет назад – первый полет этой машины, ставшей вторым опытным экземпляром «Ночного охотника» и получившей бортовой №02, а затем №024, состоялся 25 марта 2004 г. Для масштабной программы

государственных совместных испытаний «Роствертол» выпустил в 2005–2007 гг. семь машин установочной партии (бортовые номера с 32 по 38), первая из которых поднялась в ростовское небо 27 декабря 2005 г. В прошлом году в Центр боевого применения и переучивания летного состава Армейской авиации ВВС России для освоения личным составом отпраздновали четыре следующие машины (№41–44), а в связи с завершением в декабре минувшего года Государственных совместных испытаний началось производство серийных Ми-28Н для поставок в строевые части ВВС России. Первые три из них (с синими бортовыми номерами 01, 02 и 03) 9 мая этого года стали участниками Парада Победы, пролетев над Красной площадью



Наиболее эффектный пилотаж на юбилее «Роствертола» продемонстрировал экипаж боевого вертолета Ми-35П



В воздушном празднике принял участие очередной Ми-28Н, выпущенный в Ростове в этом году

Москвы. В апреле в вертолетный авиаполк Северокавказского военного округа поступили еще три машины (№04–06).

Участниками празднования 70-летия «Роствертола» стали два следующих серийных Ми-28Н: машина с №07 выполнила демонстрационный полет, а с №08 показывалась гостям на статической стоянке. Отправка их в строевые части должна состояться в ближайшее время. А в сборочном цехе продолжается постройка других серийных Ми-28Н. По крайней мере один из них уже находится в высокой степени готовности. Всего же, как неоднократно заявляли руководители российских ВВС, в течение ближайших нескольких лет вертолетные полки получат почти полсотни Ми-28Н. Большие надежды в Ростове связывают и с перспективами экспортных поставок вертолетов Ми-28НЭ. По данным газеты «Ведомости», серьезный интерес к закупке таких машин уже проявили Венесуэла и Алжир.

Ми-2 и другие

Помимо постройки новых Ми-26Т, Ми-35М и Ми-28Н «Роствертол» сегодня занимается ремонтом и модернизацией ранее выпускавшихся заводом вертолетов. Кроме того, на предприятии освоены ремонт и модернизация легких многоцелевых вертолетов Ми-2, изготавливавшихся авиационной промышленностью Польши и по-прежнему широко эксплуатируемых как в России, так и во многих зарубежных странах. В Ростове-на-Дону эти машины получают принципиально новую несущую систему с композитными лопастями, что позволяет значительно продлить срок эксплуатации Ми-2, серийный выпуск которых уже давно прекращен. В прошлом году завод модернизировал таким образом 24 вертолета Ми-2. Один из модернизированных на «Роствертоле» Ми-2 стал участником летной программы празднования 70-летия завода. В будущем же предприятие готово

и к более радикальному совершенствованию машины. Совместно с МВЗ им. М.Л. Миля уже проработан вариант оснащения вертолета новыми газотурбинными двигателями – типа АИ-450 или «Арриус». Полноразмерный макет модернизированного таким образом вертолета Ми-2А в настоящее время находится в сборочном цехе «Роствертола».

Одним из наиболее серьезных технологических прорывов предприятия является освоение на Лопастном заводе «Роствертола» производства лопастей несущих и рулевых винтов для вертолетов различных типов из композитных материалов. Такие лопасти значительно надежнее в эксплуатации и позволяют существенно повысить летные и эксплуатационные характеристики винтокрылых машин. Композитные лопасти уже применяются на вертолетах Ми-28Н и Ми-35М, их устанавливают на модернизируемые в Ростове Ми-2. Готовится завод к производству таких лопастей и для модернизированных вертолетов семейства Ми-8/Ми-17.

Не менее впечатляет и производство лопастей для «супертяжеловесов» Ми-26Т. И хотя лопасти несущего винта Ми-26 имеют традиционную конструкцию, технология изготовления их стальных 300-килограммовых лонжеронов из цельной заготовки (трубы) по-своему уникальна. Готовая лопасть имеет длину более 14 м и весит 399 кг. Так что одних лопастей несущего винта над каждым Ми-26 почти 3,2 т! Однако именно они позволяют поднимать в небо до 20 т грузов.



Наталья ПЕЧОРИНА, Киев

АН-148 ВЫХОДИТ НА АВИАЛИНИИ УКРАИНЫ

2 июня на Украине, из Харькова в Киев, состоялся первый коммерческий пассажирский рейс нового регионального реактивного самолета Ан-148. Регулярная эксплуатация авиалайнера начата авиакомпанией «Аэросвит» совместно с АНТК им. О.К. Антонова. Пока на линии вышла машина, ставшая в свое время первым прототипом Ан-148 – опытный экземпляр №01-01 (UR-NTA), прошедший в прошлом году необходимые доработки конструкции до уровня сертифицированного Ан-148-100В. В дальнейшем «Аэросвит» планирует получать и серийные Ан-148, сборка которых уже несколько лет ведется киевским заводом «Авиант». Соответствующие контракты между заводом и лизинговой компанией «Лизингтехтранс» были заключены в июне 2007 – октябре 2008 г. и предусматривали начало поставок киевских Ан-148 еще с марта прошлого года. Однако до сих пор ни одного серийного Ан-148 «Авиант» пока не выпустил – по прогнозам, первый из них может подняться в воздух не раньше конца этого года. О непростой ситуации с освоением производства Ан-148 на Украине рассказывает киевский корреспондент «Взлёт» Наталья Печорина.

НО СУДЬБА ЕГО ПРОИЗВОДСТВА В КИЕВЕ ОСТАЕТСЯ ПОД ВОПРОСОМ

Первая встреча в «Борисполе»

В аэропорту «Борисполь» вернувшийся из первого пассажирского рейса самолет Ан-148 встречали министр транспорта и связи Украины Иосиф Винский (к моменту сдачи в печать этого номера уже бывший), министр промышленной политики Украины Владимир Новицкий, другие представители правительства Украины, а также генеральный конструктор АНТК им. О.К. Антонова Дмитрий Кива, генеральный конструктор ГП «Ивченко-Прогресс» Федор Муравченко, президент ОАО «Мотор Сич» Вячеслав Богуслаев, генеральный директор аэропорта «Борисполь» Борис Шахсуваров и др.

Приветствуя собравшихся на торжественном митинге в «Борисполе» в честь первого коммерческого полета Ан-148, Иосиф Винский отметил: «Сегодняшнее событие является знаковым для украинской гражданской авиации. Самолет Ан-148 имеет прекрасные летные характеристики.

Я абсолютно уверен в его надежности, долговечности, высоких характеристиках. Мы смогли, преодолев условия экономического кризиса, построить и начать эксплуатацию нового реактивного пассажирского самолета. Теперь поставлена цель создать серию из не менее чем 80 самолетов Ан-148 для обслуживания внутренних рейсов».

В свою очередь министр промышленной политики Украины Владимир Новицкий сообщил, что «на самолете такого класса на протяжении часа из Киева можно будет добраться и в Луганск, и во Львов, и в Симферополь. Практически это меняет ритм жизни и пассажиров, и авиаперевозчиков».

Генеральный конструктор Дмитрий Кива обратил внимание на высокий технологический уровень самолета: «Этот самолет объединил в себе все современные авиационные технологии, которые сегодня существуют. По сути, это – летающий компьютер. В этом огромная заслуга всех наших коллег,



необходимым принять участие в развитии авиационной инфраструктуры Украины и реализации ее государственных проектов».

В июне первый Ан-148 продолжил выполнять регулярные рейсы «Аэросвита» по маршруту Киев—Харьков—Киев, а после возвращения с авиасалона в Ле-Бурже стал летать в Симферополь, Львов, Одессу и Донецк, выполняя в среднем по одному рейсу в день. Всего авиакомпания намерена эксплуатировать десять подобных машин — пять Ан-148-100В и пять удлиненных Ан-148-200, недавно получивших на Украине новое название Ан-158. Прототип последнего, рассчитанного на перевозку до 99 пассажиров (при одноклассной компоновке салона), планируется изготовить в АНТК им. О.К. Антонова на базе второго опытного Ан-148 (№01-02, UR-NTB) к концу этого года. Ожидается, что в первый полет он поднимется в начале 2010 г.

Как все начиналось

Несмотря на оптимизм встречавших вернувшегося из первого рейса Ан-148, нельзя не отметить, что серийное производство и эксплуатация самолета на Украине развивается очень непростом. Имея преимущества во времени (с учетом момента начала работ по подготовке производства, по заявлению

и одного статического) началось в Киеве в марте 2002 г. Подготовка к серийному производству Ан-148 велась уже в 2003 г. на авиазаводах в Харькове (ХГАПП) и Воронеже (ВАСО). В сентябре 2004 г. в Киеве завершилось изготовление первого прототипа, и 17 декабря он впервые поднялся в небо с аэродрома «Святошино». В апреле 2005 г. к летным испытаниям присоединился второй прототип, в результате чего сертификат типа АР МАК был получен уже 26 февраля 2007 г. Таким образом, отставание от первоначального графика, предложенного АНТК, составило не более года—полтора.

А вот с серией задержки оказались более существенными. Уже в апреле 2004 г. пресс-служба АНТК им. О.К. Антонова сделала неожиданное для украинской стороны заявление о том, что окончательную сборку первых пяти серийных Ан-148 планируется осуществить в 2005 г. на мощностях российского Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО). Причиной такого решения называлась текущая загрузка ХГАПП, претендовавшего в тот период на роль головного серийного изготовителя Ан-148 на Украине. Согласно существовавшей схеме кооперации серийного производства Ан-148, в России, на мощностях ВАСО, должны были производиться носовая и хвостовая часть фюзеляжа самолета, мотогондолы, пилоны, хвостовое оперение, элементы механизации крыла, а на Украине — остальные агрегаты машины: на ХГАПП — средняя часть фюзеляжа, на киевском авиазаводе «Авиант» — кессонная часть крыла, на ПО «Южмаш» (Днепропетровск) — шасси, на ОАО «Мотор-Сич» (Запорожье) — двигатель Д-436-148 и вспомогательная силовая установка. В кооперационной программе задействовалось в общей сложности около 200 российских и украинских предприятий.

Для ХГАПП главным препятствием по участию в программе Ан-148 на тот момент стала высокая загруженность предприятия заказами на самолеты Ан-140 и Ан-74. Становилось ясно, что даже уже подписанная руководством ХГАПП серия контрактов на производство и поставку нескольких десятков самолетов Ан-140-100, Ан-74ТК-300 и Ан-74 различных модификаций не может быть выполнена. К тому же в этот период началось обострение противостояния киевских разработчиков в лице руководства АНТК им. О.К. Антонова и «молодого менеджмента» ХГАПП в лице Павла Науменко. Поэтому вести речь о постановке на производство в Харькове нового типа самолета оказалось нереально.

