

ВЗЛЁТ



11.2013 [107] ноябрь

Аврора
новое имя
в российской авиации
[с.8]

Ан-148
опыт «Ангары»
[с.10]

Т-50
пятая машина –
в воздухе!
[с.28]

МиГ-29КУБ
для ВМФ России
[с.30]

Кущёвка
репортаж
с авиабазы
[с.40]

А350
на испытаниях
уже две машины
[с.52]

Су-30СМ
ГОТОВИТСЯ [с.34]
ВСТАТЬ В СТРОЙ

обзор: Украинские авиаперевозки накануне Евроинтеграции [с.14]

РСК «МиГ»



реклама

ОАК



www.uacrussia.ru

www.migavia.ru



Вкусно

Вы слышали жужжание? Это нашим старательным инженерам удалось переопылить топливную эффективность двигателей широкофюзеляжного лайнера с накопленным за более чем 630 миллионов часов эксплуатации опытом работы двигателей в условиях большого числа взлётов и посадок и, в результате, создать семейство двигателей LEAP, унаследовавшего легендарную надёжность и низкие затраты на обслуживание двигателей CFM. Больше времени на крыле. Устоять невозможно!

Узнайте больше на cfmaeroengines.com

CFM International is a 50/50 joint company between Snecma (Safran) and GE.

Superior performance | Lower cost of ownership | Greater reliability

LEAP

MORE TO BELIEVE IN

ВЗЛЁТ

11/2013 (107) ноябрь

16+

Главный редактор
Андрей Фомин

Заместитель главного редактора
Владимир Щербаков

Редактор отдела воздушного транспорта
Артём Кореняко

Редактор отдела авионики, вооружения и БЛА
Евгений Ерохин

Обозреватель
Александр Велович

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

Дизайн и верстка
Григорий Бутрин
Михаил Фомин

НА ОБЛОЖКЕ:

Многофункциональный двухместный сверхманевренный истребитель Су-30СМ в небе Подмосковья, август 2013 г.

Фото: Марина Лысцева

Издатель
АЭР МЕДИА

Генеральный директор
Андрей Фомин

Заместитель генерального директора
Надежда Каширина

Директор по маркетингу
Георгий Смирнов

Директор по развитию
Михаил Фомин

Директор по специальным проектам
Артём Кореняко

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

© «Взлёт. Национальный аэрокосмический журнал», 2013 г.
ISSN 1819-1754

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

Отпечатано в ООО «Тетрапринт», г. Москва
Тираж: 5000 экз.
Цена свободная

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

Мнение редакции может не совпадать с мнениями авторов статей

ООО «Аэромедиа»
Адрес редакции: г. Москва, ул. Балтийская, д. 15
Почтовый адрес: 125475, г. Москва, а/я 7
Тел./факс: (495) 644-17-33, 798-81-19
E-mail: info@take-off.ru
www.take-off.ru взлёт.pdf
www.facebook.com/vzlet.magazine



Уважаемые читатели!

В этот раз хотелось бы немного поговорить о том, что касается почти каждого из нас. Время от времени все мы становимся авиапассажирами, прибегая к услугам воздушного транспорта. В его удобстве, преимуществе, а порой и безальтернативности в условиях географических особенностей России убеждать, думаю, никого не приходится. Так почему же так низок у нас, по сравнению со многими другими странами, так называемый коэффициент авиаподвижности населения? Наверное, не ошибусь, если скажу, что один из главных факторов здесь – высокие цены на авиабилеты, особенно на фоне существующего уровня доходов большинства наших граждан.

Для повышения доступности воздушного транспорта в мире уже довольно давно придумана и реализуется бизнес-модель низкобюджетного авиаперевозчика, который за счет реализации ряда организационных мер по снижению издержек и повышению эффективности работы может предлагать пассажирам тарифы, в разы меньшие обычных цен на авиабилеты. Такие компании, как, например, EasyJet, RyanAir или AirAsia сегодня предлагают билеты от 10–20 долл. на маршрутах, за которые «классические» перевозчики просят в несколько раз, а то и на порядок больше.

У нас в России несколько лет назад тоже появились свои дискаунтеры – сначала это был SkyExpress, чуть позднее – «Авианова». К большому сожалению, обоим два года назад пришлось уйти с рынка. Немалое число пассажиров успело вкусить прелести дешевых перелетов, но опыт работы этих двух компаний показал, что авиационный лоукост пока мало совместим с нашими российскими реалиями.

И вот в октябре о своем намерении создать низкобюджетную «дочку» официально объявил наш национальный перевозчик – «Аэрофлот». Известно уже и имя нашего нового дискаунтера, а на состоявшейся презентации «Добролёта» нам рассказали, за счет чего компания сможет продавать дешевые билеты. Правда, особо нового мы пока ничего не услышали. Продажа билетов исключительно через Интернет, плотная компоновка салонов, багаж и питание на борту «за деньги» и т.п. – все это мы уже проходили со SkyExpress и «Авиановой». Как оказалось, этого недостаточно для того, чтобы авиакомпания смогла генерировать прибыль при предлагаемых тарифах. Чтобы выжить, лоукостеру необходимы громадные инвестиции в первые годы, большой парк новых постоянно летающих (а не простаивающих в ожидании запчастей) самолетов, низкие расходы на аэропортовое обслуживание и много чего еще. Ни SkyExpress, ни «Авианова» этим похвастаться, увы не могли, что в итоге и привело к закономерному финалу.

Теперь инициативу создания авиадискаунтера взяла на себя самая крупная и самая богатая авиакомпания страны. Хотелось бы верить, что решимости и средств для реализации этой задумки у нее хватит. Но в остальном вопросов пока больше, чем ответов. Да и заявленный на презентации «Добролёта» планируемый размер скидок на билеты (30–40% от ныне предлагаемых рынком) несколько смущает... Если даже бегло посмотреть в Интернете предложения цен на перелеты нескольких отечественных перевозчиков по наиболее популярным направлениям, нетрудно заметить, что разница в стоимости билетов на один и тот же маршрут в один и тот же день может достигать 1,5–2 и даже более раз в зависимости от разных обстоятельств. Так вправе ли мы называть компанию, предлагающую скидку в 30–40% настоящим лоукостером?

Но не будем опережать события. Возможно, уже менее чем через год мы сможем на практике проверить, каким он будет, этот добрый, экономящий наши с вами деньги перевозчик «Добролёт» – дискаунтер по версии «Аэрофлота».

С уважением,

Андрей Фомин
главный редактор журнала «Взлёт»



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

- «Московия» расширяет географию полетов на SSJ100 4
- «Добролёт» спешит в полёт 5
- У «АПРОСЫ» появился свой «боинг» 6
- Лицензия «Башкортостана» заморожена 6
- «ЮТэйр» передает ATR-72-500 «дочкам» 7

«Аврора»: новое имя объединенной дальневосточной «дочки» «Аэрофлота» 8

Анатолий Юртаев: «Год прошел, полет нормальный!»
Руководитель авиакомпании «Ангара» об эксплуатации Ан-148 10

Украинские авиаперевозки: одним крылом в Европе 14

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ

Пятый Т-50 в воздухе! 28

- Первый МиГ-29КУБ для ВМФ России вышел на испытания 30
- Поставлены еще четыре Су-34 32
- Минобороны передан пятый Ан-140 32
- Россия ждет «Владивосток» 33

Су-30СМ готовится встать в строй 34

«Куцёвка»: летаем на «элках», «мигах» и «сухих», ждем Як-130! 40

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

- В Казани испытывается очередной Ту-214 46
- Evektor корректирует курс 48
- «Беркут» – беспилотники «Иркут» по-белорусски 50

На испытаниях уже два А350 52

КОНТРАКТЫ И ПОСТАВКИ

- Завершены поставки Су-30МК2 в Индонезию 54
- Су-30К отправятся в Анголу? 54
- «Вертолеты России» расширяют сотрудничество с Казахстаном 56
- очередной Ка-32 для Китая 56

Ансат



ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ



www.russianhelicopters.aero

Искусство легкости

«Московия» расширяет географию полетов на SSJ100

Авиакомпания «Московия», ставшая в конце этого лета третьим российским авиаперевозчиком, приступившим к регулярной коммерческой эксплуатации новых региональных самолетов Sukhoi Superjet 100, вопреки сомнениям скептиков, продолжает довольно интенсивно использовать два имеющихся у нее лайнера.

Напомним, договор поставки двух SSJ100-95B между ЗАО «ГСС» и авиакомпанией «Московия» был заключен 28 декабря 2012 г., став развитием подписанного в августе 2011 г. соглашения о намерениях, которым предусматривалась передача перевозчику начиная с 2013 г. трех SSJ100-95B в базовой комплектации с опционом еще на две машины.

Первым в начале августа «Московии» был передан SSJ100-95B №95021, изготовленный годом ранее (его первый полет состоялся 3 июня 2012 г., машина первоначально предназначалась для «Армавиа», но поступить в ее парк так и не успела, оставаясь на хранении на базе ГСС в Жуковском). Первый коммерческий рейс на этом самолете с регистрацией RA-89021 «Московия» выполнила 11 августа 2013 г. из московского аэропорта Домодедово в Тиват (Черногория).

Вслед за ним «Московия» получила SSJ100-95B №95008 (RA-89001) – бывший первый борт «Аэрофлота», поставленный ему в июне 2011 г. в спецификации «лайт» и возвращенный в апреле этого года производителю в рамках имеющейся договоренности по замене первых десяти машин версии «лайт» на новые, выпу-



Сергей Сегреев

щенные в комплектации «фулл». В «Аэрофлоте» самолет выполнил более 1550 рейсов с общим налетом свыше 2800 ч. Перед поставкой «Московии» машина прошла перекраску и перекомпоновку пассажирского салона (теперь в нем, как и у RA-89021, имеется 8 кресел бизнес-класса и 85 – экономического). Первый рейс RA-89001 под флагом «Московии» по маршруту Москва–Ереван состоялся 23 августа 2013 г.

До конца августа двумя самолетами «Московии» было выполнено 42 рейса с общим налетом более 110 ч из московского Домодедово в Тиват, Гянджу, Ереван и обратно.

В сентябре интенсивность эксплуатации «суперджетов» в авиакомпании повысилась. Достаточно сказать, что в течение месяца борт RA-89021 не поднимался в воздух лишь 5 дней из 30 (у RA-89001 простоев было чуть больше – 9 дней). Самолеты летали в Тиват (11 оборотных рейсов), Гянджу (по 15 рейсов туда и обратно), а с 16 сентября начались ежедневные полеты в Ставрополь. Кроме того, было

выполнено несколько рейсов между Сургутом и Анапой. Всего по итогам сентября состоялось 87 рейсов с суммарным налетом около 200 ч, что соответствует среднему месячному налету на один самолет около 100 ч.

В октябре «Московия» продолжила ежедневные рейсы на «суперджетах» из Москвы в Ставрополь, выполняла полеты в Тиват (2–3 раза в неделю), а также отдельные рейсы в Гянджу, Сочи, Сургут и оттуда – в Геленджик. В итоге за месяц компания совершила на двух SSJ100 в общей сложности 96 рейсов с общим налетом около 200 ч. Примечательно, что борт RA-89021 в октябре не поднимался в воздух всего один день из 31, на его долю пришлось 60 полетов. Эксплуатация RA-89001 была менее интенсивной (36 рейсов и 12 дней простоя).

Подводя предварительные итоги первых месяцев полетов SSJ100 в авиакомпании «Московия», стоит отметить, что с момента начала коммерческой эксплуатации 11 августа по 31 октября 2013 г. на них выполнено уже 225 пассажирских рейсов с суммарным налетом более 500 ч (из них почти 330 ч приходится на RA-89021 и около 200 ч – на RA-89001). Средний месячный налет на один самолет за это время составлял около 100 ч, средняя продолжительность рейса – около 2,3 ч, а интенсивность полетов – в среднем 3 рейса в день на два самолета.

Ожидается, что в ближайшее время парк «Московии» может пополнить третий SSJ100. Еще в мае этого года окраску в ливрею компа-

нии прошла машина №95007 – бывший самолет «Армавиа» (EK95015), успевший налетать у нее с апреля 2011 г. по октябрь 2012 г. около 2300 ч в 932 рейсах. Однако пока этот лайнер остается в распоряжении ЗАО «ГСС». А третьим бортом «Московии», вероятно, станет бывший второй самолет «Аэрофлота» (№95010, RA-89002), выпущенный в июне 2011 г. и налетавший у него за два года более 2700 ч в 1508 рейсах. В рамках замены лайнеров «лайт» на «фулл» борт RA-89002 в августе 2013 г. был возвращен ЗАО «ГСС» и в начале ноября должен поступить на окраску в ливрею нового эксплуатанта.

По имеющейся информации, «суперджеты» арендуются «Московией» непосредственно у ЗАО «ГСС», в то время как изначально предполагалась лизинговая схема с участием Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). Однако из-за сложного финансового положения перевозчика переговоры с ГТЛК затягивались, соответственно, поставка самолетов авиакомпании неоднократно откладывалась. В результате было найдено временное решение в виде краткосрочного операционного лизинга непосредственно у производителя. В то же время неплохие результаты первых месяцев коммерческой эксплуатации «суперджетов» в «Московии» позволяют надеяться, что компания имеет на них серьезные планы, а, значит, урегулирование вопросов с их лизингом рано или поздно будет достигнуто.

А.Ф.



Сергей Сегреев

«Добролёт» спешит в полёт

В 2014 г. давно вынашиваемые «Аэрофлотом» планы по созданию бюджетного авиаперевозчика должны, наконец, превратиться в реальность. 10 октября было объявлено, что в группе компаний «Аэрофлот» появился свой лоукостер. Новый отечественный авиадискаунтер назвали «Добролёт» в честь предшественника современного «Аэрофлота» — одноименного российского акционерного общества Добровольного воздушного флота, созданного 17 марта 1923 г. Любопытно, что в современной истории гражданской авиации России было еще два авиаперевозчика с аналогичным названием. В 1994–1996 гг. в сибирском небе на Ан-2 и Ми-2 работало госавиапредприятие «Добролёт» из Иркутска, а в 1992–2004 гг. перевозкой грузов на Ил-76 занималась одноименная авиакомпания из Москвы.

Ориентировочные инвестиции в лоукост-проект «Аэрофлота» в течение первых двух лет составят 100 млн долл. По словам генерального директора «Аэрофлота» Виталия Савельева, капитализация новой низкобюджетной авиакомпании через 3–4 года достигнет 1,2–1,4 млрд долл. Руководить ООО «Добролёт», 100-процентной «дочкой» ОАО «Аэрофлот», будет бывший гендиректор «Авиановы» Владимир Горбунов. Авиакомпания будет базироваться в Московском регионе. Среди вероятных аэропортов приписки фигурируют Домодедово и Раменское.

Приступить к операционной деятельности «Добролёт» может уже следующей весной. Первые два года новый перевозчик будет развивать наиболее прибыльные маршруты в европейской части России, постепенно расширяя зону деятельности как в российских регионах, так и за рубежом, в т.ч. в странах СНГ. Из презентации авиакомпании следует, что в 2014 г. она откроет рейсы в Санкт-Петербург, Калининград, Краснодар, Махачкалу, Самару,



Аэрофлот

Уфу, Екатеринбург и Новый Уренгой. Через год к регулярной программе добавятся еще 11 маршрутов. Так, лоукостер доберется до городов Сибирского федерального округа — Омска и Новосибирска. На 2016 г. «Добролёт» запланировал выход на международные рынки. Помимо еще трех российских городов в расписании перевозчика должны появиться Киев, Стамбул и Ереван. Таким образом, через три года лоукостер планирует летать из Москвы в 25 городов России и зарубежья.

Парк создаваемой авиакомпании, еще не получившей сертификат эксплуатанта, будет состоять из новых самолетов Boeing 737-800NG в одноклассной компоновке. В год запуска «Добролёт» планирует получить восемь таких самолетов, в дальнейшем его парк будет увеличиваться в среднем на восемь воздушных судов ежегодно. В итоге, к концу 2018 г. перевозчик планирует оперировать 40 лайнерами. Поставки «боингов» планируется начать со второго квартала 2014 г.

Дискаунтер уже начал набирать летный и управленческий персонал. В ООО «Добролёт» предусмотрена независимая и простая организационная структура, которая обеспечит необходимую скорость реакции на быстро меняющиеся условия рынка.

В конце октября материнская компания объявила запрос предложений на разработку системы бронирования авиабилетов для «Добролёта» и разработку его интернет-сайта, который, видимо, будет размещен по адресу dobrolet.com. Сейчас на фоне корпоративного синего-голубого стиля перевозчика разработки компании Landor Associates (в 2006 г. занималась ребрендингом S7) здесь уже представлен набор лозунгов. «Мы всё делаем быстро и просто, чтобы оптимизировать затраты и обеспечить низкие тарифы, но мы никогда не идем на компромиссы с безопасностью полетов», — звучит один из них.

Напомним, создание низкобюджетного авиаперевозчика в рамках реализации стратегии группы «Аэрофлот» было признано целесообразным на заседании Совета директоров компании 25 июля 2013 г. Тогда в пресс-релизе перевозчика отмечалось: «Экономичность бизнес-модели, в т.ч. отказ от ряда удобств, которые многие пассажиры считают несущественными, сделает возможным дисконт по сравнению с традиционными перевозчиками в размере 20–40% и даже ценовую конкуренцию с железнодорожным транспортом». Снижение стоимости перевозки будет в част-

ности достигнуто за счет уменьшения шага между креслами и применения неоткидывающихся спинок, исключительно прямых продаж билетов, введения дополнительной платы за билет с комфортным местом, регистрируемый багаж, приоритетную посадку и питание на борту, за счет возможности бронирования и продажи дополнительных услуг на сайте авиакомпании.

Кроме того, «Аэрофлот», проанализировав опыт первых российских авиадискаунтеров «СкайЭкспресса» и «Авиановы», ушедших с рынка в 2011 г., настаивает на внесении ряда важных изменений в Воздушный кодекс и Федеральные авиационные правила. «Лоукостер в России не полетит, если мы не гармонизируем наше законодательство с нормами, существующими в глобальной отрасли, такими как невозвратные билеты, питание на борту за отдельную плату, платный провоз багажа, возможность нанимать пилотов — резидентов иностранных государств (прежде всего, с целью снижения дефицита командиров воздушных судов), — отмечает Виталий Савельев. — Мы рассчитываем на принятие соответствующих законодательных решений до конца текущего года. Таким образом, государство существенно поможет запуску проекта, крайне значимого для России». **А.К.**

У «АПРОСЫ» появился свой «боинг»

Осенью 2013 г. ЗАО «Авиакомпания АПРОСА» открыло пассажирские перевозки на первом собственном воздушном судне иностранного производства. Таким образом, дочернее предприятие акционерной компании «АПРОСА», мирового лидера по объемам добычи алмазов, приступило к реализации программы обновления своего авиапарка.

Первый регулярный рейс Boeing 737-800 (EI-FCH, серийный №32576/875) совершил 3 октября из Москвы в Мирный. Лайнер приобретен по схеме операционного лизинга у GE Capital Aviation Services (GECAS). Машина выпуска 2001 г. оснащена двигателями CFM56-7B26. Салон самолета имеет двухклассную компоновку: в бизнес-классе могут разместиться 12 пассажиров, а в «экономе» с увеличенным шагом между креслами – 144.

Летом этого года в пресс-службе АК «АПРОСА» говорили «Взлёту», что до середины 2014 г. в авиакомпанию поступит три Boeing 737-800, приобретаемых на замену Ту-154. По данным Росавиации, в середине августа в авиакомпании числилось шесть таких машин.

К самостоятельной эксплуатации «боингов» перевозчик



Сергей Сегреев

готовился заранее. Первые экипажи приступили к переучиванию в прошлом году. Наземная подготовка закончилась в ноябре–декабре 2012 г. Для получения летной практики и завершения полного цикла обучения они вошли в состав экипажей других авиакомпаний, в частности «Якутии». В зимнем расписании «АПРОСА» продолжает выполнять полеты по договору фрахта на девятилетнем Boeing 737-700 (VQ-BEO) авиакомпании «Якутия» (подробнее об этом проекте см. «Взлёт» №3/2013, с. 46).

Что касается технического обслуживания получаемых «иномарок», то в рамках МАКС-2013

авиапредприятие подписало соглашение с Lufthansa Technik на обслуживание самолетов «АПРОСЫ» по программе Total Component Support (TCS). Немецкая компания взяла на себя полную техническую поддержку и ремонт поступающих «боингов», в т.ч. поставку необходимых компонентов и запасных частей.

ЗАО «Авиакомпания АПРОСА» образована на основе летного комплекса Мирнинского авиационного предприятия «АПРОСА», в ведении которого осталось наземное имущество. «Мы продолжаем утверждать, что собственный авиационный бизнес не является для нас целевой страте-

гией, – говорил этим летом президент акционерной компании «АПРОСА» Фёдор Андреев. – Но знаем, что авиация – это социально важный аспект. Поэтому мы взяли стратегию на модернизацию парка самолетов. Мы надеемся, что эта часть бизнеса станет эффективнее. А дальше нужно будет принять решение: пойти ли на плавное слияние с авиакомпанией «Якутия», либо оставить это подразделение как транспортную компанию. Но я больше фокусируюсь на сохранении вертолетного парка, а остальную авиацию будем потихонечку продавать», – делился своими мыслями глава алмазодобывающего гиганта. **А.К.**

Лицензия «Башкортостана» заморожена

9 октября 2013 г. Росавиация приостановила действие сертификата эксплуатанта авиакомпании «Башкортостан» в части осуществления коммерческих перевозок. Формальным поводом для принятия решения стало письменное заявление перевозчика. Парк пассажирских самолетов «Башкортостана» (входит в группу компаний «ВИМ-Авиа») состоял из трех Boeing 757-200, полученных в аренду от материнской компании. Из-за планируемого наращивания объемов перевозок «ВИМ-Авиа» решила вернуть «боинги» себе. «Данный шаг обусловлен ком-

мерческой целесообразностью – «ВИМ-Авиа» активно развивает программу регулярных рейсов, однако пройдет еще некоторое время до прихода новых воздушных судов, которые постепенно заменят существующий флот», – сообщила «Взлёту» начальник Департамента по связям с общественностью «ВИМ-Авиа» Елена Фёдорова. По ее словам, для «Башкортостана» будет разработан новый коммерческий план, также связанный с ожидаемыми поставками новых лайнеров. Со стратегией перевозчику надо определиться как можно скорее: обычно Росавиация аннулирует

лицензию уже спустя три месяца после ее «заморозки».

В настоящее время у «Башкортостана» сохраняется действующий сертификат эксплуатанта для выполнения авиационных работ. Компания предлагает услуги в области аэрокартографии и мониторинга на единственном легком самолете DA-42M-NG.

За первые девять месяцев этого года авиакомпания перевезла 283,4 тыс. пасс. (падение на 30% к аналогичному периоду 2012 г.). По этому показателю она занимает 24-е место в отечественной гражданской авиации.

Напомним, ООО «Башкортостан» было создано в августе 2005 г. для обеспечения республики стабильными и недорогими грузопассажирскими перевозками. Правительство региона планировало войти в состав ее учредителей, но это так и не произошло.