Кроме того, к этому моменту киевский «Авиант» остался без своей «хлебной кар-



Генеральный конструктор АНТК им. О.К. Антонова Дмитрий Кива (в центре) и генеральный директор авиакомпании «Аэросвит» Костадин Ботев (слева) на церемонии подписания Меморандума о сотрудничестве после встречи первого коммерческого рейса Ан-148

партнеров из Украины, России и других 12 стран, которых я хочу сердечно поблагодарить. Сегодня мы продолжаем работу. Уже начата постройка удлиненного варианта самолета — Ан-158».

Генеральный директор ЗАО «Аэросвит» Костадин Ботев выразил уверенность, что как базовый вариант Ан-148, так и его удлиненная версия могут успешно работать в составе воздушного флота авиакомпании. Он отметил, что «в то время, когда мировая и украинская индустрия авиоперевозок переживает кризис, «Аэросвит» считает

бывшего генерального конструктора АНТК им. О.К. Антонова Петра Балабуева, опережение российского проекта RRJ («Сухой Суперджет 100») составляло 2—3 года), территориальную и юридическую «близость» с разработчиком, а также довольно существенную по украинским меркам государственную поддержку, первый серийный Ан-148 на Украине на сегодня все еще не построен.

Этому способствовал целый комплекс причин. Как известно, изготовление первых трех прототипов Ан-148 (двух летных

точки» советских времен, когда приказом министра авиационной промышленности СССР от 30 ноября 1989 г. № 398 было принято решение о производстве на Киевском государственном авиационном заводе «Авиант» пассажирского самолета Ту-334. Такую машину построить в Киеве смогли, но только одну – 21 ноября 2003 г. с аэродрома «Святошино» был выполнен первый полет второго летного образца самолета Ту-334-100 (№94005). 30 декабря того же года разработчикам Ту-334-100 вручили сертификат типа АР МАК, но к тому времени уже было принято решение о переносе производства самолета в Россию, на авиационные заводы в Таганроге и Москве (Луховицах), а затем и в Казани. В результате, ни одного серийного Ту-334 в Киеве (как впрочем и в России) на сегодня так и не выпущено.

В конечном итоге, за ХГАПП было закреплено производство центроплана Ан-148, а головным украинским предприятием по производству самолета стал «Авиант», который от вала заказов не страдал, и для которого освоение нового типа пассажирского самолета стало бы спасением. В сентябре 2004 г. руководители АНТК им. О.К. Антонова, завода «Авиант», ВАСО, лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК) и ХГАПП подписали в Киеве соглашение о взаимодействии при серийном производстве, реализации и техническом сопровождении в эксплуатации самолетов Ан-148. При этом были определены авиазаводы, которые будут осуществлять сборку: на Украине – «Авиант», в России – ВАСО.

Для «Авианта» с 2006 г. эта программа стала уже основополагающей. В апреле 2006 г. тогдашний гендиректор «Авианта» Олег Шевченко заявил, что в течение года завод планирует выпустить уже три Ан-148. Далее объемы производства будут возрастать: в 2007 г. планируется произвести семь самолетов, а в 2008 г. – уже 14. Столь оптимистичные планы украинских авиастроителей основывались, прежде всего, на значительном портфеле заказов, однако не были подкреплены реальными усилиями по финансированию и подготовке производства, в связи с чем «Авиант» получил сертификат одобрения производства самолета Ан-148 лишь 10 августа 2007 г. Кроме того, теперь политическое противостояние в украинском самолетостроении переместилось в Киев.

Не слишком помогла и государственная поддержка, отсутствием которой до поры до времени противоборствующие стороны объясняли все срывы сроков и невыполнение своих обязательств. Так, «с целью внедрения долгосрочных про-

грамм обновления подвижного состава всех видов транспорта, машин, механизмов и оборудования» министерство транспорта и связи Украины в конце 2006 г. образовало ГП «Лизингтехтранс». Начиная с 2007 г. оно является исполнителем государственной программы «Приобретение самолетов Ан-148 через государственное лизинговое предприятие». Эта программа направлена на поддержку авиастроительной области Украины и внедрение в серийное производство нового реактивного регионального самолета Ан-148. За два года (2007–2008 гг.) «Лизингтехтранс» заказал строительство шести Ан-148, потратив на это в общей сложности 752,5 млн грн. (около 150 млн долл.).

Первые заказы

Еще в конце 2005 г. было объявлено о заключении первых твердых заказов на самолеты Ан-148 украинского производства. Они поступили из Казахстана – семь машин решила приобрести авиакомпания «Скат». Были произведены необходимые авансовые платежи, и на «Авианте» началось изготовление агрегатов для первых серийных Ан-148, которым уже в 2007 г. предстояло отправиться в Казахстан. Кроме того, намерение приобрести еще один Ан-148 высказала казахстанская компания «Беркут», обеспечивающая правительственные перевозки в республике. Однако в дальнейшем, по ряду причин, уже строящиеся машины были переориентированы на другого заказчика, которым стал «Лизингтехтранс».

В июне 2007 г. авиакомпания киевского авиаремонтного «Завода №410 ГА» выиграла конкурс «Лизингтехтранса» на получение в лизинг строящихся на «Авианте» двух первых серийных самолетов Ан-148-100 (№01-09 и 01-10). В декабре ей же достался и третий выставленный на конкурс самолет (№02-03). Кроме «Завода №410 ГА» участие в конкурсе принимали шесть компаний, в т.ч. Государственное авиационное предприятие «Украина», донецкая «Донбассаэро», «Луганские авиалинии» и российская «Сибавиатранс» и «Томск Авиа». Сам конкурс дважды переносился из-за отсутствия заявок. А теперь исполнение результатов конкурса откладывалось уже из-за отсутствия его предмета – серийных самолетов Ан-148.

Вначале стоимость одного самолета от ГП «Лизингтехтранс», передаваемого авиакомпаниям на условиях финансового лизинга, составляла 114 млн гривен (около 22,5 млн долл.), но к середине прошлого года она возросла до 150 млн гривен (примерно 30,9 млн долл. по курсу 2008 г.).



Первый серийный Ан-148-100 украинской сборки (№01-09) в цехе киевского завода «Авиант», июнь 2009 г.

Максимальный срок лизинга самолета составлял 10 лет, а лизинговая ставка оценивалась в 5–15% годовых. Но, по свидетельству и.о. гендиректора «Завода №410 ГА» Евгения Ластовки, условия контракта требовали пересмотра: лизингополучатель должен был сразу заплатить 25% стоимости и 10% комиссионных от оставшейся суммы, при этом лизинговая компания самоустранилась от решения целого ряда вопросов. Например, затраты на предусматриваемые в договоре случаи аварийной посадки заранее возлагались на эксплуатанта. Тогда же было заявлено, что точные сроки передачи и ввода в эксплуатацию самолетов пока неизвестны, а подготовка и сертификация летного и инженерного состава, базы техобслуживания не завершены, что делает начало лизинга нерентабельным.

В связи с задержкой выхода первых серийных Ан-148 украинской сборки, в качестве временной меры было предложено начать эксплуатацию доработанного до уровня сертифицированного Ан-148-100В опытного самолета №01-01 (UR-NTA). Но «Лизингтехтранс» был письменно уведомлен авиакомпанией о причинах невозможности его эксплуатации из-за массы нерешенных технических, организационных и финансовых вопросов. Поскольку самолет подвергался в ходе испытаний серьезным нагрузкам, надежность его в эксплуатации, по мнению руководителей «Завода



Александр Хрустичкий

| Заказы на самолеты Ан-148-100 украинского производства от лизинговой компании «Лизингтехтранс» | | | | | | |
|--|--|--------------------------|---|------------------|--|---------------------------|
| Серийный № самолета | Серийный № комплекта агрегатов производства ВАСО | Дата заключения договора | Стоимость по договору, млн грн (млн долл.)*** | Оплата договора | Техническая готовность (на начало 2009 г.) | Дата поставки по договору |
| 01-09 | 40-01 | 4.06.2007 | 114 (22,6) | 75% (13.12.2007) | 86% | Март 2008 г.*** |
| 01-10 | 40-02 | | 114 (22,6) | 75% (13.12.2007) | 68% | Декабрь 2008 г. |
| 02-03 | н/д | 7.12.2007 | 124,5 (24,7) | 75% (15.09.2008) | 68% | Июнь 2009 г. |
| 01-01* | – | 10.12.2007 | 133,4 (26,4) | 75% (18.12.2007) | 100% | Июль 2008 г. |
| 02-06 | 40-08 | 28.05.2008 | 150 (30,9) | 75% (8.12.2008) | 40% | Октябрь–декабрь 2009 г. |
| 03-02 | 41-02 | 7.10.2008 | 150 (30,8) | 6% (9.12.2008) | 15% | н/д |
| 03-05 | 41-05 | н/д | н/д | н/д | 8% | н/д |

* первый опытный самолет (регистрационный номер UR-NTA). Поставщик – АНТК им. О.К. Антонова (по остальным договорам поставщик – завод «Авиант»). Самолет фактически поставлен ЛТП 25 сентября 2008 г., эксплуатация в авиакомпании «Азросвіт» начата 2 июня 2009 г.
** по курсу НБУ на дату заключения договора
*** позднее перенесена на ноябрь 2008 г.

№410 ГА», была непредсказуемой. Кроме того, к весне 2008 г. машина практически исчерпала первоначальный ресурс (8 лет), и до первого ремонта ей оставалось лишь несколько месяцев. Начинать эксплуатацию «новой» техники с продления ресурса авиаконпания 410-го завода посчитала нерациональным и нецелесообразным, хотя сам замысел – потренироваться в эксплуатации и обслуживании на первом самолете – не отвергала, но вот условия предложила свои: должны быть учтены гарантии и механизмы господдержки в размере 70–80 млн грн. (14–16 млн долл.). Без пересмотра этих пунктов контракта авиаконпания завода №410, по мнению ее руководства, не могла обеспечить техническую поддержку эксплуатации вне рамок единой структуры и вынуждена

была бы отказаться от приемки машин, поскольку в противном случае ей пришлось бы доводить «сырую» машину за собственные средства, что при имеющейся лизинговой схеме могло сделать участь Ан-148 точно такой же, как у Ан-140.

Следствием описанных пертурбаций стал еще один конкурс ГП «Лизингтехтранс» по определению лизингополучателей первых трех Ан-148, назначенный на 27 ноября 2008 г. После нескольких переносов даты его проведения 1 апреля 2009 г. временная конкурсная комиссия «Лизингтехтранс» по результатам оценки полученных предложений признала победителем конкурса на получение трех самолетов Ан-148-100 (№01-09, 01-10 и 02-03) ...ГП «Авиационный научно-технический комплекс им. О.К. Антонова».