Кроме возврата собственных «боингов» «ВИМ-Авиа» привлекла к выполнению полетов по своему расписанию по меньшей мере один Boeing 757-200 «Якутии» вместе с экипажем. В рамках модернизации своего авиапарка «Якутия» в 2014 г. планирует заменить свои четыре «757-х» на самолеты Boeing 737NG. **А.К.**

«ЮТэйр» передает ATR-72-500 «дочкам»

В октябре 2013 г. группа «ЮТэйр» – крупнейший на постсоветском пространстве эксплуатант турбовинтовых региональных лайнеров франко-итальянской компании ATR – объявила о начале эксплуатации самолетов ATR-72-500 в авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс». 68-местные машины передаются «дочке» в рамках программы обновления ее парка. Данный тип воздушных судов уже внесен в сертификат эксплуатанта. Полученные самолеты (VQ-BLC и VQ-BLD), с 13 сентября начали полеты по маршрутам Москва–Воронеж, а с 20 сентября – Москва–Киров и Москва–Ульяновск.

«В соответствии с утвержденным графиком до 28 февраля 2014 г. в парк «ЮТэйр-Экспресс» передаются 13 самолетов ATR-72-500 2011–2012 гг. выпуска, которые будут использоваться на популярных региональных направлениях, таких как Москва–Ульяновск, Москва–Нижний Новгород, Москва–Тамбов, Москва–Курск, Сургут–Екатеринбург–Нижний Новгород и др.», – говорится в пресс-релизе ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр». До этого воздушный флот «дочки» состоял преимущественно из самолетов отечественного производства. По данным Росавиации на середину августа 2013 г., за перевозчиком числились два L-410UVP-E20, 15 Ан-24РВ, три Ан-26Б, один Ан-26-100, шесть Ту-134А и два Ту-134А-3.

Еще два ATR-72-500 получит авиакомпания «КАТЭКАВИА». Их ввод в эксплуатацию запланирован на март 2014 г. В сентябре этого года ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» приобрело 42,1% акций ООО «ПКФ «КАТЭКАВИА», увеличив свою долю до 75%. Примерно тогда же на официальном интернет-сайте красноярского перевозчика появилась информация, что на данном этапе авиакомпания приступила к обновлению самолетного парка и осваивает ATR-72-500. По информации «Взлёт», для франко-итальянских «регионалов» рассматриваются регу-



Алексей Филиатов

лярные рейсы из Емельяново в Новосибирск, Екатеринбург, Уфу и Иркутск. Соответствующие слоты уже выданы красноярским аэропортом. ATR-72-500 будут внесены в сертификат эксплуатанта «КАТЭКАВИА», а полеты на них начнут пилоты материнской компании. Позднее будут подготовлены собственные экипажи. Что касается отечественной техники, которая в парке перевозчика представлена девятью Ан-24РВ, одним Ан-26-100 и двумя Ту-134А, то избавляться от нее пока не планируется, поскольку она хорошо загружена вахтовыми перевозками.

Вывод из парка «ЮТэйр» всех ATR-72-500 связан не только с желанием обновить флот дочерних компаний, но и со стремлением оптимизировать собственную работу. «Если вы посмотрите на мировую практику, то ведущие мировые авиакомпании работают в партнерстве с небольшими перевозчиками, которые занимаются подвозом пассажиров в большие хабы, – говорил ранее генеральный директор ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов. – Для таких авиакомпаний региональные воздушные суда – ведущий тип в парке. Они сосредоточены на этом типе воздушных судов, эффективно управляют затратами. Когда компания экс-

плуатирует самолеты вместимостью 250 кресел, ей непросто сосредоточиться на эффективном управлении турбовинтовыми 70-местными самолетами. При этом региональные воздушные суда нужны для коммерческой деятельности, потому что есть, например, рейс Москва–Тамбов, на котором есть пассажиры, но на Boeing или Airbus их не хватит. Обслуживать это направление нужно, оно дает хорошую подпитку сети, есть трансферные потоки, соответственно, на нем должен работать региональный самолет».

Пословам Андрея Мартиросова, «дочкам» ATR-72-500 передаются вместе с частью маршрутной сети и экипажами. В самой «ЮТэйр» останутся только магистральные лайнеры Boeing 767, 757, 737 и Airbus A321. Кто из компаний Группы «ЮТэйр» начнет эксплуатировать в 2014 г. новые отечественные самолеты SSSJ100 решается.

Напомним, 15 новых ATR-72-500 авиакомпания «ЮТэйр» получила в 2011–2012 гг. в рамках контракта на 20 машин, подписанного в апреле 2011 г. Весной-летом прошлого года еще пять ATR-72-500 поступили в компанию «ЮТэйр-Украина». На протяжении 2005–2008 гг. российский перевозчик также получил 12 самолетов ATR-42-300, рассчитанных на перевозку 46 пассажиров. В

2011 г. три из них передали в украинскую «дочку», которая на тот момент уже эксплуатировала пару самолетов этого типа.

В парк авиакомпании «ЮТэйр» входят также два ATR-72-200 выпуска 1990–1991 гг. (в настоящее время не используются) и более десятка реактивных CRJ200 на 50 мест.

«ATR-42-300 и CRJ200 эксплуатируются на маршрутах «ЮТэйр» и пока не планируется их никому передавать», – сказала «Взлёту» пресс-секретарь перевозчика Елена Галанова.

Передаваемые в «ЮТэйр-Экспресс» и «КАТЭКАВИА» самолеты ATR-72-500 позволят авиакомпаниям нарастить объемы перевозимых пассажиров, а также повысить уровень комфорта для них. За первые девять месяцев этого года «ЮТэйр-Экспресс» перевезла 222,6 тыс. чел. (падение на 13% к аналогичному периоду 2012 г.), заняв 28-е место среди авиапредприятий России. Авиакомпания «КАТЭКАВИА» в рейтинг Росавиации по итогам рассматриваемого периода не вошла.

Отметим, что еще одним российским эксплуатантом новых франко-итальянских «регионалов» ATR-42-500 с мая 2011 г. является авиакомпания «Таймыр», летающая под брендом NordStar. **А.К.**



«АВРОРА»

Артём КОРЕНЯКО

НОВОЕ ИМЯ ОБЪЕДИНЕННОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ «ДОЧКИ» «АЭРОФЛОТА»

В ночь на 31 октября 2013 г. в московское Шереметьево с окраски в Чехии прибыл первый самолет Airbus A319 в ливрее нового отечественного авиоперевозчика – единой дальневосточной авиакомпании «Аврора», создаваемой в рамках группы «Аэрофлот» на базе «Сахалинских авиатрасс» и «Владивосток Авиа».

Проект создания единой Дальневосточной авиакомпании на базе активов группы «Аэрофлот» достиг финала. Официальный старт этому процессу был дан Советом директоров ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» 30 августа 2012 г. Объединенный перевозчик призван стать мощным фактором социально-экономического развития обширного дальневосточного региона России, а также укрепить в нем позиции группы «Аэрофлот».

В конце прошлого года в «Аэрофлоте» отмечали: «Высокая динамика развития российского Дальнего Востока включает в себе перспективы для деятельности Дальневосточной авиакомпании. Приоритетным путем ее развития является удовлетворение спроса на региональные перевозки при обеспечении эффективного уровня сервисного обслуживания».

20 декабря 2012 г. Совет директоров одобрил сценарий по созданию и развитию объединенного дальневосточного перевозчика на базе «Сахалинских авиатрасс» на паритетных условиях с государством. Чтобы активнее вкладывать собственные средства в развитие воздушного транспорта региона, совладельцем создаваемой авиакомпании станет Сахалинская область. 49% акций нового предприятия «Аэрофлот» может передать ей уже до конца 2013 г.

«Владивосток Авиа» из-за нестабильного финансового положения на фоне переориентации в игрока регионального масштаба, сопровождающегося досрочным возвратом нескольких воздушных судов лизингодателям, было решено передать под управление сахалинского предприятия. Отметим, в прошлом году обе авиакомпании делегировали коммерческие функции в группу

«Аэрофлот». Также была проведена оптимизация их маршрутов.

В марте 2013 г. 52,156% акций ОАО «Владивосток Авиа» оказались во владении ОАО «Сахалинские авиатрассы», полностью контролируемого национальным перевозчиком. 1 августа были прекращены полномочия гендиректора приморской авиакомпании Дмитрия Тышука, которому предложили возглавить Приморский филиал объединенного дальневосточного перевозчика в должности первого заместителя генерального директора. Его кресло занял Игорь Пазюк, ранее возглавлявший представительство «Аэрофлота» в Южно-Сахалинске. В середине августа во Владивостоке прошла встреча представителей авиакомпаний «Владивосток Авиа» и «Сахалинских авиатрасс», на которой обсуждались вопросы интеграции и перспективы создания единой компании. После нее стало известно, что во владивостокском аэропорту Кневичи будут по-прежнему базироваться самолеты семейства А320. Количество среднемагистральных воздушных судов к 2017 г. планируется увеличить до 17, а общая численность парка составит 40 самолетов. Для местных перевозок приморский филиал планирует в ближайшее время получить несколько новых 19-местных самолетов (возможно, это будут Twin Otter Series 400).

Напомним, обе авиакомпании были переданы ООО «Аэрофлот-Финанс» (дочернее общество ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии») в ноябре 2011 г. вместе с рядом



Активный парк авиакомпаний «Сахалинские авиатрассы» и «Владивосток Авиа» по состоянию на октябрь 2013 г.				
Тип самолета	Регистрация	Серийный номер	Год выпуска	Год поставки
«Сахалинские авиатрассы»				
B737-200	RA-73003	22589/890	1983	2005
	RA-73005	23100/1038	1984	2006
B737-500	RA-73013	28721/2856	1997	2009
DHC-8-200	RA-67257	457	1996	2007
	RA-67259	459	1996	2007
DHC-8-300	RA-67251	533	1999	2009
	RA-67253	451	1997	2011
	RA-67255	581	2002	2011
	RA-67261	556	2001	2012
«Владивосток Авиа»				
A320	VP-BEQ	422	1994	2008
	VP-BFY	714	1997	2008
	VP-BFX	730	1997	2008
	VQ-BCG	1200	2000	2009
	VQ-BHS	1213	2000	2010
	VQ-BFM	1379	2000	2010
Ту-204-300	RA-64026	64026	2000	2005
	RA-64038	64038	2004	2005
	RA-64039	64039	2005	2005
	RA-64040	64040	2005	2005
	RA-64044	64044	2008	2008
	RA-64045	64045	2008	2008

других авиапредприятий Государственной корпорацией «Ростехнологии» в обмен на 3,55% акций «Аэрофлота».

В июне этого года «Аэрофлот» призвал пассажиров принять участие в конкурсе по разработке названия для создаваемой объединенной дальневосточной авиакомпании. В «народном» конкурсе победило название «Тайга», и в конце августа «Сахалинские авиатрассы» сменили имя. На своем официальном сайте, уже переименованном в taigaairlines.ru, перевозчик опубликовал устав ОАО «Авиакомпания «Тайга». Однако, новое название вызвало неоднозначную реакцию среди авиационного сообщества (все-таки тайга в первую очередь ассоциируется с сибирским регионом России, а не с дальневосточным). Кроме того, по данным СМИ, оно вызвало неприятие некоего высокопоставленного чиновника. В результате уже в сентябре перевозчик был снова зарегистрирован – в ОАО «Авиакомпания «Аврора», а на месте интернет-сайта taigaairlines.ru и более привычного satairlines.ru появился новый – fluairgo.ru. Гендиректором переименованных в «Аврору» САТ остался Константин Сухореврик, руководящий сахалинским авиапредприятием с 1992 г.