Однако началу эксплуатации по-прежнему мешало отсутствие объектов лизинга. Генеральный директор «Лизингтехтранс» Александр Власишен заявил о том, что договор на поставку первых двух серийных Ан-148 его предприятие подписало в начале июня 2007 г. Согласно его условиям, дату поставки самолетов стороны определили на март–июнь 2008 г. и сразу же, с 22 июня 2007 г., ГП «Лизингтехтранс» начал финансировать строительство. К декабрю 2008 г. «Авианту» было перечислено 171 млн гривен (более 34 млн долл.), что составило 75% стоимости двух Ан-148, как того требовали условия договора и порядка использования бюджетных средств. Конечные расчеты должны были производиться по истечении месячного срока со дня поставки заказа.

В марте 2008 г. «Авиант» обратился с просьбой о перенесении сроков поставки самолетов, мотивируя это рядом серьезных обстоятельств, которые осложнили ход производства. Завод в то время находился в крайне тяжелом положении – отсутствие серьезных заказов, некомпенсированные затраты на подготовку серийного производства Ан-148, а также задержки с поставкой комплектующих из других стран действительно «выбили» строительство из графика, поэтому сроки поставки были продлены до ноября–декабря 2008 г. Однако, в октябре прошлого года, без каких-либо новых аргу-

ментов и мотивации поступило очередное предложение: теперь срок поставки самолета №01-09 переносился уже на июнь 2009 г..

Чтобы как-то исправить положение, вернулись к отвергнутой ранее авиакомпанией 410-го завода схеме – ввести в эксплуатацию сначала опытный самолет Ан-148-100 №01-01. В начале июля прошлого года АНТК им. О.К. Антонова завершило его переоборудование для передачи государственной лизинговой компании «Лизингтехтранс». Затем самолет прошел серию наземных, летно-конструкторских и приемо-сдаточных испытаний, в ходе которых все бортовые системы лайнера были проверены в эксплуатационном режиме, и 25 сентября 2008 г., в ходе VI Международного авиакосмического салона «Авиасвит XXI» на аэродроме «Гостомель» под Киевом он был торжественно передан «Лизингтехтрансу». Затем последовала еще одна процедура определения эксплуатанта. Им оказался все тот же АНТК им. О.К. Антонова, который совместно с украинским лидером пассажирских авиаперевозок – авиакомпанией «Аэросвит» – 2 июня этого года в торжественной обстановке и выполнил первый коммерческий рейс из Харькова в Киев с пассажирами на борту.

Таким образом, сегодня эксплуатантом первого Ан-148 фактически являются две структуры: авиакомпания «Аэросвит», которая предоставляет свои коммерческие маршруты и сервис, и авиакомпания «Авиалинии Антонова» (*Antonov Airlines*), которая включила самолет в свой парк и является техническим эксплуатантом. После первого июньского рейса генеральный директор компании «Аэросвит» Костадин Ботев подтвердил готовность эксплуатировать еще десяток лизинговых Ан-148. 2 июня состоялось подписание «Меморандума о сотрудничестве по программе производства и поставок воздушных судов отечественного производства» между ЗАО «Авиакомпания «Аэросвит» и АНТК им. О.К. Антонова, согласно которому «Аэросвит» подтверждает свою заинтересованность в поставках и ком-

Марина Лысцева



мерческой эксплуатации 10 самолетов типа Ан-148 и Ан-158 в течение 2010–2012 гг. При этом стороны совместно инициируют перед Кабинетом Министров Украины рассмотрение вопроса о необходимости создания специальной рабочей группы для отработки механизмов привлечения внешнего финансирования поставок новых отечественных самолетов украинским авиаперевозчикам с учетом мирового опыта. В целом же, по оценкам «Лизингтехтранса», на Украине сохраняется устойчивый спрос на самолеты Ан-148, составляющий примерно 80 единиц.

Ан-148 на «Авианте»: что дальше?

Сейчас ясно, что украинское производство самолетов Ан-148 оказалось под серьезной угрозой. В начале мая на заводе «Авиант» прошла акция протеста против хронических невыплат зарплаты (с февраля по май этого года) и сокращения рабочей недели до трех дней. Заводчанам пообещали выплатить задолженность за февраль и март, но открытое проявление коллективом недовольства, естественно, мало способствует выполнению производственных планов. Действительно, из четырех самолетов Ан-148, оплата за которые завершена еще в декабре прошлого года, не готов ни один. Согласно условиям договора поставки, предусмотрена взаимная ответственность сторон за нарушение обязательств, в т.ч. ответственность «Авианта» за несвоевременную передачу самолетов – это пеня, а также проценты за использование денежных средств из расчета учетной ставки НБУ за каждый день прострочки, что в общем составляет около 35 млн грн. (до 7 млн долл.).

«Лизингтехтранс» в свою очередь намерен предъявить иск о принудительном выполнении договора. Не исключено, что в процессе слушаний по этому делу будут предъявлены дополнительные требования, т.е. штрафные санкции, предусмотренные договором. Кроме того, «Авиант» по-прежнему не выполнил условия контракта на поставку самолетов Ан-148 казахстанской авиакомпании «Скат», которая проплатила 5 млн долл. еще в 2006 г. По состоянию на сегодня сроки выполнения этого заказа перенесены на 2012 г.

Ситуация усугубляется и новыми «идеями» по обустройству серийного производства. На апрельском совещании Кабинет министров Украины поручил министерству промышленной политики и министерству транспорта и связи проработать вопрос о разрыве контракта между «Лизингтехтрансом» и «Авиантом» с целью продажи самолетов, которые строятся заводом, Объединенной авиастроительной корпорации России. Как уже сообщалось в украинских СМИ, ранее велись переговоры о продаже одного из трех строящихся Ан-148 (№02-03) в виде комплекта агрегатов Воронежскому акционерному самолетостроительному обществу, в планах которого на этот год стоит сборка четырех Ан-148. Это косвенно подтверждается тем, что в настоящее время машина с таким серийным номером уже не фигурирует в планах «Лизингтехтранса», а вместо нее, помимо первых двух самолетов №01-09 и 01-10 значатся машины №02-06, 03-02 и 03-05 (соответствующие комплекты агрегатов, поставляемые для сборки этих самолетов из Воронежа, имеют на ВАСО №40-01,

| Производственная кооперация российских и украинских предприятий по изготовлению агрегатов серийных самолетов Ан-148 | | |
|---|-----------|---|
| Поставщик самолета (окончательная сборка) | Авиант | ВАСО |
| Ф1 | Авиант | Авиант (до 2010 г.) ВАСО (с 2010 г.) |
| Ф2 | Авиант | Авиант (до 2010 г.) ВАСО (с 2010 г.) |
| Ф3 | ВАСО | ВАСО |
| Крыло (консоли) | Авиант | Авиант (до 2012 г.) ВАСО (с 2011 г.) |
| Центроплан | ХГАПП | ХГАПП (до 2012 г.) ВАСО (с 2011 г.) |
| Оперение, механизация | ВАСО | ВАСО |
| Мотогондолы, пилоны | ВАСО | ВАСО |
| Люки, двери, обтекатели | ВАСО | ВАСО |
| Шасси | ЮМЗ | ЮМЗ; Авиаагрегат |
| Двигатели | Мотор-Сич | Мотор-Сич; Салют |

Тем временем в Воронеже...



40-02, 40-08, 41-02 и 41-05). Так что не исключено, что находящиеся с 2005 г. в разных степенях постройки киевские машины в будущем вполне могут обрести российскую «прописку».

Таким образом, на момент сдачи этого номера в печать в эксплуатации в гражданской авиации Украины находился лишь первый опытный Ан-148-100В постройки АНТК им. О.К. Антонова. До начала парижского авиасалона он успел выполнить 14 рейсов и перевез около 800 человек. По возвращению из Ле-Бурже он продолжает довольно активно летать, выполняя по одному–два рейса в день из Киева в Симферополь, а также в Харьков, Львов и Одессу.

Судьба же остальных самолетов, строящихся на «Авианте», становится все более туманной: сроки сдачи срываются уже в третий раз, задержка составляет уже полтора–два года, а стоимость достигла 30 млн долл., что существенно превышает обнародованные ранее цифры и делает покупку все менее рентабельной. Процент технической готовности «лучшего» на сегодня самолета №01-09, по информации самого завода «Авиант», не превышает 85%, а двигатели для него еще не поставлены. Как сообщал 2 июня в своем репортаже из «Борисполя» портал *avia.ru*, машина может быть готова только к концу этого года, а две последующие, готовность которых оценивается в 70% и 30% соответственно, смогут подняться в воздух в лучшем случае в 2010 г. По-видимому, все перспективы развития семейства самолетов Ан-148 теперь уже связаны только с Россией.

Пока в Киеве в вялотекущем режиме продолжают работы по сборке серийного Ан-148 №01-09, Воронежское акционерное самолетостроительное общество уже готовится к передаче своих первых машин заказчику. Сборка головного воронежского Ан-148-100В (№40-03) завершилась в начале июня. 9 июня машина успешно прошла частотные испытания и 11 июня была впервые выкачена из ворот сборочного цеха. После испытаний опрессовкой фюзеляжа и дождеванием она отправилась на окраску. 9 июля Ан-148-100В №40-03, уже в «ливрее» ГТК «Россия» и с регистрационным номером RA-61701 поступил на заводскую летно-испытательную станцию. Ожидается, что в августе он будет передан заказчику, а 18–23 августа – станет участником авиасалона МАКС-2009, после которого сможет приступить к выполнению коммерческих рейсов.

Следом за первой машиной в Воронеже заканчивается сборка самолета №40-04, которую также планируется завершить этим летом. Третья машина (№40-06) по состоянию на 1 июля находилась на этапе крупноузловой сборки, ожидая поступление комплекта агрегатов с «Авианта» (он в этот момент уже был на российско-украинской границе, готовясь к таможенному оформлению). Самолет должен быть готов до конца этого года. А срок готовности четвертого запланированного на 2009 г. воронежского Ан-148 (№40-07) зависит от поставки комплекта агрегатов с Украины. Этот вопрос в настоящее время обсуждается.

Все четыре первых воронежских Ан-148-100В отправятся в ГТК «Россия» и

имеют 68-местную компоновку пассажирских салонов (8 мест в бизнес-классе и 60 – в экономическом). Оставшиеся два самолета по имеющемуся контракту на шесть машин, планируется передать авиакомпании в течение 2010 г. В следующем году ВАСО должно начать также поставки таких самолетов компании «Полет», которая заказала десять 68-местных Ан-148-100Е с увеличенной дальностью полета. На 2010 г. намечена также передача первых самолетов авиакомпания «Московия» (заказано десять Ан-148-100В в компоновке на 73 места) и «Атлант-Союз» (на недавнем авиасалоне в Ле-Бурже подписано соглашение о приобретении в 2010–2012 гг. 30 самолетов Ан-148-100 и Ан-148-200, твердый контракт на них планируется заключить в августе этого года). Таким образом, на сегодня портфель твердых заказов на самолеты Ан-148 воронежской сборки составляет 26 машин, а с учетом заказа «Атлант-Союза» и опциона ГТК «Россия» достигнет 62 единиц. Финансирование производства и поставок всех воронежских Ан-148 осуществляет лизинговая компания «Ильюшин Финанс». Производственным планом ВАСО на 2010 г. предусмотрен выпуск восьми Ан-148, в 2011 г. темп производства должен возрасти до 12, а с 2012 г. достичь 20 машин ежегодно. К 2011–2012 гг. ВАСО должно полностью освоить цикл самостоятельного производства всех агрегатов планера Ан-148, что обеспечит своевременное выполнение объема имеющихся и перспективных заказов и снимет с повестки дня болезненный вопрос зависимости от поставки агрегатов с Украины.



Владимир Карюзов / ОАК



Власти Республики Узбекистан после обретения независимости в 1991 г. взяли развитие гражданской авиации у себя в стране под строгий контроль. Благодаря целенаправленному финансовому вливанию бюджетных средств только в одну авиакомпанию, управляющей ко всему прочему и всеми узбекскими аэропортами, молодая центрально-азиатская страна добилась того, что ее национальный авиаперевозчик – «Узбекистон Хаво Йуллари» (*Uzbekistan Airways*), перевооружившийся на довольно современные магистральные самолеты западного производства, – за короткое время занял ведущие позиции у себя в регионе. Однако сегодня на пути дальнейшего развития гражданской авиации Узбекистана стоит проблема конкуренции в небе. Монополизм «Узбекистон Хаво Йуллари» не способствует реализации амбиций руководства страны по превращению территории Республики Узбекистан в транзитный пункт между Западом и Востоком.

В НЕБЕ НАД ХЛОПЧАТНИКОМ АВИАПЕРЕВОЗКИ ПО-УЗБЕКСКИ

Артём КОРЕНЯКО

Первая «иномарка» в воздушном флоте национального авиаперевозчика Узбекистана – широкофюзеляжный лайнер А310-300. Такие машины летают из Ташкента с 1993 г.



Воздушный транспорт в жизни Узбекистана

Напомним, что такие города Узбекистана, как Самарканд и Бухара в древние и средневековые времена были частью Великого шелкового пути, соединяющего Китай и Средиземноморье. А на современном этапе, по мнению экспертов, Узбекистан обладает благоприятными возможностями для повышения эффективности использования своих транзитных возможностей. Одна из них связана с динамично развивающимся торгово-промышленным обменом между странами Европы и Азии. По оценкам международных аналитических центров, транзитные потоки в направлениях из Юго-Восточной и Восточной Азии в Европу ежегодно оцениваются в 350–400 млрд долл. При этом по приблизительным подсчетам, до 20%

транзитных потоков могут проходить через территорию республики. Но, чтобы заполучить часть пирога в 70–80 млрд долл. в год, местным властям необходимо решить глобальную задачу – создать для грузоотправителей и перевозчиков наиболее выгодные условия движения по транспортным коридорам, проходящим через территорию Узбекистана.

Особое место в вопросах привлечения транзитных грузов должны занимать международные транспортные терминалы и центры логистики. Эти центры должны координировать деятельность различных видов транспорта, что весьма важно в условиях стран Центральной Азии, не имеющих выходов к открытому морю. При этом, естественно, составной частью транспорт-

| Парк самолетов и вертолетов гражданской авиации Узбекистана, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Узбекистан (по состоянию на апрель 2009 г.) | | |
|--|------------|--------|
| Класс ВС | Тип ВС | Кол-во |
| Магистральные | A310-300 | 3 |
| | B757-200 | 1* |
| | B767-300 | 1** |
| | Ил-86 | 4*** |
| Региональные | Ty-154 | 6 |
| | RJ85 | 3 |
| | Ил-114 | 1 |
| | Ил-114-100 | 3 |
| | Ан-24 | 10 |
| Грузовые | Як-40 | 8 |
| | A300-600F | 2 |
| | Ил-76ТД | 16 |
| Легкие | Ан-12 | 7 |
| | Ан-26 | 2 |
| Вертолеты | Ан-2 | 92 |
| | Поиск-06СХ | 8 |
| Вертолеты | Ми-2 | 4 |
| | Ми-8 | 15 |
| Всего | | 186 |

* еще 5 самолетов B757-200 авиакомпании «Узбекистон Хаво Йуллари» зарегистрированы на Бермудских островах
 ** еще 4 самолета B767-300 авиакомпании «Узбекистон Хаво Йуллари» зарегистрированы на Бермудских островах
 *** находятся на хранении, эксплуатация прекращена в 2006 г.

Источник: официальный веб-сайт Государственного реестра Республики Узбекистан (www.icsaa.uz)

ных коммуникаций Узбекистана является авиация.

По данным Комитета по статистике Республики Узбекистан, в прошлом году всеми видами транспорта (включая трубопроводный) было перевезено 966,1 млн т грузов, что на 9,9% больше, чем в 2007 г. За 2008 г. грузооборот в стране составил 84 млрд т-км (106,7% к уровню 2007 г.), а пассажирооборот – 64,6 млрд пасс.-км (113,7%). Вклад воздушного транспорта в эти цифры, прямо скажем, минимален: за 2008 г. он перевез всего 6 тыс. т грузов, что составило 89,6% от уровня 2007 г. Грузооборот воздушного транспорта в прошлом году составил 83,3 млн т-км (108,6%). Таким образом, в общем объеме перевозок грузов в Республике Узбекистан воздушный транспорт занимает менее 0,1% по грузообороту и всего-навсего 0,001% по суммарной массе перевезенных грузов!

Вклад воздушного транспорта в пассажирские перевозки Узбекистана также невелик. Так, в 2008 г. им было перевезено 1,53 млн человек (рост на 13,7%). По показателю пассажирооборота доля воздушного транспорта в 2008 г. составила 8,7% (5,6 млрд пасс.-км).

Что касается результатов первых трех месяцев этого года, то воздушным транспортом воспользовалось 408,3 тыс. чел., что на 13,8% больше чем в январе–марте прошлого года. А пассажирооборот составил 1192,6 млн. пасс.-км (падение или на 3,1%). Отправление грузов воздушным транспортом осталось на уровне аналогичного периода 2008 г., а грузооборот уменьшился на 23,1%. Отметим, что снижение показателей грузооборота и пассажирооборота на воз-

душном транспорте Республики Узбекистан в январе–марте текущего года коррелируется с общим состоянием мировой экономики: поездок и перевозок грузов на дальние расстояния в целом стало меньше.

Таким образом, доля авиационного транспорта на рынке как грузовых, так и пассажирских перевозок в Узбекистане крайне низка. Коэффициент авиаподвижности населения Узбекистана по данным 2008 г. составил всего 0,055, что примерно в 5 раз ниже, чем в России, и не менее чем на порядок меньше аналогичного показателя развитых стран. Столь низкое пользование узбекскими гражданами воздушным сообщением предопределено общим относительно низким уровнем жизни населения в стране. Численность занятого населения в экономике по данным Комитета по статистике в 2008 г. составило чуть более 11 млн чел. (40% от всего населения). Кроме того, по данным Всемирного банка за 2008 г., ВВП Республики Узбекистан по сравнению с другими странами занимает невысокое 70-е место: в расчете на душу населения в прошлом году он составлял 2383 долл., что в несколько раз меньше, чем в России. Данные обстоятельства сегодня не могут не затруднять поступательное развитие гражданской авиации Узбекистана.

До недавнего времени

Регулярное воздушное сообщение появилось в Узбекистане в 1932 г. Тогда пассажиры совершали полеты на самолетах «Юнкерс», У-2 и АНТ-9. Узбекская ССР была связана воздушными линиями с 45 городами СССР. Но что сразу бросалось в глаза в старом расписании – это полное отсутствие международных рейсов, кроме одного – в Дели, да и он начинался в Москве. В наследство от «Аэрофлота» Республика Узбекистан получила довольно крупный парк пассажирских самолетов советского производства, в котором только десяток Ил-86 и три Ту-154М можно было считать относительно современными. Помимо них узбекскую регистрацию (UK-*****) получили еще 28 самолетов Ту-154 более ранних модификаций (два Ту-154Б, четыре Ту-154Б-1 и целых

22 Ту-154Б-2), а также 25 турбовинтовых Ан-24 (два – в варианте Ан-24РВ, остальные – Ан-24Б) и 27 реактивных региональных Як-40. А число поршневых бипланов Ан-2, привлекавшихся главным образом, к сельхозработам, значительно превышало сотню.

Немало на территории республики оказалось и самолетов транспортной авиации, главным образом, реактивных магистральных Ил-76, что не удивительно: ведь именно в Ташкенте располагался единственный в Советском Союзе завод, осуществлявший их серийный выпуск. Кстати, Узбекистан являлся одной из трех республик СНГ (помимо России и Украины), в которой после распада СССР существовала собственная авиационная промышленность. Но в 90-е гг. Ташкентское авиационное произ-



Советское «наследие» узбекской гражданской авиации: Ил-86, эксплуатация которых в Узбекистане уже прекращена в 2006 г., и Ту-154 (слева), количество которых в парке НАК сократилось после 1991 г. с 31 до шести

Сергей Сергеев



Сергей Сергеев

Один из трех Ту-154Б-2, еще летающих в Узбекистане. Помимо них в стране продолжается эксплуатация трех более совершенных Ту-154М



Валентин Морозов



Валентин Морозов

Наиболее массовый тип грузового самолета Узбекистана – Ил-76. Такие машины эксплуатируются шестью из семи узбекских авиакомпаний, а также ВВС республики

водственное объединение им. В.П. Чкалова (ТАПОиЧ) стало приходить в упадок, что повлекло за собой резкое снижение объемов выпуска новых самолетов Ил-76, вплоть до срыва выполнения ряда уже заключенных контрактов, а также крайне медленное освоение производства новых турбовинтовых региональных самолетов Ил-114.

С начала 90-х гг. узбекское правительство, понимая значение воздушных перевозок для страны, сумело не только удерживать от распада эту сферу транспортной экономики, но и всячески поддержать ее, в частности, за счет привлечения отечественных и иностранных инвестиций, подготовки кадров, обновления парка воздушных судов. В отличие от России и других стран СНГ в республике не пошли на дробление воздушного флота на частные или мелкие компании, а наоборот, сконцентрировали авиационные ресурсы. 28 января 1992 г. президент страны Ислам Каримов своим указом создал Национальную авиакомпанию (НАК) «Узбекистон Хаво Йуллари», которая до настоящего времени является монопольным владельцем 12 аэропортов Узбекистана и считается флагманским авиаперевозчиком.