С 27 октября компания приступила к выполнению рейсов по зимнему расписанию. В его рамках она будет совершать региональные полеты между Южно-Сахалинском, Владивостоком, Хабаровском, Петропавловском-

Камчатским, Новосибирском, Магаданом, Благовещенском и Красноярском. По Сахалинской области будут осуществляться рейсы из регионального центра в Оху, Южно-Курильск, Курильск и Шахтёрск. Международная программа «Авроры» затронет Сеул, Харбин, Пусан и Саппоро. На сайте перевозчика отмечается, что полеты будут выполняться на самолетах А319, Boeing 737 и DHC-8. Пока в распоряжении перевозчика есть только три стареньких «боинга»: два 30-летних 109-местных 737-200 и один 16-летний 110-местный 737-500, а также шесть турбовинтовых «регионалов» – два 37-местных DHC-8-200 (Q200) и четыре 50-местных DHC-8-300 (Q300) выпуска 1996–2002 гг. (один из Q300, отличающийся двухклассной компоновкой салона на 8+24 места, в обычных пассажирских перевозках не задействуется). Что же касается «Владивосток Авиа», то ее авиапарк в октябре состоял из шести А320 производства 1994–2000 гг. и шести Ту-204-300,

поставленных ей в 2005–2008 гг. лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко.» новыми.

Однако, с конца октября 2013 г. работа всех «туполевских» машин в компании прекращена. Заключительный рейс Ту-204-300 под флагом «Владивосток Авиа» состоялся 27 октября, когда в Шереметьево из Читы прибыл борт RA-64044. Лизинговая компания ИФК подыскивает для шести владивостокских Ту-204-300 новых эксплуатантов. Рассматривается вопрос передачи трех из них в «ВИМ-АВИА», а трех других – в «Ред вингс». Ранее, в прошлом году, «Владивосток Авиа» рассталась со всеми тремя имевшимися у нее дальнемагистральными широкофюзеляжными А330-300, а также последними реактивными самолетами местных воздушных линий Як-40.

Личному составу приморского перевозчика с 1 ноября предложено перейти в «Аврору». Пока у владивостокцев остается ряд линий, на которых они еще продолжают эксплуатировать А320, но в ближайшие месяцы эти маршруты также отойдут сахалинцам. «На смену Ту-204 придут более современные экономичные суда: А319/320 и новейшие суда отечественного производства», – отмечалось в пресс-релизе «Аэрофлота» в августе этого года.

Планируется, что в парк объединенного дальневосточного перевозчика из флота материнской компании до конца года поступят три А319, а в 2014 г. – еще четыре. Первая машина, летавшая в «Аэрофлоте» с 2004 г. под регистрационным номером VP-BWK (серийный №2222), уже прошла окраску в ливрею «Авроры» в Чехии, откуда и прибыла в Шереметьево в ночь на 31 октября. Старые «боинги» САТа перекрашивать в цвета «Авроры» не станут – со временем они покинут парк перевозчика. По мере поступления из «Аэрофлота» следующих «эрбасов» предполагается вернуть лизингодателям и владивостокские А320.

Ожидается, что через пять лет объединенная дальневосточная авиакомпания будет летать по 128 направлениям, а число перевозимых пассажиров достигнет 2,4 млн чел. в год.





АНАТОЛИЙ ЮРТАЕВ:

«ГОД ПРОШЕЛ, ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ!»

Руководитель авиакомпании «Ангара» об эксплуатации Ан-148

Прошел год с того времени, как один из основных региональных авиаперевозчиков в Восточной Сибири, авиакомпания «Ангара» (входит в группу компаний «Ислэнд»), стала эксплуатантом трех авиалайнеров нового поколения Ан-148-100Е (см. «Взлёт» №11/2012, с. 36 и №1-2/2013, с. 12). Самолеты, разработанные украинским ГП «Антонов» и изготовленные Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (предприятие Объединенной авиастроительной корпорации) поставлены «Ангаре» в октябре–ноябре 2012 г. лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко.» и с декабря прошлого года выполняют регулярные рейсы на маршрутах перевозчика. Они рассчитаны на перевозку 75 пассажиров в одноклассной компоновке и располагают увеличенной до 4400 км дальностью полета.

Благодаря включению Ан-148 в парк «Ангары», компания смогла существенно расширить географию полетов и увеличить перевозки пассажиров и грузов. По данным Росавиации, в январе–августе этого года «Ангара» перевезла 144,7 тыс. чел. и 1,4 тыс. тонн грузов – это более чем вдвое превышает аналогичные показатели того же периода 2012 г. В авиакомпании отмечают, что самолеты Ан-148 оптимально приспособлены для эксплуатации в северных регионах. Они не раз совершали в Якутии посадки при температуре за бортом -49°C , а также при горизонтальной видимости 350 м (II категория ИКАО). В чем конкурентные преимущества этого самолета, и каковы первые итоги эксплуатации Ан-148 в условиях Сибири, Дальнего Востока и Урала, редактору «Взлёта» Артёму Коренько рассказал директор ОАО «Авиакомпания «Ангара» Анатолий Юртаев.

Анатолий Фёдорович, почему именно Ан-148?

По многим причинам. Одной из самых важных считаю летно-технические характеристики авиалайнера. Ан-148 оснащены новейшими двигателями и современной цифровой авионикой, безопасность экипажа и пассажиров обеспечивает комплекс современных систем безопасности: системы предупреждения столкновения самолетов в воздухе и раннего предупреждения приближения к земле, метеолокатор с функцией «сдвиг ветра», спутниковая навигационная система. Еще один важный фактор – Ан-148 может эксплуатироваться при экстремально низких температурах, которые свойственны северным районам Приангарья и Якутии. Может садиться на короткие и грунтовые взлетно-посадочные полосы. Салон самолета по комфортабельности можно сравнить с самолетами Airbus и Boeing. Мы планировали значительное расширение географии полетов, и Ан-148 показался нам особенно перспективным с этой точки зрения.

Николай Енин



Ожидания совпали с действительностью?

Принимая решение, мы учитывали сильные и слабые стороны авиакомпания. Кроме того, воздушные суда для нашей авиакомпании были доработаны с учетом современных требований ИКАО и Евросоюза. Сейчас у нас, благодаря поступлению новой авиационной техники, уже появилось 8 новых направлений в города Сибирского, Дальневосточного и Уральского федеральных округов. Среднемесячный налет на один Ан-148 в октябре 2013 г. составил у нас 155 часов. Это достаточно неплохие показатели. Но мы стремимся увеличить налет до 200 часов в месяц. По отзывам пассажиров, летать на Ан-148 намного комфортнее, чем на CRJ-200 и Ту-134, они практически ни в чем не уступают Airbus A320 и Boeing 737. Уже сейчас мы можем сделать вывод: Ан-148 понравился нашим пассажирам. В общем, говоря простым языком — год прошел, полет нормальный.

Насколько авиакомпании удалось освоить новые самолеты?

Думаю, мы уже «освоились» друг с другом. Чтобы использовать возможности новых самолетов по максимуму, мы подготовили 9 специально обученных экипажей, из них четыре пилотинструктора. По три экипажа на каждый самолет. Еще летом налет ряда командиров и вторых пилотов Ан-148 превысил 500 часов. Кстати, члены

экипажей от новых машин в восторге, некоторые летчики переехали для работы на Ан-148 из других городов, и, по их словам, нисколько об этом не жалеют. К техническому обслуживанию новых авиакомпаний мы подключили собственный комплекс ТО, на трех машинах собственными силами мы сделали формы «А» периодического технического обслуживания (через 750 летных часов или 300 посадок). И уже получили сертификаты на обслуживание самолетов такого типа.

Другие авиакомпании — эксплуатанты Ан-148 неоднократно говорили о различных сложностях при проведении технического обслуживания. Возникали ли у вас подобные проблемы?

Проблемы, конечно, есть, но они не критичны, и мы решаем их в штатном режиме. Одна из самых острых — высокий ценник на запчасти к Ан-148. Это обычное следствие мелкосерийного производства. Остальные проблемы ТО новых авиакомпаний нам помогает решать собственная ремонтная база и многолетний опыт обслуживания самолетов марки «Антонов». Напомню, авиакомпания «Ангара» создана на базе Иркутского авиаремонтного завода, поэтому квалификация нашего наземного персонала очень высока. Новые самолеты для наших техников — новый опыт. К примеру, сейчас мы хотим приобрести сертифицированное стеновое

оборудование и получить допуски для проверки в Иркутске ряда агрегатов, особенно авионики и гидравлики.

Как проявили себя машины в условиях сибирской зимы, в каких еще сложных условиях эксплуатировались новички вашего авиапарка?

Признаться, мы с самого начала рассчитывали на возможности Ан-148 в условиях низких температур, и не ошиблись. Авиалайнеры по нашему запросу были специально доработаны заводом-изготовителем для полетов в северные регионы: установлен дополнительный обогрев дверей и люков, повышена надежность работы шасси, для планируемых посадок на грунт сделана защита фюзеляжа. За год новые самолеты садились в Якутии и при температуре за бортом -49°C , и при горизонтальной видимости 350 м. Отмечу, все посадки выполнялись без каких-либо замечаний. Да и двери к корпусу не примерзали, а ведь с машинами другого класса, помнится, в северных аэропортах такие инциденты случались. Также наши «новички» неплохо себя показали и в условиях Приморья, выполняя длительные перелеты во Владивосток и Магадан.

Планируете ли вы эксплуатировать Ан-148 на аэродромах с грунтовой взлетно-посадочной полосой?

Да, у нас есть такие планы, и осуществлять мы их, скорее всего, нач-



Об «Ангаре»

ОАО «Авиакомпания «Ангара» — один из основных региональных авиаперевозчиков в Восточной Сибири. Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Ангара» организовано в 2000 г., входит в Группу компаний «Истлэнд». Занимает первое место по количеству самолето-вылетов в регионе. Доля региональных авиаперевозок компании «Ангара» в Восточной Сибири составляет около 80%. География полетов охватывает Дальневосточный, Сибирский и Уральский федеральные округа.

Место базирования «Ангары» — аэропорт «Иркутск». Компания обладает самой развитой производственной базой среди авиаперевозчиков Иркутской области (ангарный комплекс, места стоянок и т.д.). Авиапарк насчитывает 32 единицы. По официальным данным Росавиации за август 2013 г., в активной эксплуатации в авиакомпании «Ангара» находились три Ан-148-100Е, 8 пассажирских Ан-24/26 (один Ан-24Б, пять Ан-24РВ и два Ан-26-100), два Ан-2, а также 11 вертолетов (один Ми-8П и десять Ми-8Т).

нем в зимний период 2013–2014 гг. Способность садиться на грунтовые полосы новые самолеты продемонстрировали, выполняя чартерные рейсы. Мне приходилось и самому быть пассажиром при такой посадке, и скажу, что самолет при этом показал себя самым наилучшим образом. Взлетно-посадочная полоса была неровная и длиной всего 2000 м (для сравнения, в иркутском аэропорту длина полосы – 3565 м). Тем не менее Ан-148 справился на «отлично»: эффективная механизация и хороший реверс тяги помогли самолету остановиться, когда до конца полосы еще оставалась значительная дистанция. Да и неровное покрытие авиалайнер практически «не почувствовал». Кстати, отмечу, что на заводе-изготовителе самолетам нашей авиакомпании для планируемых посадок на грунт была сделана дополнительная защита фюзеляжа.

Николай Енин



Какие факторы определяют ценовую политику вашей компании на маршрутах, которые обслуживают Ан-148?

Ан-148 – новый самолет для нашего региона. Мы вышли с ним на транспортные рынки Якутии (Мирный, Полярный), Дальнего Востока,

Новосибирска. При этом выбирали те направления, где сможем предложить пассажиру лучший сервис или более удобное расписание, не повышая рыночных тарифов. Например, на линию в Братск вместо Ан-24 мы поставили Ан-148. Цены на авиаби-

леты, тем не менее, мы сохранили на прежнем уровне. А на чартерных рейсах с вводом Ан-148 нам даже удалось снизить цену для заказчика за счет того, что себестоимость одного пассажиро-километра на Ан-148 получилась ниже, чем на Ан-24.

Самолеты Ан-148-100E авиакомпании «Ангара»			
Регистрация	Серийный номер	Дата первого полета на ВАСО	Дата поставки в авиакомпанию
RA-61711	41-07	04.10.2011	08.11.2012
RA-61713	41-10	22.03.2012	30.10.2012
RA-61714	42-01	11.09.2012	28.11.2012



Николай Енин



Андрей Чурсин

Куда летают Ан-148 с берегов Ангары?



Планируете ли вы дальнейшее пополнение парка Ан-148, и как оно будет связано с дальнейшей стратегией развития вашей компании?

Приобретение трех новых самолетов — достаточно серьезный этап в развитии авиакомпании. Но это только начало. В стратегических планах авиакомпании «Ангара» — расширение авиапарка. Необходимость этого мы видим уже сейчас. Приобретение новых самолетов позволит увеличить интенсивность полетов Ан-148 и при этом сохранить умеренные тарифы на авиаперелеты. Многие вопросы с технической поддержкой и резервированием флота будут решаться гораздо быстрее и эффективнее. И мы сможем снизить стоимость летного часа за счет увеличения интенсивности эксплуатации каждого отдельного борта. 29 августа в рамках МАКС-2013 мы заключили с ИФК предварительное соглашение о поставке в финансовый лизинг еще двух самолетов Ан-148-100Е в течение 2014 г. Четвертый самолет в парк «Ангары» может быть передан уже в феврале–марте наступающего года, а чуть позднее ждем пятый лайнер.

Ан-148 — это флагианы нашего воздушного флота, с ними мы планируем выйти на международный рынок, возможно, уже в 2014 г. Дальность этих самолетов (4400 км) является наиболее оптимальной для обслуживания традиционных маршрутов к нашим соседям: в Юго-Восточную Азию и СНГ. Например, из Иркутска планируем летать в Китай, Монголию и Южную Корею. Сейчас мы согласовываем и координируем слоты, наши экипажи проходят соответствующую подготовку. 

Первые регулярные рейсы на самолетах Ан-148-100Е авиакомпания «Ангара» выполнила 20 декабря 2012 г. на линиях Иркутск–Новосибирск–Иркутск и Иркутск–Мирный–Иркутск. С 24 декабря начались полеты из Иркутска в Братск, а со следующего дня — и в Хабаровск. В течение 2013 г. маршрутная сеть «ангарских» Ан-148 существенно расширилась.

Согласно официальному интернет-сайту авиакомпании «Ангара», в осенне-зимнюю навигацию 2013–2014 гг. самолеты Ан-148 соединяют 18 регулярными рейсами девять городов в семи субъектах Российской Федерации на территории Урала, Сибири и Дальнего Востока. Планируется, что в ноябре этого года на этих машинах будет выполнено в общей сложности около 150 регулярных полетов, а средний налет на один среднесписочный Ан-148 по центральному расписанию превысит 136 ч. Отметим, что эти машины также участвуют в чартерных программах, например по перевозке вахтовых рабочих в интересах ОАО «Верхнеконскнефтегаз».

В первую тройку самых продолжительных рейсов на Ан-148 (4,5–5 ч) входят перелеты по маршруту Новосибирск–Благовещенск, Иркутск–Владивосток и Иркутск–Магадан. Самые короткие рейсы (около часа) — из Иркутска в Братск и обратно. Ан-148 «Ангары»

не испытывают конкуренции только на трех из девяти направлений. Авиакомпания стала единственным игроком на маршрутах Иркутск–Челябинск, Иркутск–Братск и Новосибирск–Благовещенск.

Наиболее загруженная линия с точки зрения присутствия на ней других перевозчиков — Иркутск–Новосибирск. Кроме Ан-148 здесь летают CRJ-200, A320 и ATR-42-500. Интернет-сервис «Яндекс.Расписания» 31 октября на ближайшие даты выполнения рейсов в ноябре показывал, что стоимость билета на Ан-148 авиакомпании «Ангара» по маршруту Иркутск–Новосибирск составляла 9270 руб. Наиболее доступный перелет предлагала авиакомпания NordStar («Таймыр») — 6325 руб., самый дорогой — S7 Airlines (10 303 руб.).

«Мы придерживаемся политики не демпингования цен, а анализируем собственные возможности, исходя из конкурентной рыночной среды, — говорит Анатолий Юртаев. — Кроме того, самолет у нас получился достаточно дорогой, поэтому летать по ставкам ниже рыночных было бы не правильно». Чтобы стать пассажиром Ан-148 на регулярном рейсе «Ангары» придется потратить примерно от 4 тыс. руб. (Братск–Иркутск) до 16 тыс. руб. (Благовещенск–Новосибирск).

Полеты на Ан-148 авиакомпании «Ангара» на фоне конкурентов, ноябрь 2013 г.

Номер рейса	Откуда	Куда	Продолжительность, ч	Число рейсов в неделю	Цена билета, руб.	Конкуренты и их цены на билеты, руб.
ИК-751	Иркутск	Челябинск	4,25	1	12 366	Нет
ИК-752	Челябинск	Иркутск	4,17	1	12 366	Нет
ИК-751	Новосибирск	Челябинск	2	1	8115	«Татарстан» (CRJ200) — 8535
ИК-752	Челябинск	Новосибирск	2	1	8798	«ИрАэро» (CRJ200) — 4615 «Татарстан» (CRJ200) — 8201
ИК-749	Иркутск	Якутск	2,66	2	12 264	S7 (B737) — 6219 «Якутия» (B737) — 11 060 «ИрАэро» (CRJ200) — 14 215
ИК-750	Якутск	Иркутск	2,66	2	12 774	S7 (B737) — 6219 «ИрАэро» (CRJ200) — 14215 «Якутия» (B737) — 15 375
ИК-737	Иркутск	Владивосток	4,33	1	9225	«Уральские Авиалинии» (A320) — 9528 S7 (A320) — 10 072
ИК-738	Владивосток	Иркутск	4,75	1	9225	«Уральские Авиалинии» (A320) — 9528 S7 (A320) — 10 315
ИК-753	Иркутск	Братск	1,17	3	4278	Нет
ИК-754	Братск	Иркутск	0,92	3	4185	Нет
ИК-765	Иркутск	Магадан	4,33	1	13 896	«ИрАэро» (CRJ200) — 13 715 S7 (A320) — 15 612
ИК-766	Магадан	Иркутск	4,5	1	17 466	«ИрАэро» (CRJ200) — 10 515 S7 (A320) — 13 433
ИК-755	Иркутск	Новосибирск	2,25	4	9270	NordStar (ATR42-500) — 6325 «ИрАэро» (CRJ200) — 8670 «Руслайн» (CRJ200) — 9115 S7 (A320) — 10 303
ИК-756	Новосибирск	Иркутск	2,17	3	9465	«ИрАэро» (CRJ200) — 8680 «Руслайн» (CRJ200) — 9715 S7 (A320) — 10 105
ИК-763	Новосибирск	Благовещенск	4,25	2	15 315	Нет
ИК-764	Благовещенск	Новосибирск	5	2	16 615	Нет
ИК-757	Новосибирск	Мирный	3	2	13 896	АЛРОСА (B737) — 16 395
ИК-758	Мирный	Новосибирск	3	2	13 896	АЛРОСА (B737) — 14 615
ИК-701	Иркутск	Мирный	1,92	2	11 632	АЛРОСА (B737) — 10 615
ИК-702	Мирный	Иркутск	1,83	2	12 652	АЛРОСА (B737) — 10 625



УКРАИНСКИЕ

Артём КОРЕНЯКО

АВИАПЕРЕВОЗКИ: ОДНИМ КРЫЛОМ В ЕВРОПЕ

Обзоры текущей ситуации на воздушном транспорте Украины наш журнал традиционно публикует в преддверии Международных авиационно-космических салонов «Авиасвит», проводимых на аэродроме Киев-Антонов в Гостомеле каждый четный год (см. «Взлёт» №10/2012, с. 46–52, №10/2010, с. 18–23, №10/2008, с. 40–47, №6/2006, с. 12–23). Однако важные события, произошедшие с рынком украинских авиаперевозок на рубеже 2012–2013 гг., заставили нас изменить традиции и не дожидаться следующей осени. Ведущий перевозчик страны и лидер последних лет, авиакомпания «Аэросвит», и родственная ему «Донбассаэро», вскоре после нашего прошлогоднего обзора прекратили свою операционную деятельность. Важным политическим шагом, который окажет значительное влияние на дальнейшее развитие гражданской авиации Украины, может стать Соглашение об ассоциации с Европейским союзом. В случае его подписания и последующей ратификацией всеми государствами – членами ЕС Украина окончательно встанет на путь реальной евроинтеграции. В практическую плоскость данный процесс перешел еще в июне 2012 г., когда в силу вступило Соглашение о свободной торговле Украины со странами Европейской ассоциации ЕАСТ (EFTA). Тесная интеграция страны с ЕС затронет и транспортный сектор: одним из важнейших направлений в этой области станет вхождение Украины в Общее авиационное пространство Евросоюза. Переговоры на данную тему были начаты еще в декабре 2007 г., и сейчас они как никогда близки к завершению.

За ростом – спад

Прошлый 2012 г. гражданская авиация Украина закончила ростом. По данным Государственной авиационной службы Украины, местные авиакомпании перевезли 8,1 млн чел. (рост на 8% к 2011 г.). При этом численность пассажиров на внутренних рейсах составила 1,285 млн чел. (+9,3%), а на международных – 6,821 млн чел. (+7,8%). Государственное предприятие организации воздушного движения Украины – «Украэрорух» – впервые преодолело планку в полмиллиона обслуженных полетов (500,59 тыс., рост на 3,4% к 2011 г.).

Почти весь объем перевозок обеспечили всего пять авиакомпаний: «Аэросвит» (примерно 3 млн чел.), «Международные авиалинии Украины» (2,8 млн чел.), «Роза Ветров» (0,93 млн чел.) WizzAir Ukraine (0,63 млн чел.) и «ЮТэйр Украина» (0,42 млн чел.). Средний процент коммер-

Нынешним летом в парк «Международных авиалиний Украины» перешел один из дальнемагистральных широкофюзеляжных лайнеров Boeing 767-300ER, ранее летавших под флагом «Аэросвита»



Парк основных авиакомпаний Украины, занимающихся пассажирскими перевозками
(по состоянию на 25 октября 2013 г., в алфавитном порядке)

«Авиалинии Харькова» (Kharkiv Airlines)	B737-800	2
	B767-300ER	1
«Авиатранс К»	A320	2
	MD-83	3
	RJ85	1
«Браво»	MD-82/83	3
«Буковина»	BAe146	1
	MD-82	15
	MD-88	1
«Визз Эйр Украина» (WizzAir Ukraine)	A320	4
«Дарт»	MD-82/83	2
«Днеправиа» (Dniproavia)	ERJ-145	21
«Марс РК»	Saab 340	2
«Международные авиалинии Украины» (MAU, UIA)	B737-300/400/500	20
	B737-800/900	11
	B767-300ER	1
	E190	5
«Мотор-Сич»	Ан-140	2
	Ан-24РВ	2
	Ан-74ТК-200	1
	Як-40	2
«Роза Ветров» (Wind Rose)	A320	4
	A321	5
	A330	1
«Украинско-Средиземноморские авиалинии» (UMAir)	RJ85/100	9
	MD-88	1
«Урга» (Air Urga)	Saab 340	7
	Ан-24Б/РВ	7
	Ан-26Б-100	5
«Хорс» (Khors Air)	A320	4
	MD-82	2
«ЭйрОникс» (AirOnix)	B737-300/400/500	4
«Ютэйр-Украина» (Utair Ukraine)	ATR-42-300	5
	ATR-72-500	5
	B737-800	3
	CRJ-100/200	3
«Ян Эйр» (YanAir)	A320	1
	Saab 340	2

Тарас Ильков

ческой загрузки украинских перевозчиков в международном сообщении по итогам прошлого года вырос до уровня 62,4% (рост на 8,5 п.п. к 2011 г.), а на внутренних линиях этот показатель достиг 56,1% (+3,4 п.п.). Для сравнения: у российских авиакомпаний в 2012 г. процент коммерческой загрузки на международных рейсах равнялся 66,5%, а на авиалиниях вну-

три страны – 63,8%. Наибольшее число пассажиров на международных рейсах украинские и иностранные авиакомпании перевезли в Россию (27% от общего числа), Германию (10%) и Турцию (8%). Пассажиропоток украинских аэропортов в прошлом году составил 14,1 млн чел. (рост на 13,2% к 2011 г.). Таким образом, коэффициент авиационной подвижности



Один из пяти новых региональных самолетов Embraer E190 «Международных авиалиний Украины». Две машины из десяти, заказанных в Бразилии компанией «Днеправиа», с прошлого лета летали на рейсах «Аэросвита», а три следующих получали с бразильского завода уже непосредственно МАУ. На снимке из московского Шереметьево – пятый «эмбраер» МАУ, вышедший на линии в июле 2013 г.