Первые международные рейсы из столицы Узбекистана Ташкента в страны Азии были совершены на самолетах советского производства. Но затем, начиная с 1993 г., в Европе и США были приобретены западные лайнеры, что позволило еще более расширить географию полетов. В 90-е гг., наверное, не проходило и полугодия, как открывался новый международный маршрут. В 1992 г. состоялся первый рейс в Лондон, началось освоение маршрутов в Дели, Куала-Лумпур, Тель-Авив, Пекин. В 1993 г. открылись рейсы во Франкфурт-на-Майне и Бангкок, в 1994-м – в Афины и Сеул, в

| Авиакомпании гражданской авиации Республики Узбекистан, работающие по состоянию на лето 2009 г. | | | | | |
|---|--|-------------------|-----------------|---------------------------|---|
| Наименование авиакомпании | Разрешенный вид деятельности | Номер сертификата | Год образования | Срок действия сертификата | Типы ВС |
| НАК «Узбекистон Хаво Йуллари» | Перевозка пассажиров и грузов на МВЛ и ВВЛ | 1-0 | 1992 | 10.03.2012 | A310, B757, B767, RJ85, Ил-86, Ту-154, Ил-114, Ан-24, Як-40; Ан-2; А310F, Ил-76; Ми-2, Ми-8 |
| ГАО «ТАПОиЧ» | Перевозка грузов на МВЛ и ВВЛ | 2-0 | 1995 | 29.06.2009 | Ил-76 |
| СП «Авиализинг» | Перевозка грузов на МВЛ и ВВЛ | 3-0 | 1993 | 1.12.2009 | Ил-76 |
| Qanot Sharq | Перевозка грузов на МВЛ | 4-0 | 2004 | 20.12.2009 | Ил-76 |
| ТАРС Авиатранс (ДП ГАО «ТАПОиЧ») | Перевозка грузов на МВЛ и ВВЛ | 5-0 | 2005 | 15.01.2010 | Ил-76, Ан-12 |
| ЗАО «Самаркандские авиалинии» | Перевозка грузов на МВЛ и ВВЛ | 7-0 | 2005 | 10.05.2010 | Ил-76, Ан-12 |
| МАПП «Агро парвоз» (САР) | Авиационные работы. | 1-С | 1997 | 25.03.2010 | Ан-2, Ми-8 |
| МВЛ – международные воздушные линии; ВВЛ – внутренние (местные) воздушные линии | | | | | |

Источник: Госавианадзор Узбекистана (www.uzsaa.uz)

1995-м – в Нью-Йорк, Стамбул, Шарджу и Джидду. И этот список можно продолжать долго. Так, уже в новом тысячелетии налажены полеты в Рим, Бирмингем, Амритсар, Париж, Осаку и Токио, Дакку, Ханой, Хо Ши Мин и Шанхай, а также другие города мира. Сегодня «Узбекистон Хаво Йуллари» выполняет рейсы на регулярной основе более чем в 40 городов стран Европы, Азии и Америки, представительства авиакомпании действуют в 24 странах мира.

Воздушный монополист

У национального авиаперевозчика «Узбекистон Хаво Йуллари» в Узбекистане конкурентов действительно нет. По данным Госавианадзора республики, в перечень авиакомпаний, имеющих сертификат на деятельность в гражданской авиации Республики Узбекистан, входит всего семь предприятий (см. таблицу). При этом все виды авиационной деятельности, в т.ч. пассажирские перевозки на внутренних и международных линиях, разрешены только НАК, а остальным компаниям приходится довольствоваться лишь грузовыми перевозками и спецработами.

Авиакомпания имеет статус объединения, состоящего из структурных единиц, обладающих правами юридических лиц, и действует на принципах хозяйственного расчета, самофинансирования и самоокупаемости.

Более того, Национальная авиакомпания Республики Узбекистан настолько всемогуща, что до создания 16 июня 1998 г. Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов (Госавианадзор РУ) имела право экспертизы и подписания межправительственных соглашений в сфере авиации, установления авиационных норм, выдачи лицензий на внутренние и международные авиаперевозки. Однако и по сей день некоторые немаловажные функции государственного регулирования остались за НАК. Например, в состав «Узбекистон Хаво Йуллари» входит предприятие по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением – Центр «Узаэронавигация». Это практически аналогично тому, если бы, например «Аэрофлоту» или «Трансаэро» подчинялась «Росаэронавигация»...

Что касается парка ВС страны, то современными самолетами обладает опять-таки только НАК. По состоянию на 5 апреля 2009 г. в Государственный реестр Республики Узбекистана внесено 184 ВС советского, узбекского и западного производства (см. таблицу). Помимо лайнеров, имеющих узбекские регистрационные номера, в парке НАК «Узбекистон Хаво Йуллари» есть девять самолетов, зарегистрированных на Бермудах. Средний возраст западных лайнеров национального перевозчика сравнительно невелик и насчитывает около 11 лет, при этом 12 из имеющихся сейчас в парке компании 19 «иномарок» поставлены в республику новыми, прямо с заводов-изготовителей. Это относится ко всем «Боингам» 767 и региональным RJ85, а также части «Боингов» 757 и А310. Остальные машины пришли в Узбекистан в возрасте не более 2–5 лет (за исключением разве что «грузовиков» А300-600F).

Самолеты отечественного, узбекского, производства представлены транспортными Ил-76ТД и региональными Ил-114. До недавнего времени в парке «Узбекистон Хаво Йуллари» летал только один Ил-114 с российскими двигателями ТВ7-117С (УК-91002) и один Ил-114-100 (УК-91102) с канадской силовой установкой (официально регулярная эксплуатация самолетов Ил-114 в Узбекистане стартовала 27 августа 1998 г.). Кроме того, время от времени эксплуатировался грузовой Ил-114Т (№03-01, УК-91005), находящийся сейчас на хранении. Но в прошлом году, наконец, стартовая программа обновления региональной составляющей парка НАК новыми Ил-114-100 с модернизированным комплексом оборудования. Всего, согласно имеющемуся контракту, ТАПОиЧ должно произвести и поставить перевозчику шесть новых самолетов. Эксплуатация первого из них начата в сентябре прошлого года, второго – в феврале нынешнего. Третий новый Ил-114-100 (№02-04) должен совершить первый полет нынешним летом. В разных стадиях постройки находятся и остальные машины по этому контракту. Современные отечественные Ил-114-100 должны заменить на внутренних линиях Узбекистана устаревшие самолеты советского производства Ан-24 и Як-40. На них будут выполняться также ряд рейсов в соседние страны СНГ. По словам генерального директора компании «Узбекистан Хаво Йуллари» Валерия Тяна, Ил-114-100 «прикроют» все местное расписание и частично региональное – в Бишкек, Алма-Ату и др.

С помощью самого большого в республике парка и своего монопольного положения на рынке авиауслуг НАК «Узбекистон Хаво

Йуллари» в 2008 г. перевезла 2,069 млн пассажиров, что на 4% больше, чем в 2007 г. При этом, по словам официального представителя авиакомпании, увеличилась средняя пассажирская загрузка на один рейс с 86 пасс. в 2007 г. до 90 пасс. в 2008-м. Также за прошлый год достигнут рост по грузоперевозкам (включая платный багаж): всего перевезено 22,2 тыс. тонн, что на 6,4% больше, чем в 2007 г. Рост по перевозке почты составил 4%. Стоит отметить, что по показателю перевезенных пассажиров за прошлый год НАК находится в первой десятке авиакомпаний на постсоветском пространстве.

Однако, несмотря на практически неограниченную государственную поддержку, общий парк самолетов в Республике

того, на продажу выставлена часть парка грузовых Ил-76ТД и вертолетов Ми-2, еще годных к летной службе.

Плюс ко всему Госавианадзором в 2009 г. издан приказ о временном приостановлении эксплуатации самолетов, прослуживших 25 лет, что в конечном итоге ударит по всем узбекским перевозчикам, кроме НАК. Приказ вступил в силу с 7 мая этого года и принят «в целях повышения безопасности полетов воздушных судов и ответственности перед гражданами за их жизнь, а также предотвращения авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации Узбекистана».

Согласно документу, эксплуатация самолетов, прослуживших календарный срок 25 лет, и тех, которые не соответствуют



Среднемагистральные узкофюзеляжные «Боинги» 757-200 летают в узбекском небе уже 10 лет. Помимо пяти машин на регулярных пассажирских перевозках еще одна с 1996 г. обслуживает руководство страны

Узбекистан продолжает сокращаться. Если в апреле этого года, как было сказано выше, узбекские регистрационные номера украшали борта 184 ВС, то еще два года назад таких летательных аппаратов насчитывалось 237. Например, Ил-76 стало меньше на две единицы, Ил-86 – на четыре, Ан-2 – на 37, Ми-8 – на 6, Ми-2 – на 8. Кроме того, надо понимать, что не все имеющиеся в Государственном реестре ВС находятся в реальной эксплуатации.

Напомним, что НАК «Узбекистон Хаво Йуллари» еще в конце 2006 г. выставила на открытые торги 22 бывших в употреблении лайнера советского производства, т.к. они перестали устраивать компанию по своим эксплуатационным и экономическим характеристикам. Было принято решение продать восемь Ил-86, пять Ту-154Б, а также запасные двигатели к ним. Кроме

Конвенции о международной гражданской авиации, будет приостановлена до 1 мая 2010 г. Данный приказ касается как воздушных судов, зарегистрированных в Узбекистане, так и судов иностранной регистрации.

Что касается обновления самолетного парка авиаперевозчика, то данный процесс в основном будет осуществляться за счет поступления новых «иномарок» (о заказе на Ил-114-100 уже говорилось выше). За последние два года были заключены очередные контракты с крупнейшими мировыми производителями – «Боингом» и «Эрбасом». 30 мая 2007 г. был подписан договор о финансовом лизинге двух новейших дальнемагистральных самолетов «Боинг» 787-8 со сроком поставки в 2012–2014 гг., а 28 июня того же года – о финансовом лизинге шести среднемагист-



Самый крупный на сегодня самолет гражданской авиации Узбекистана – широкофюзеляжный дальнемагистральный «Боинг» 767-300ER. Национальный перевозчик за последние 13 лет приобрел пять новых лайнеров этого типа, в т.ч. один – для правительственных перевозок

Алексей Михеев



ральных A320 со сроком поставки в 2011–2012 г. (первые четыре машины, укомплектованные двигателями CFM56-5B, должны прибыть в 2011 г., оставшиеся – в 2012 г.). Затем, из-за задержек в реализации программы «Дримлайнера» и переноса срока его поставки узбекской авиакомпанией на 2016 г., НАК было предложено в качестве временной меры взять в лизинг в 2012–2013 г. четыре «Боинга» 767-300ER. Соглашение об этом было подписано 30 октября 2008 г. Кроме того, в декабре 2008 г. был заключен еще один контракт на поставку среднемагистральных «Эрбасов», по которому «Узбекистон Хаво Йуллари» получит в 2013–2014 г. еще четыре A320-200. Таким образом на сегодня планы по обновлению парка национального перевозчика Узбекистана предусматривают получение в 2011–2016 г. 16

новых зарубежных самолетов – двух B787, четырех B767 и десяти A320.