населения вырос с 0,27 ед. в 2011 г. до примерно 0,31 в 2012-м.

Однако, в этом году темпы роста основных производственных показателей воздушного транспорта Украины выглядят менее радужно. Согласно данным Госавиаслужбы, в первом полугодии 2013 г. пассажиропоток в украинских аэропортах вырос всего на 3,5% — до 6,2 млн чел. (за первую половину 2012 г. аэропорты Украины обслужили 6 млн пасс. при росте 17,3% к аналогичному периоду 2011 г.). При этом международные перевозки увеличились на 6,5%, а внутренние — уменьшились на 9,3%.

Объемы перевозок пассажиров украинскими авиакомпаниями за январь—июнь 2013 г. составили лишь 92,4% от показателя соответствующего периода прошлого года. Падение объемов отрасли регулятор связывает с прекращением деятельности «Аэросвита», на долю которой приходилось почти 38% всех украинских авиаперевозок. В январе—марте 2013 г., по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, авиакомпании Украины перевезли почти на 20% пассажиров меньше. «Однако, уже во втором квартале украинским авиакомпаниям удалось достичь прошлогоднего уровня перевозок, — отметило ведомство в своем сообщении 5 июля 2013 г. — Этому способствовало постепенное восстановление перевозок по маршрутам, которые временно не обслуживались украинской стороной, активная маркетинговая политика украинских авиакомпаний (открытие новых маршрутов, увеличение частот), а также увеличение парка их самолетов». По данным государственной службы статистики Украины, в январе—сентябре этого года национальный авиатранспорт перевез 6,1 млн пасс., что составляет 95,7% от объемов анало-

гичного периода 2012 г. Сегодня на украинском рынке воздушных перевозок идет перегруппировка сил.

Крах авиационной группы

В 2013 г., просуществовав около шести лет, окончательно распался стратегический альянс «Украинская авиационная группа». О его создании было объявлено 27 февраля 2007 г. Основателями группы УАГ стали «Аэросвит» и «Донбассаэро», находящиеся под контролем финансово-промышленной группы «Приват» украинских предпринимателей Игоря Коломойского, Геннадия Боголюбова и др. Основными целями альянса декларировались усиление конкурентоспособности авиакомпаний, увеличение объемов авиаперевозок, расширение сети полетов, повышение доступности авиатранспорта для жителей Украины и других стран, а также повышение привлекательности Украины как транзитного государства, развитие аэропортов Борисполь и Донецк как центрального и восточного хабов страны, содействие сбалансированному экономическому, социальному, технологическому и инвестиционному развитию страны. Первый этап сотрудничества компаний «Аэросвит» и «Донбассаэро» был рассчитан на 10 лет — до 28 января 2017 г.

В 2010 г. к УАГ присоединилась «Днеправиа», за которой, по данным украинских СМИ, также стоят вышеназванные бизнесмены. После вхождения в альянс днепропетровский перевозчик перестал самостоятельно выполнять сначала международные, а позже и внутренние рейсы. В 2009 г. интерлайн- и кодшеринговые соглашения с УАГ подписала киевская авиакомпания «Роза Ветров». В 2010 г., по данным местных журналистов,

ее приобрела группа «Приват», и перевозчик прекратил регулярные рейсы, переключившись на чартерные. «Соглашение с УАГ было подписано, чтобы выполнить обязательства перед пассажирами, купившими билеты на рейсы «Розы Ветров», — пояснил в марте этого года журналу «Forbes Украина» Владимир Каменчук, основатель и нынешний гендиректор предприятия. Отметим, об официальном членстве авиакомпании «Розы Ветров» в стратегическом альянсе объявлено так и не было.

Ядро УАГ — авиакомпания «Аэросвит» — в своей операционной и финансовой деятельности последнее время не отличалась стабильностью. Например, публичное выяснение отношений перевозчика с «Украэрорухом» из-за долгов уже стало обыденным делом. Однако, 5 декабря 2012 г. о крупных долгах «Аэросвита» за предоставленное аэронавигационное обеспечение (более 1,246 млн долл.) и аэропортовое обслуживание в Шереметьево



Этот Boeing 737-500 «Международных авиалиний Украины» ранее летал в «Днеправиа» и пока еще сохраняет элементы окраски этой уже не существующей авиакомпании

(95 млн руб.) объявила уже Росавиация. В период 11–15 декабря 2012 г. московский аэропорт даже приостановил обслуживание рейсов украинского перевозчика. В пресс-релизе нашего регулятора говорилось о хроническом аккумуляровании задолженности перед ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации». Для «воспитания» украинской авиакомпании российскому ведомству пришлось вводить ограничения на использование воздушного пространства. Задолженности у «Аэросвита» по разным статьям возникли и в Белоруссии, Польше, Израиле, Дании, Швеции.

29 декабря 2012 г. Хозяйственный суд Киевской области начал дело производства о банкротстве авиакомпании по заявлению самого авиаперевозчика и ввел мораторий на удовлетворение требований кредиторов. Из постановления суда следует, что задолженность предприятия по состоянию на 27 декабря 2012 г. рав-

нялась 4,27 млрд гривен (около 520 млн долл.) при балансовой стоимости активов в 1,467 млрд гривен (180 млн долл.). С 15 января 2013 г. авиаперевозчик прекратил обслуживание более 90% своих рейсов. А 5 февраля Киевский апелляционный хозяйственный суд отменил производство по делу о банкротстве «Аэросвита». Соответствующий иск был подан Бориспольской объединенной государственной налоговой инспекцией. 21 мая Высший хозсуд Украины подтвердил решение апелляционного суда о прекращении процедуры банкротства авиакомпании. Впрочем, счета и активы перевозчика остались замороженными в рамках уголовного дела о нарушении трудового законодательства. Учитывая, что к началу весны этого года авиакомпания успела передать большую часть своего авиапарка вместе с направлениями в «Международные авиалинии Украины», многочисленные кредиторы (около 300 компаний), видимо, так и останутся ни с

чем. По состоянию на середину сентября сертификат авиакомпании, действующий до 5 ноября 2013 г., аннулирован не был.

Подобно своему старшему партнеру по схожему сценарию с рынка воздушных перевозок полностью ушел и второй участник УАГ — авиакомпания «Донбассаэро». С момента вхождения в авиационный альянс ее регулярная сеть постепенно сокращалась в пользу «Аэросвита». Перевозчик стал работать преимущественно на чартерных маршрутах. А в последнее время он и вовсе реализовывал блоки мест на рейсы других авиакомпаний. В начале второго полугодия 2012 г. текущая задолженность «Донбассаэро» составляла 76,77 млн долл., кредиторская задолженность за товары, работы и услуги — 17,55 млн долл. Осенью прошлого года авиакомпания передала все свои самолеты «Розе Ветров».

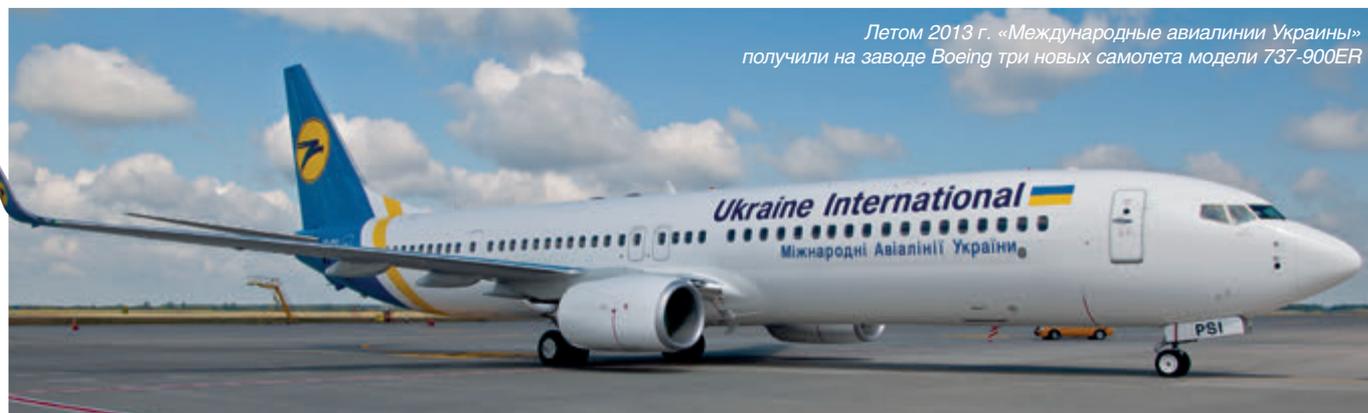
В середине января этого года Хозяйственный суд Донецкой области по инициативе перевозчика возбу-

Этот Boeing 737-800 был получен «Аэросвитом» в мае 2012 г. непосредственно с завода американской компании, с января нынешнего года летает в МАУ



Сергей Сергеев

Летом 2013 г. «Международные авиалинии Украины» получили на заводе Boeing три новых самолета модели 737-900ER



Василий Коба



Первый широкофюзеляжный дальнемагистральный лайнер «Розы Ветров» – A330-200, пока единственный самолет данного типа на Украине. На заднем плане видны другие «эрбасы» этой компании: сегодня она располагает четырьмя A320 и пятью A321

Василий Коса

дил дело о банкротстве. 14 марта 2013 г. Госавиаслужба прекратила действие сертификата эксплуатанта, а в октябре «Донбассаэро» признали банкротом.

Родственные души

Агония «Аэросвита» на рубеже 2012–2013 гг. с последовавшей остановкой ее операционной деятельности придала импульс к развитию другим украинским авиаперевозчикам.

Группа «Приват» продолжает «нервно дышать» к авиационному бизнесу. Поэтому не вызывает удивления, что снявшая основные сливки после ухода «Аэросвита» авиакомпания «Международные линии Украины» в конце концов досталась тому же днепропетровскому предпринимателю. В январе этого года газета «Коммерсантъ-Украина» написала, что «новым совладельцем авиакомпании стал Игорь Коломойский».