Плюс ко всему НАК «Узбекистон Хаво Йуллари» в скором времени вступит в мировой авиальянс «Скайтим» (*SkyTeam*). Проводником данной идеи стал давний партнер узбекских авиаторов – южнокорейская авиакомпания «Кореан Эйр» (*Korean Air*). Перед НАК был поставлен ряд задач, которые необходимо выполнить, чтобы соответствовать стандартам альянса. После выполнения соответствующих требований, Национальная авиакомпания заключит Соглашение о приверженности альянсу, подтверждающее полноправное вступление в «семью «Скайтим». Это знаковое событие для гражданской авиации Республики Узбекистан неоднократно переносилось и теперь ожидается в 2010 г.

На пути вступления в авиальянс, с 1 ноября 2008 г. НАК стала членом Клиринговой палаты IATA. Это дало возможность повысить оперативность взаиморасчетов с иностранными партнерами за предоставление услуг в области авиаперевозок.

Аэропорты ждут

Существенными факторами превращения Узбекистана в крупный транзитный авиационный узел являются развитие инфраструктуры и расширение спектра авиационных услуг. Сеть аэропортов Узбекистана является важнейшей частью государственной транспортной инфраструктуры, способствующей скоростному сообщению между областями и столицей страны, а также с различными странами мира. Грамотно использованные иностранные кредиты дали возможность реконструировать часть аэропортов республики. Новые взлетно-посадочные полосы теперь способны принимать самолеты любых типов, а терминалы – заметно увеличивающийся поток пассажиров. Практически из всех периферийных аэропортов республики сегодня выполняются прямые рейсы в города России и СНГ.

По данным Госавианадзора, на начало 2009 г. в Государственный реестр гражданских аэродромов входят 13 аэропортов, 12 из которых – «Бухара», «Самарканд», «Наманган», «Термез», «Карши», «Ташкент», «Андижан», «Навои», «Нукус», «Ташкент-Восточный», «Сергели» и «Ургенч» – управляются НАК «Узбекистон

| Самолеты зарубежного производства в парке авиакомпании «Узбекистон Хаво Йуллари» (по состоянию на июнь 2009 г.) | | | | | |
|--|-----------------------|------------|-------------|---------------|------------------------|
| Тип самолета | Регистрационный номер | Серийный № | Год выпуска | Дата поставки | Предыдущий эксплуатант |
| A310-324 | UK-31001 | 574 | 1991 | 14.06.1993 | Ecuatoriana |
| | UK-31002 | 576 | 1991 | 02.07.1993 | |
| | UK-31003 | 706 | 1998 | 15.06.1998 | * |
| B757-23P** | UK-75700 | 28338/731 | 1996 | 19.10.1996 | * |
| B757-23P | VP-BUV | 30060/875 | 1999 | 03.09.1999 | |
| | VP-BUD | 30061/886 | 1999 | 09.12.1999 | |
| B757-231 | VP-BUH | 30339/896 | 1999 | 27.09.2004 | American Airlines |
| | VP-BUI | 28487/878 | 1999 | 10.10.2004 | |
| | VP-BUJ | 28488/884 | 1999 | 22.10.2004 | |
| | VP-BUA | 28370/635 | 1996 | 27.11.1996 | |
| B767-33PER | VP-BUZ | 28371/650 | 1997 | 07.03.1997 | * |
| | VP-BUF | 33078/928 | 2004 | 17.12.2004 | |
| B767-3CB | VP-BUE | 33469/904 | 2003 | 04.10.2003 | * |
| B767-33P** | UK-67000 | 35796/958 | 2007 | 25.08.2007 | |
| RJ85 | UK-80002 | 2309/309 | 1997 | 04.07.1997 | * |
| | UK-80001 | 2312/312 | 1997 | 19.12.1997 | |
| | UK-80003 | 2319/319 | 1997 | 23.12.1997 | |
| A300-622RF | UK-31004 | 717 | 1993 | 01.04.2009 | Korean Air |
| | UK-31005 | 722 | 1993 | 30.04.2009 | |

* новые самолеты, непосредственно с завода-изготовителя
 ** самолеты для перевозок руководства страны



Источник: www.airfleets.net

Хаво Йуллари», а один – «Зарафшан» – находится под управлением Центрального рудоуправления Навоийского горно-металлургического комбината.

При этом статус международных имеют пять воздушных гаваней Узбекистана («Бухара», «Самарканд», «Термез», «Ташкент» и «Ургенч»), что составляет 38% от общего числа аэропортов страны.

Политика государства в сфере аэропортовой деятельности хорошо прослеживается на примере аэропорта Навои. Аэропорт построен в 1962 г. В 2004–2007 гг. прошла его реконструкция и сегодня, по словам руководителей НАК «Узбекистон Хаво Йуллари», он способен принимать все типы ВС. В мае 2008 г. между НАК и «Корейан Эйр» был подписан меморандум о взаимопонимании, которым оговорены вопросы строительства международного логистического центра на базе аэропорта «Навои», а также дальнейшего двустороннего сотрудничества между двумя авиакомпаниями. По мнению сторон, активизация деятельности логистического центра в международном аэропорту «Навои» будет способствовать эффективному привлечению иностранных инвестиций, а также развитию других отраслей промышленности Республики Узбекистан. Корейская авиакомпания будет



Первый Ил-114-100 (UK-91102), поступивший в коммерческую эксплуатацию в Узбекистане

выполнять часть своих рейсов европейского направления транзитом через Навои, а также окажет содействие в организации глобальной сети, направленной на увеличение рейсов пассажирских и грузовых самолетов, в создании необходимой логистической инфраструктуры, промышленных комплексов на территории, прилегающей к аэропорту «Навои», и привлечению уже существующих производственных предприятий. Используя собственную глобальную грузовую сеть, «Корейан Эйр» будет способствовать активизации экспорта из Узбекистана. А «Узбекистон Хаво Йуллари» совместно с корейской авиакомпанией в

кратчайшие сроки сформирует внутри страны и за рубежом грузовые маршруты, которые будут способствовать преобразованию навоийской воздушной гавани в международный логистический хаб.

С 27 августа 2008 г. авиакомпания «Корейан Эйр» уже начала выполнять грузовые рейсы с частотой три раза в неделю через аэропорт «Навои». Она будет осуществлять управление аэропортом города Навои от имени НАК. Кроме того, южнокорейская авиакомпания в апреле этого года передала «Узбекистон Хаво Йуллари» два грузовых лайнера A300-622RF, которые станут первыми базовыми воздушными судами будущего хаба. В скором времени эти лайнеры начнут выполнять грузовые рейсы в «Шереметьево», что подтвердила корреспонденту «Взлёт» официальный представитель московского аэропорта Ирина Романович.

Однако успехи некоторых аэропортов Узбекистана, по большому счету, связаны только с международной авиационной деятельностью. Авиаперевозки внутри страны, по сути, являются тяжелым придатком, в котором мало кто хочет разбираться – выгоды явно не те. Так, в год основания

Довольно редкий на просторах СНГ реактивный региональный самолет RJ85 (BAe146) британского производства. В 1997 г. Узбекистан приобрел на заводе-изготовителе три такие машины



Muhammad Ahmed Fanqui



В цехе Ташкентского авиационного производственного объединения им. В.П. Чкалова – грузовой Ил-114Т и строящиеся пассажирские «регионалы» Ил-114. В настоящее время ТАПОиЧ исполняет заказ на поставку НАК «Узбекистон Хаво Йуллари» шести новых Ил-114-100 с канадскими двигателями и импортным комплексом авионики

Архив редакции

В год образования «Узбекистон Хаво Йуллари» самолеты ежедневно совершали от 4 до 7 рейсов в Нукус и областные центры. Но, по мере пополнения парка «Боингами» и «Эрбасами», авиакомпания свое предпочтение отдала открытию и увеличению рейсов в Америку, страны Европы, Ближнего и Среднего Востока, Юго-Восточной Азии. Полеты в эти регионы приносили доход в твердой валюте, чего не скажешь о местных линиях, которые становились для авиакомпании явной обузой.

Таким образом, можно сказать, что сегодня узбекские власти делают ставки на развитие только двух аэропортов: Ташкента (пассажирские перевозки) и Навои (грузовые). Остальным аэропортам отдается роль своеобразных подвозных пунктов. Так, чтобы попасть, например, в Андижан, житель Ташкента, должен дожидаться рейса НАК из московского аэропорта «Домодедово». А житель Ургенча, чтобы перелететь в Наманган, должен добраться до Ташкента. Т.е. в Республике Узбекистан воздушные перевозки внутри страны, по сути, осуществляются только через центр.

«Разбить» сложившуюся модель воздушных сообщений в Узбекистане смогла бы конкуренция. Но сегодня, кроме монополиста «Узбекистон Хаво Йуллари», в стране по сути нет других авиаперевозчиков, которые могли бы составить ему достойное соперничество. От такого положения дел страдают, в первую очередь, потенциальные пассажиры и вся сфера авиаперевозок, включая аэропортовое хозяйство вообще. На худой конец решить проблему отсутствия местных воздушных линий смогло бы выделение из состава НАК дочерней компании, занимающейся сугубо местными перевозками, например на Ил-114-100 отечественного производства. Ведь масштабы местных воздушных линий и доходы

Национальной авиакомпании аэропорты действовали в 22 городах страны. Сейчас же их численность снизилась более чем на 40%. В настоящее время уже не принимают пассажирские самолеты аэропорты в Коканде, Джизаке, Шахрисабзе, Сарияси, Учкудуке, Турткуле, Муйнаке, Кунграде и Тахиаташе. Для авиапассажиров они, фактически, закрыты. А в первые годы независимости пассажирские самолеты летали в эти города не только ежедневно, но и по несколько раз в день. Например, в летний период в Коканд ежедневно было по 3–4 рейса, а в Сариясию – по 2–3 рейса.

Аэропорт каракалпакского города Турткуля перестал принимать самолеты после случившейся в нем авиакатастрофы. В августе 1999 г. там при посадке разбился Як-40, летевший из Ташкента, в результате чего погибло два пассажира (см. врезку). Закрытие аэропортов Коканда и Джизака некоторые местные аналитики объясняют тем, что необходимость в них отпала из-за относительной близости этих городов к столице – до них можно доехать на машине всего за несколько часов. Но нельзя забывать о том, что, к примеру, из Коканда самолеты летали не только в Ташкент. Раньше, например, из этого аэропорта осуществлялись ежедневные рейсы в Душанбе (Таджикистан).