Напомним, в 2011 г. госпакет МАУ примерно за 300 млн гривен (чуть менее 40 млн долл.) перешел частным акционерам, хотя на 61,58% претендовали «Днеправиа» и «Роза Ветров», предлагавшие за них 516 и 492,9 млн гривен соответственно. Косвенно о факте перехода МАУ под контроль «приватовцев» свидетельствует начавшееся осенью 2012 г. сближение с

этим перевозчиком «Аэросвита». В конце ноября авиакомпании объявили, что углубляют коммерческое сотрудничество друг с другом. «Расширение сотрудничества – наш ответ на вызовы отраслевого кризиса, уже приведшего к стагнации европейского пассажирского трафика, и давшего основания IATA для пессимистических прогнозов на следующий год, – говорил Антон Маттис, первый заместитель генерального директора авиакомпании «Аэросвит» по коммерческой работе. – Кризис подтолкнул многих перевозчиков в Европе и Азии к консолидации ресурсов для укрепления рыночных позиций, и с этой тенденцией нельзя не считаться. Кроме этого, мы не можем игнорировать тревожный сигнал на внутреннем рынке – макроэкономические показатели Украины по итогам третьего квартала 2012 г. Они опосредованно свидетельствуют о снижении покупательской способности населения, что опасно сокращением спроса на прямые перевозки из Украины. В этих условиях «Аэросвит» и МАУ вынуждены совместно искать возможности для повышения эффективности перевозок и привлечения новых пассажирских потоков».

Еще за месяц до начала процедуры банкротства проблемного перевозчи-

ка Госавиаслужба без конкурса выдала МАУ право работы на 80% маршрутов «Аэросвита». Таким образом, безоговорочным лидером отрасли стали «Международные авиалинии Украины», а мечта Игоря Коломойского о создании одной крупной авиакомпании в стране начала обретать реальные очертания.

В 2013 г. МАУ планируют перевезти 4,4 млн чел., показав рост к прошлому году на уровне 60%. В настоящее время авиапарк предприятия стал самым крупным на Украине. В конце октября в его состав входило 37 самолетов: 31 Boeing 737 различных модификаций, один широкофюзеляжный Boeing 767-300ER и пять бразильских «регионалов» E190. А ведь еще год назад флот МАУ состоял только из двух десятков 737-х «боингов».

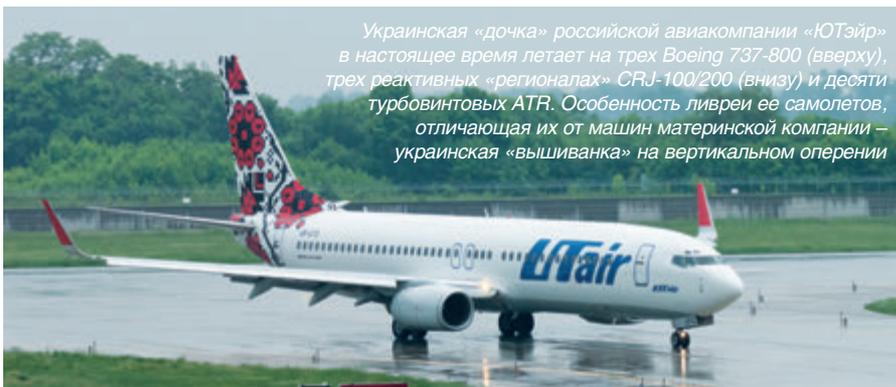
Как ни странно, «Днеправиа», третья авиакомпания УАГ, заявившая о выходе из нее в августе 2013 г., остается на плаву, а ее менеджмент полон оптимизма. Напомним, после вхождения в авиальянс днепропетровский перевозчик перестал самостоятельно выполнять международные рейсы. Весной 2012 г. «Днеправиа» прекратила летать под своим флагом и внутри Украины. По итогам прошлого года она перевезла всего 84 тыс. чел. Учитывая ситуацию, сложившуюся

юся вокруг «Аэросвита», дабы не потонуть вместе с ним, по данным журнала «Forbes Украина», авиакомпания попросила «старшего брата» вернуть ей право на выполнение полетов по маршрутам Киев – Днепропетровск и Киев – Ивано-Франковск. С середины февраля эти рейсы были возобновлены, а с апреля авиаперевозчик начал программу полетов в Москву. Летом добавились рейсы Киев – Севастополь и Москва – Севастополь. В этом году «Днепрэвиа» планирует перевезти 180 тыс. чел. Сегодня ее авиапарк состоит из 21 реактивного регионального самолета Embraer ERJ-145.

Продолжает активно развиваться и еще один партнер УАГ – авиакомпания «Роза Ветров». По итогам этого года перевозчик намерен преодолеть планку в 1,3 млн чел., став таким образом второй авиакомпанией страны по количеству перевезенных пассажиров. Недавно «Роза Ветров» вошла в новый для себя сегмент дальнемагистральных перевозок, получив этим летом 14-летний широкофюзеляжный A330-200 (UR-WRQ) – пока единственный самолет данного типа на Украине. 22 октября она открыла рейсы на нем из Киева и Днепропетровска в Дубай, а затем – в Таиланд. А с конца 2013 г. полеты на A330 будут выполняться и в Доминиканскую Республику. Кстати, билеты на эти рейсы также реализует «Днепрэвиа». В следующем году авиакомпания ждет еще один A330. В настоящее время «Роза Ветров» также эксплуатирует четыре A320 и пять A321. А год назад флот перевозчика включал всего три A320/321 и пару MD-81/83.

Догоняющие

Миллион пассажиров в этом году планирует перевезти «ЮТэйр-Украина»



Украинская «дочка» российской авиакомпании «ЮТэйр» в настоящее время летает на трех Boeing 737-800 (вверху), трех реактивных «регионалах» CRJ-100/200 (внизу) и десяти турбовинтовых АТR. Особенность ливреи ее самолетов, отличающая их от машин материнской компании – украинская «вышиванка» на вертикальном оперении

Вячеслав Смигунов



Вячеслав Смигунов

(входит в российскую группу компаний «ЮТэйр»). Пока все идет по плану. За девять месяцев 2013 г. рейсами авиакомпании перевезено уже 738,7 тыс. чел., что более чем в 2,5 раза превысило результат прошлого года. По данным предприятия, прирост в сегменте внутреннего пассажиропотока составил 190,3%, международного – 12,9%, а чартерного – 257,3%. Рост показателей обеспечен за счет пополнения парка воздушных судов и повышения загрузки рейсов. С весны этого года авиакомпания приступила к выполнению чартерных рейсов в Египет, Турцию и Испанию на трех лайнерах Boeing 737-800 (UR-UTP, UR-UTQ, UR-UTR), полученных в марте, апреле и июне 2013 г. Кроме того, в мае этого года флот пере-

возчика пополнился третьим CRJ-200 (UR-UTX), ранее летавшим в материнской компании в России (здесь он имел регистрацию VQ-BGI). В июне «ЮТэйр-Украина» вывела из эксплуатации свой Boeing 737-400 (UR-UTG), летавший под ее флагом с 2010 г. Помимо указанных воздушных судов в авиапарк перевозчика входят еще два CRJ-100/200 и по пять АТR-42-300 и АТR-72-500.

«Миллионную» планку по итогам этого года намерен преодолеть и лоукостер «Визз Эйр Украина» (WizzAir Ukraine), «дочка» одноименного венгерского дискаунтера. «Конечно же, банкротство «Аэросвита» повлияло и на нас, – рассказывал летом в интервью украинскому информационно-консалтинговому



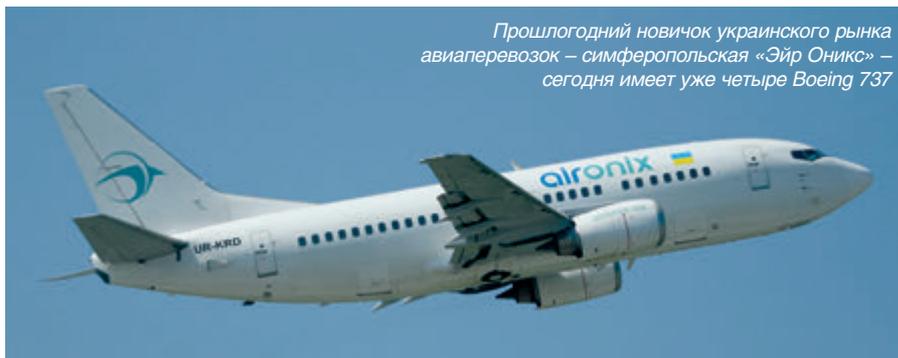
«Бюджетная» авиакомпания «Визз Эйр Украина» в этом году пополнила свой парк двумя новыми 180-местными А320. Теперь у нее уже четыре таких лайнера

Василий Коба

Центру транспортных стратегий гендиректор авиакомпании Акош Буш. — Мы видели большое количество маршрутов, которые не обслуживались, и заявили о своей готовности работать на этих линиях. На протяжении последних пяти—шести месяцев на некоторые из них были назначены «Визз Эйр Украина» и другие перевозчики. Поэтому я вижу некоторое перераспределение на рынке. Но в то же время мы видим некоторые отрицательные моменты: самые привлекательные рейсы, которые обслуживала одна крупная украинская авиакомпания, достались другой крупной компании». Впрочем, по словам топ-менеджера, надо отдать должное национальным авиационным властям, которые все-таки выдали назначения не только МАУ, но и другим игрокам рынка.

Ощущая возможности для наращивания объема перевозок, «Визз Эйр Украина» в 2013 г. оперативно удвоила свой парк за счет пары абсолютных новых А320 (UR-WUC, UR-WUD), полученных в марте и сентябре. Из-за того, что в настоящее время каждый маршрут требует назначения, а направления из Киева получить достаточно сложно, 1 октября авиакомпания открыла свою базу в аэропорту Донецка. Весной 2014 г. перевозчик намерен получить пятый А320 и начать активно работать во Львове. В то же время «Визз Эйр Украина» свернула свой единственный внутриукраинский маршрут Киев—Симферополь. Данное решение объясняется переразмеренностью 180-местных А320 для внутренних рейсов, перманентным повышением сборов в аэропорту крымской столицы, а также малой привлекательностью рынка внутренних авиаперевозок на Украине из-за низкой покупательной способности населения и достаточно высокой конкуренции со стороны наземного транспорта.

Открывшимся «окном возможностей» из-за ухода «Аэросвита» намерена вос-



Прошлогодний новичок украинского рынка авиаперевозок — симферопольская «Эйр Оникс» — сегодня имеет уже четыре Boeing 737

Сергей Сегреев



Новое имя на рынке — «Авиалинии Харькова», самолеты которых по схеме окраски очень напоминают машины российской компании Nordwind. В парке перевозчика — один широкофюзеляжный Boeing 767-300ER (на снимке) и пара 737-800

пользоваться и молодая авиакомпания «Эйр Оникс» (AirOnix) из Симферополя, допущенная к полетам весной прошлого года (см. «Взлёт» №7—8/2012, с. 28). По итогам 2013 г. она намерена пятикратно вырасти по количеству перевезенных пассажиров, достигнув уровня в полмиллиона обслуженных человек. С этой целью

авиапарк «ониксов» пополнился в августе более вместительным лайнером Boeing 737-400 (UR-KRE). В начале 2014 г. перевозчик планирует нарастить свой парк до шести машин за счет еще двух 737-х. Сегодня лайнеры «Эйр Оникс» базируются в Симферополе и Киеве. Недавно была открыта база в Донецке. По данным интернет-сайта авиакомпании, в настоящее время маршрутная сеть перевозчика насчитывает 8 регулярных рейсов: из Симферополя в Киев, Москву, С.-Петербург, Стамбул, Тель-Авив, Тбилиси, а также из Киева в Братиславу и Донецк. В планах — полеты из Донецка в Симферополь, С.-Петербург, Баку и Ереван.