В советские времена из аэропортов областных центров Узбекистана полеты

осуществлялись не только в Москву, но и в Казань и Уфу, были также сезонные рейсы в Минеральные Воды и Симферополь. Для выполнения таких рейсов использовались самолеты Ту-154, которые прибывали из Ташкента, т.к. столичный аэропорт был местом прописки всех «больших» самолетов. Разумеется, самолеты в эти города, например, в Фергану летали не пустыми, а с пассажирами, чтобы затем вместо них взять на борт уже других, следующих, скажем, в Москву.

| Пассажирские самолеты советского (российского) и узбекского производства в парке авиакомпании «Узбекистон Хаво Йуллари» (по состоянию на июнь 2009 г.)* | | | | |
|---|-----------------------|------------|-------------|--|
| Тип самолета | Регистрационный номер | Серийный № | Год выпуска | Примечание |
| Ил-86** | UK-86056 | 023 | 1983 | на хранении с 2006 г., выставлены на продажу |
| | UK-86064 | 031 | 1984 | |
| | UK-86083 | 054 | 1986 | |
| | UK-86090 | 061 | 1987 | |
| Ту-154Б-2*** | UK-85575 | 83A575 | 1983 | правительственные перевозки |
| | UK-85578 | 83A578 | 1983 | |
| | UK-85600 | 84A600 | 1984 | |
| Ту-154М | UK-85711 | 91A887 | 1991 | — |
| | UK-85764 | 93A947 | 1993 | |
| | UK-85776 | 93A958 | 1993 | |
| Ил-114 | UK-91002 | 02-01 | 1997 | в эксплуатации с 1998 г. |
| | UK-91102 | 02-02 | 1999 | ранее – UK-91009 |
| Ил-114-100 | UK-91105 | 02-05 | 2006 | в эксплуатации с 2008 г. |
| | UK-91106 | 02-06 | 2007 | в эксплуатации с 2009 г. |

* кроме того, в Республике Узбекистан пока еще продолжается эксплуатация десяти самолетов Ан-24 (всего в стране летало 25 таких машин, в т.ч. 23 Ан-24Б и два Ан-24РВ, из которых 15 уже списаны) и восьми Як-40 (ранее их общий парк достигал 27 машин). По мере поступления новых Ил-114-100 оставшиеся Ан-24 и Як-40 постепенно выводятся из эксплуатации
 ** самолеты Ил-86 эксплуатировались в Узбекистане с 1982 г. Всего в республике летало 10 самолетов, шесть из которых уже списаны, а оставшиеся четыре выставлены на продажу
 *** самолеты Ту-154 эксплуатируются в Узбекистане с 1977 г. Всего в Республике Узбекистан летал 31 самолет этого типа (два Ту-154Б, четыре Ту-154Б-1, 22 Ту-154Б-2 и три Ту-154М, из которых в настоящее время в эксплуатации остаются по три Ту-154Б-2 и Ту-154М, а остальные списаны или проданы)

Источник: www.russianplanes.net, Soviet Transports Database (www.scrabble.nl/sovdb.htm)

Безопасность полетов по-узбекски

Источник: МАК

| Общая статистика по безопасности полетов в гражданской авиации Республики Узбекистан в 1999–2008 гг. | | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Год | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Число АП | 3 | – | 1 | – | 3 | 3 | – | 2 | 3 | – |
| В т.ч. катастроф | 2 | – | – | – | – | 1 | – | 2 | – | – |
| Число погибших | 7 | – | – | – | – | 37 | – | 20 | – | – |

За последние десять лет (в период с 1999 по 2008 гг.) в гражданской авиации Узбекистана произошло 15 авиационных происшествий, в т.ч. пять катастроф, в которых погибло 64 человека. При объеме авиаперевозок, составляющем в настоящее время около 1,5 млн пассажиров в год, это дает среднегодовой уровень смертности в авиационных происшествиях на воздушном транспорте 4,3 человека на каждый миллион пассажиров (для сравнения: в гражданской авиации России, перевезшей в прошлом году около 50 млн человек, этот показатель составлял по итогам 1999–2008 гг. 2,1 человека на каждый миллион авиапассажиров, в Украине (объем авиаперевозок порядка 5 млн пассажиров в год) – 4,1 человека, в Казахстане (2,7 млн пасс.) – 0,3 человека на 1 млн пассажиров).

Показатели безопасности полетов в гражданской авиации Республики Узбекистан в последние десять лет нестабильны. Так, в 2000, 2002, 2005 и 2008 гг., как и в предшествующие 1997–1998 гг., в стране не произошло ни одного авиационного происшествия, в то время как в 1999, 2003, 2004 и 2007 гг. было зафиксировано сразу по три АП. По две катастрофы случились в 1999 г. (с самолетами Як-40 и Ил-114Т) и 2006 г. (с вертолетом Ми-2 и самолетом Ан-2ТП), одна (с самолетом Як-40 – самая крупная за последние десять лет в республике, унесшая жизни 37 человек) – в 2004 г. Основные сведения по летным происшествиям с человеческими жертвами в Республике Узбекистан в 1999–2008 гг. представлены в таблице.

Из авиационных происшествий без человеческих жертв за последние десять лет стоит отметить поломку самолета Як-40 (УК-87367) на взлете из аэропорта Ургенча 9 апреля

2003 г., когда из-за отказа левого двигателя экипажем было принято решение прекратить взлет, в результате чего произошло выкатывание самолета за пределы ВПП с его повреждением; столкновение самолета Ан-2 (УК-68038) с трактором 10 мая 2003 г. при возвращении после авиационных работ на аэродром вылета в темное время суток на недопустимо малой высоте; аварию вертолета Ми-8МТВ-1 (УК-25423) 23 июля 2004 г., выполнявшего грузовой рейс по маршруту Мурунтау–Ташкент–Сергели с тремя членами экипажа и четырьмя пассажирами, при выполнении вынужденной посадки на подобранной с воздуха площадке после возникновения тряски в полете из-за разрушения лопасти рулевого винта. В 2007 г. имели место сразу три аварии с самолетами Ан-2: 25 августа на взлете в Ташкенте из-за неправильной сборки системы управления элеронами в процессе ремонта; 13 сентября в Кашкадарьинской области на авиационных работах из-за столкновения с проводами ЛЭП при полете на высоте менее безопасной; 23 сентября в Сурхандарьинской области на посадке из-за выкатывания самолета за пределы ВПП вследствие отказа системы торможения.

Отсутствие авиационных происшествий в 2008 г. и первом полугодии 2009 г., перевооружение НАК «Узбекистон Хаво Йуллари» современными магистральными пассажирскими самолетами зарубежного производства с соответствующим обеспечением уровня их обслуживания и подготовки экипажей позволяет надеяться, что ситуация с безопасностью полетов на воздушном транспорте Республики Узбекистан улучшается.

(а их еще нужно уметь получать) от них кажутся убывающе малыми величинами на фоне прибыльных международных перевозок. Поэтому одной авиакомпании тяжело сосредоточиться на двух направлениях с несколько разной спецификой: магистральными и местными авиалиниями. Подобные примеры, удачные или не очень, есть и в России. Так, авиакомпания «Атлант-Союз» в свое время создала дочернего перевозчика «Атлант-Регион» с парком турбовинтовых машин ЕМВ-120. Ранее о планах по созданию дочерней региональной авиакомпании с парком иностранных турбовинтовых самолетов корреспонденту «Взлёт» рассказывал и заместитель генерального директора по финансам и планированию авиакомпании «Аэрофлот» Михаил Полубояринов.

Российское направление

Авиасообщение между Российской Федерацией и Республикой Узбекистан и сегодня играет немалую роль во взаимоотношении двух государств. Хотя и здесь от негативных тенденций уйти не получилось.

Если в 1991 г. Ташкент был связан с десятками городов России, от Калининграда на крайнем западе до Магадана на Дальнем Востоке, то сегодня российские города, в которые летает НАК «Узбекистон Хаво Йуллари» практически можно пересчитать по пальцам рук.

Основным российским аэропортом для узбекской авиакомпании сегодня стало московское «Домодедово». И хотя перспективы обратного перехода национального перевозчика в «Шереметьево», поближе к «Аэрофлоту», после оформления членства в «Скайтим» не кажутся уж настолько маловероятными, Москва все равно останется основным пунктом назначения в России. Опрошенные «Взлёт» участники авиарынка по-разному оценивают узбекское направление.

Так, официальный представитель аэропорта «Омск» Ольга Адабир сообщила, что рейсы в города Узбекистана из омского аэропорта начали выполняться с 80-х гг. Причем раньше их частота была три раза в неделю и самолеты летали с полной загрузкой. В последние годы рейс выполняется авиакомпанией «Узбекистон Хаво Йуллари» по маршруту Ташкент – Андижан – Омск один раз в неделю на самолете Ту-154. За 2008 г. в города Узбекистана из омского аэропорта было доставлено 4310 пассажиров, в том числе в Андижан – 2899, в Ташкент – 1411. В этом году в промежутке между 2 апреля и 28 мая рейсов не было вовсе.

По словам пресс-секретаря аэропорта «Пулково» (С.-Петербург) Ольги Антиповой, полеты на регулярной основе в северную столицу выполняют «Узбекистон

Летные происшествия с человеческими жертвами в гражданской авиации Узбекистана за последние 10 лет

| № | Дата | Тип ВС | Регистрационный номер | Место ЛП | Всего на борту | |
|---|------------|---------|-----------------------|----------------------------------|----------------|-----------|
| | | | | | (экипаж/пасс.) | Погибло |
| 1 | 26.08.1999 | Як-40 | УК-87848 | Турткуль (Каракалпакия) | 33 (4/29) | 2 (0/2) |
| 2 | 5.12.1999 | Ил-114Т | УК-91004 | Москва (Домодедово) | 7 (7/0) | 5 (5/0) |
| 3 | 13.01.2004 | Як-40 | УК-87985 | Ташкент | 37 (5/32) | 37 (5/32) |
| 4 | 18.02.2006 | Ми-2 | н/д | близ Зарафшана (Навоийская обл.) | 5 (2/3) | 5 (2/3) |
| 5 | 19.10.2006 | Ан-2ТП | УК-70152 | Аранчи (Ташкентская обл.) | 15 (2/13) | 15 (2/13) |

Обстоятельства происшествий

- В процессе выполнения регулярного пассажирского рейса из Ташкента при повторном уходе на второй круг при посадке в аэропорту Турткуля в СМУ на высоте 10 м и удалении 2 км от торца ВПП зацепил ЛЭП, после чего приземлился на фюзеляж на грунт
- В процессе выполнения грузового рейса в Ташкент на взлете в аэропорту «Домодедово» из-за самопроизвольного отклонения и заклинивания руля направления в крайнем положении вследствие сильного порыва ветра на предшествующем рулении завалился в левый крен и столкнулся с ограждением аэропорта
- В процессе выполнения регулярного пассажирского рейса из Термеза при заходе на посадку в аэропорту Ташкента в СМУ из-за невыдерживания расчетной глиссады и неухода на второй круг произвел приземление за пределами ВПП, на расстоянии 260 м за ее торцом, столкнулся с препятствиями, разрушился и сгорел
- При попытке захода на посадку на горный аэродром в 12 км от Зарафшана в СМУ из-за потери визуального контакта с землей в погодных условиях хуже метеоминимума экипажа и аэродрома столкнулся с земной поверхностью
- В процессе выполнения несогласованного с РП полета на выброску парашютистов при попытке захода на посадку из-за вынужденного возвращения на аэродром вылета «Аранчи» в Уртачирчикском р-не Ташкентской области в результате резкого ухудшения погодных условий (сильный туман) столкнулся с землей

Источник: МАК (www.mak.ru), www.aviation-safety.net

Хаво Йуллари» и ГТК «Россия». На регулярных рейсах в 2008 г. на узбекском направлении перевезено 208 тыс. пассажиров, прирост, по сравнению с предыдущим годом, составил 33%. Тенденция увеличения пассажиропотока в страны СНГ из «Пулкова» прослеживается на протяжении последних 3-4 лет.

Начальник отдела по связям с общественностью международного аэропорта «Курумоч» (Самара) Елена Давыдова констатирует, что сейчас полеты в Узбекистан (в Ташкент) из Самары выполняет только одна НАК. До недавних пор в Ташкент летала авиакомпания «Самара» (входившая в альянс «ЭйрЮнион»), однако по известным причинам с октября 2008 г. она прекратила свою деятельность.

Пресс-секретарь аэропорта «Иркутск» Оксана Васнева отмечает, что на протяжении последних нескольких лет авиакомпания («Сибирь») на регулярной основе в весенне-летний период выполняет рейсы Иркутск–Ташкент–Иркутск с частотой один раз в неделю. В 2008 г. пассажиропоток по этому направлению составил 2700 человек. В этом году рейсы S7 из Иркутска в Ташкент возобновляются 23 июня на самолете A320. «Из года в год данное направление пользуется стабильным спросом», — отмечают специалисты иркутского аэропорта.

Как сообщил «Взлёту» генеральный директор международного аэропорта «Казань» Алексей Старостин, рейсы в Узбекистан осуществляют авиакомпания «Татарстан» и НАК. На узбекском направлении за 2008 г. авиакомпанией «Татарстан» обслужено 8347 пассажиров, а «Узбекистон Хаво Йуллари» — 22,7 тыс. пассажиров. «В последние годы пассажиропоток на узбекском направлении стабильный, незначительно увеличивающийся», — отметил г-н Старостин.

Что касается отечественных авиакомпаний, то лидирующие положения (по числу узбекских городов) занимают авиакомпании «Московия» (выполняет рейсы из «Домодедово») и «Атлант-Союз» (рейсы из «Внуково»). Так, пресс-секретарь авиакомпании «Атлант-Союз» Константин Рубахин рассказал «Взлёту», что полеты в Узбекистан перевозчик начал выполнять с декабря 2008 г. «Начало полетов по направлениям в Республику Узбекистан было вызвано тем, что авиакомпания «Атлант-Союз» стала назначенным перевозчиком на данных направлениях, после ухода с этого рынка альянса «ЭйрЮнион», — пояснил он. «Атлант-Союз» летает из Москвы в Ташкент, Самарканд, Бухару, Фергану. Кроме того, авиакомпания 7 июня этого года начала полеты в Ташкент из Красноярска.



Что касается авиакомпании «Московия», то, по словам ее представителя Николая Касаткина, она приступила к выполнению регулярных рейсов в Республику Узбекистан в 2005 г. Сейчас «Московия» летает в девять узбекских городов, а в июле к ним должен присоединиться еще один — Ургенч. Рейсы выполняются на самолетах Ту-154М, а с июня 2009 г. — и на «Боингах» 737-700. «Московия» имеет интерлайн-соглашение с НАК «Узбекистон Хаво Йуллари».

Представитель «Уральских авиалиний» Анна Томилова сообщила «Взлёту», что количество пассажиров, перевезенных по маршруту Екатеринбург–Ташкент–Екатеринбург в 2008 г., составило 10,8 тыс. чел., прирост по сравнению с 2007 г. составил 24%. Рейс выполняется раз в неделю, а средняя загрузка на этом направлении составляет 70%.

В целом от российских авиаперевозчиков можно ожидать открытия новых рейсов в Республику Узбекистан, что, несомненно, можно рассматривать только как плюс для авиапассажиров. На узбекском направлении появляется выбор. Например, уже сегодня из Москвы в Ташкент можно улететь самолетами четырех авиакомпаний («Узбекистон Хаво Йуллари», «Аэрофлот», «Трансаэро» и «Атлант Союз»). Прослеживается и интерес российских аэропортов к узбекскому направлению.

Некоторые выводы

Подводя итоги, отметим, что сегодня узбекская гражданская авиация имеет хорошие стартовые условия для укрепления своих позиций на международном рынке авиационных услуг: конку-

рентоспособное ремонтное предприятие «Узбекистон Эруэйз Техникс» (*Uzbekistan Airways Technics*), имеющее долгосрочные контракты на обслуживание ВС ряда европейских и российских авиакомпаний (например, «Боингов» 757 компании «Якутия»), устойчиво развивающую свою международную сеть НАК «Узбекситон Хаво Йуллари», солидных иностранных партнеров в виде «Кореан Эйр» и большие финансовые вливания со стороны государства и инвесторов. В ближайшие несколько лет НАК «Узбекистон Хаво Йуллари» намерена пополнить свой авиапарк современными самолетами A320, «Боинг» 767 и 787, модернизировать аэропорты в Навои и Бухаре. Общая стоимость проектов составляет более 1,234 млрд долл.

Развитие гражданской авиации Республики Узбекистан могло бы происходить быстрее и качественнее, если бы не монопольное положение национального авиаперевозчика, сильный крен в сторону развития международных воздушных линий и относительно слабый сервис. Так, по данным британского независимого рейтингового агентства в сфере воздушного транспорта «Скайтракс» (*Skytrax*), НАК «Узбекистон Хаво Йуллари» имеет 2 звезды. Для сравнения, российский член «Скайtima» — авиакомпания «Аэрофлот» — имеет 3 звезды. Что касается аэропорта «Ташкент», то он вообще не классифицирован. Остается надеяться, что благодаря тесному сотрудничеству НАК с «Кореан Эйр» (4 звезды от «Скайтракса») сервис национального авиаперевозчика Республики Узбекистан в скором времени возьмет курс на повышение.

коротко

В середине июня были оглашены результаты расследования катастрофы истребителя Су-30МКИ ВВС Индии, произошедшей 30 апреля этого года в индийском штате Раджастан (см. «Взлёт» №6/2009, с. 44). Напомним, тогда при возвращении на авиабазу в г. Пуна, на высоте около 6000 м, один из четырех самолетов Су-30МКИ неожиданно потерял управление, самопроизвольно совершил резкий маневр с большой перегрузкой, потерял высоту и столкнулся с землей. Оба летчика катапультировались, однако один из них был обнаружен погибшим. Как выяснила расследовавшая происшествие совместная российско-индийская комиссия, причиной потери управления стали неправильные манипуляции одного из членов экипажа с арматурой кабины, в результате которых по ошибке было отключено электропитание системы управления самолетом. Причиной гибели второго катапультировавшегося летчика признаны недостатки в технической эксплуатации самолета, из-за которых привязные ремни катапультного кресла за время службы самолета в условиях местного климата пришли в негодность и не смогли зафиксировать пилота в процессе аварийного покидания самолета. «Совместное расследование катастрофы Су-30МКИ, проведенное силами индийских ВВС и российских экспертов, выявило, что самолет был исправен», — приводит 17 июня индийское информационное агентство «Пресс Траст оф Индия» слова высокопоставленного офицера индийских военно-воздушных сил. Таким образом, никаких претензий у индийской стороны к разработчику (компания «Сухой») и производителю самолета (корпорация «Иркут») не осталось. По данным газеты «Таймс оф Индия», «после подведения итогов расследования представители индийских ВВС заявили, что непревзойденная надежность истребителей Су-30МКИ подтвердилась». Приостановленные после катастрофы полеты индийских самолетов данного типа были возобновлены в конце мая, еще до объявления результатов расследования.

Происшествие с Ми-28Н в Гороховце

Утром 19 июня на полигоне в Гороховце (Московский военный округ) при выполнении демонстрационного полета перед командованием и руководящим составом Сухопутных войск Российской Армии с применением бортового вооружения произошло авиационное происшествие с вертолетом Ми-28Н (бортовой №43), пилотируемым экипажем Центра боевого применения и переучивания летного состава Армейской авиации ВВС России. В процессе пуска неуправляемых ракет с висения из-за попадания ракетных газов в воздухозаборники двигателей вертолета произошел сбой в работе силовой установки (помпаж), в результате чего машина перешла в интенсивное снижение с высоты в несколько десятков метров и совершила грубую посадку на травяное поле полигона с большой вертикальной скоростью и перегрузкой. При этом одно из колес шасси попало в яму, и вертолет начал заваливаться на левый борт. Касание земли лопастями вращающегося несущего винта привело к их разрушению.

Конструктивная схема Ми-28Н с крылом не дала вертолету полностью опрокинуться, что позволило избежать более серьезных разрушений, однако хвостовая балка все равно оказалась поврежденной. Экипаж сумел самостоятельно выбраться из кабины вертолета и отбежать на безопасное расстояние. Возгорания на месте происшествия не произошло. Члены экипажа живы,



Сергей Суворов

состояние их признано удовлетворительным. Жертв и разрушений на земле также не имеется.

По данным газеты «Коммерсантъ» (номер от 7 июля 2009 г.), в момент происшествия экипаж вертолета должен был выполнять стрельбу с висения из бортовой пушки, однако по невыясненным пока причинам вместо выстрела из пушки произошел пуск неуправляемых ракет, на применение которых для Ми-28Н имеются ограничения при нахождении вертолета на режиме висения по условиям газодинамической устойчивости двигателей.

Обстоятельства и причины происшествия в Гороховце расследует комиссия Минобороны. Сам

вертолет доставлен на завод-изготовитель (ОАО «Роствертол»). После завершения расследования будет принято решение о возможности его восстановления и возвращения в строй.

Несмотря на неприятный характер инцидента с Ми-28Н №43, происшествие в Гороховце практически доказало правильность ряда технических решений по обеспечению выживаемости экипажа вертолетов данного типа в аварийной ситуации. Благодаря специальной конструкции шасси, амортизируемых кресел экипажа и другим конструктивным мерам, реализованным при разработке вертолета Ми-28Н, летчики смогли благополучно самостоятельно покинуть совершившую очень грубое приземление машину, практически не получив травм.

А.Ф.

Сергей Суворов

ПОДПИСКА-2009!

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

индекс 22792

«АВИАЦИЯ И ВРЕМЯ»

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

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

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



ИИ «Авиация»