В парке авиакомпании «Урга» теперь, кроме 12 «ветеранов» Ан-24 и Ан-26, летает семь шведских Saab 340

Василий Коба

Еще один новичок этого года – компания «Ян Эйр», располагающая сегодня одним A320 и парой Saab 340 (внизу)



Виталий Трубинов



Василий Коба



Виталий Трубинов

поредевшем с уходом «Аэросвита», для работы в связке с Pegas Touristik появилась авиакомпания «Авиалинии Харькова». Новый перевозчик входит в состав группы DCH бизнесмена Александра Ярославского (также контролирует аэропорт Харькова). Одним из консультантов проекта стала российская авиакомпания «Северный Ветер» (подробнее об этом см. «Взлёт» №7/2013, с. 43). В июне и июле перевозчик получил два самолета Boeing 737-800 (UR-CLS и UR-CLR), а в конце августа – и дальнемагистральный широкофюзеляжный Boeing 767-300ER (UR-CLT). «Авиалинии Харькова» летают из Харькова, Киева и Донецка в Грецию, Тунис, Турцию и Египет.

26 июля 2013 г. Госавиаслужба Украины выдала сертификат эксплуатанта авиакомпании «Ян Эйр» (YanAir). Название перевозчика созвучно первым буквам фамилии его основателя – российского бизнесмена Александра Янчука. 4 сентября на региональном самолете Saab 340a (UR-YAB),

полученном в июле, авиакомпания совершила свой первый регулярный рейс по маршруту Черновцы–Киев. По данным киевского аэропорта Жуляны, ставшего для новоиспеченного перевозчика базовым, в планах «Ян Эйр» – увеличение парка самолетов и рейсы в украинские города Мариуполь, Одессу, Тернополь, Сумы, Северодонецк и др. 20 августа в реестр перевозчика был внесен A320 (UR-YAD), рассчитанный на перевозку 180 пассажиров. Одним из направлений его использования стали чартерные перевозки. В начале сентября самолет был задействован в «хасидской программе», летая из Винницы в Тель-Авив. В начале октября авиакомпания получила свой второй Saab 340a (UR-YAC), а с 25 октября перевозчик приступил к регулярным полетам на турбовинтовых «саабх» из Винницы в московское Домодедово.

О «ветеранах» отрасли

Нынешней весной стало известно, что в сегмент чартерных перевозок с новыми силами намерена войти авиакомпания «Авиатранс К», возглавляемая Ларисой Пашенко, экс-гендиректором перевозчика «Хорс» (Khors Air). Для выполнения летней программы полетов в партнерстве с украинским туроператором Join Up! воздушный флот «Авиатранс К» пополнился в марте 2013 г. сразу двумя

A320 (UR-CKR, UR-DAK). Кроме того, в дополнение к уже поступившим в парк в 2011–2012 гг. двум MD-83 (UR-CHL, UR-CEL) в феврале из того же «Хорса» в авиакомпанию пришел MD-83 (UR-CJU). А месяцем раньше перевозчик приобрел региональный RJ85 (UR-CKH). Сама «Хорс» в этом году получила три A320 (UR-CFW, UR-CKS, UR-REZ). Самолеты «Хорса» и «Авиатранса» не имеют какой бы то ни было отличительной окраски, не несут никаких логотипов и даже названий своих операторов, а эксплуатируются, в основном, за пределами Украины, главным образом – в Иране (исключение составляют разве что так называемые футбольные чартеры и перевозки вахтовиков из Киева в Ханты-Мансийск).

Две другие родственные украинские авиакомпании, «Украинско-Средиземноморские авиалинии» (UMAir) и «Буковина» украинского предпринимателя ливанского происхождения Родрига Элиаса Мерхежа, также не стремятся идентифицировать свои самолеты – они имеют простую белую окраску без логотипов и даже названия эксплуатанта. Флот UMAir к середине осени этого года пополнился двумя RJ85, двумя RJ100 и тремя BAe 146-300. В «Буковину» поступил один BAe 146-300 и семь MD-82. Оба перевозчика специализируются на полетах за пределами Украины – в Иране, Ираке, Иордании,

Ливане, Сирии. На рубеже весны—лета этого года Министерство финансов США обвинило обе авиакомпании в нарушении режима санкций против Ирана. По данным американского ведомства, UMAir и «Буковина» продавали и отдавали в лизинг самолеты иранским авиакомпаниям Mahan Air и Iran Air, а Иран с их помощью доставлял грузы в Сирию. Теперь американским промышленным корпорациям и банкам запрещено вести дела с этими украинскими перевозчиками, а их топ-менеджерам закрыт въезд в США.

Неудачником этого года стали «Южные авиалинии» (South Airlines). В апреле

2013 г. Госавиаслужба Украины запретила одесскому перевозчику выполнять все виды полетов. Решение было принято после того, как комиссия по расследованию катастрофы самолета Ан-24РВ (UR-WRA) под Донецком пришла к выводу: причиной авиационного происшествия стала недостаточная подготовка экипажа. Напомним, 13 февраля 2013 г. «Южные авиалинии» выполняли внутренний чартерный рейс по доставке футбольных болельщиков из Одессы в Донецк на матч Лиги Чемпионов между местной командой «Шахтёр» и дортмундской «Боруссией». При посадке самолет

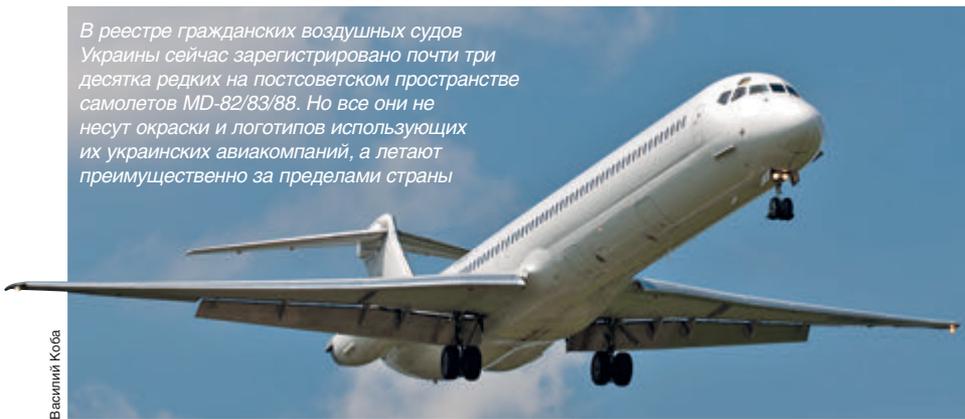
«промахнулся» мимо взлетно-посадочной полосы, и после приземления машина загорелась, погибло пять человек.

Всего, по данным Госавиаслужбы, осенью 2013 г. на Украине было зарегистрировано 85 авиакомпаний, а реестр гражданских воздушных судов состоял из 1039 единиц авиатехники.

Земное напряжение

В 2012 г. на Украине появилось еще два аэропорта, преодолевших рубеж в 1 млн обслуженных пассажиров. В дополнение к безоговорочному лидеру Борисполю (8,469 млн пасс.; рост на 5,5% к 2011 г.) свыше миллиона человек через себя пропустили Симферополь (1,114 млн пасс.; +15,6%) и Донецк (1 млн пасс.; +20,6%). К заветной черте подбираются Одесса (907,6 тыс. пасс.; +10,1%) и киевские Жуляны (861,9 тыс. пасс.; +83,5%). Во второй пятерке находятся Львов (576 тыс. пасс.; +94%), Харьков (501,4 тыс. пасс.; +62,5%) и Днепропетровск (444,2 тыс. пасс.; +4,2%). А замыкают ее, с большим отрывом, Запорожье (56,7 тыс. пасс.) и Луганск (51,1 тыс. пасс.). Таким образом, на долю восьми аэропортов страны пришлось почти 98,5% от общего пассажиропотока Украины. При этом в связи с

В реестре гражданских воздушных судов Украины сейчас зарегистрировано почти три десятка редких на постсоветском пространстве самолетов MD-82/83/88. Но все они не несут окраски и логотипов использующих их украинских авиакомпаний, а летают преимущественно за пределами страны



Василий Коба

Парковый круговорот

Уход с рынка авиаперевозок «Аэросвита» и «Донбассаэр», располагавших солидным флотом самолетов, позволил пополнить свой парк ряду других авиакомпаний Украины. Часть авиатехники досталась бывшему партнеру по Украинской авиационной группе — компании «Роза Ветров», несколько машин перешло другим украинским авиакомпаниям («Эйр Оникс», «Авиатранс К»), но больше всего лайнеров перекочевало в МАУ. Более десятка машин вернулось к лизингодателю, и некоторые из них уже нашли новых эксплуатантов за границами Украины. В то же время еще почти полтора десятка самолетов к концу октября 2013 г. продолжало числиться за «Аэросвитом».

Согласно опубликованному 19 сентября 2013 г. Госавиаслужбой Украины перечню авиакомпаний, «Аэросвит» еще не был лишен сертификата эксплуатанта и имел допуски к выполнению коммерческих перевозок пассажиров и грузов. По данным реестра гражданских воздушных судов Украины, на 25 октября 2013 г. за эксклюзивом гражданской авиации страны еще значилось 13 самолетов: по два Boeing 737-300 (UR-VVR, UR-IVK) и 737-400 (UR-VVE, UR-KIV), три Boeing 737-500 (UR-AAL, UR-DNH, UR-VVQ) и шесть Boeing 767-300 (UR-AAG, UR-AAH, UR-AAI, UR-AAJ, UR-VVV, UR-VVVV). Все они находились

на хранении в Борисполе и, вероятно, рано или поздно найдут новых операторов.

«Аэросвит» был единственным украинским эксплуатантом дальнемагистральных широкофюзеляжных «боингов», и пока только два из восьми имевшихся у нее Boeing 767-300ER перешли к другим перевозчикам: один из них вернулся к лизингодателю и теперь летает в Эфиопии, а другой в августе этого года стал первым широкофюзеляжным лайнером МАУ. Возможно, в ближайшее время за ним последует еще несколько пока невостребованных 767-х «Аэросвита». В середине сентября Госавиаслужба получила ноту от посольства США в которой сообщается, что Украине возвращена 1-я категория Федеральной авиационной администрации США (FAA) и отныне украинские перевозчики имеют возможность значительно расширить географию полетов и открывать новые

рейсы в города США без ограничений частот. На презентации нового Boeing 737-900 (UR-PSI) президент МАУ Юрий Мирошников говорил: «В наших ближайших планах — дальнемагистральная программа. Мы работаем сейчас очень скрупулезно над выбором самолетов и планированием сети маршрутов. Первые шаги будут сделаны на восток, а к реализации полетов в Америку приступим сразу же, как только Украина будет возвращена в 1-ю категорию стран FAA».

Напомним, во 2-ю категорию FAA Украину перевели в апреле 2005 г. после проведения аудита, в ходе которого был выявлен ряд несоответствий международным требованиям ICAO. Всем украинским авиакомпаниям тогда было запрещено открывать новые рейсы в США, использовать дополнительные самолеты и увеличивать частоту на маршрутах, которые уже



В аэропорту Борисполь до сих пор находятся на хранении шесть из восьми имевшихся у «Аэросвита» дальнемагистральных Boeing 767-300ER

Василий Коба

наращиванием объемов крупнейших региональных аэропортов доля Борисполя в общем объеме упала с 64% в 2011 г. до 60% в 2012-м, а всего киевского авиаузла — с 68% до 66%.

Крах «Аэросвита» серьезно повлиял на его основную базу — Борисполь. Крупнейший аэропорт страны до сих пор не добился положительной динамики роста пассажиропотока, хотя факт его «выздоровления» налицо. Если по итогам февраля количество обслуженных пассажиров снизилось по отношению к аналогичному периоду 2012 г. на 25%, то в целом за первое полугодие 2013 г. динамика стала понемногу выправляться: падение уменьшилось до 14%, а пассажиропоток Борисполя составил 3,29 млн чел. В период же с января по сентябрь он достиг 5,987 млн пасс., что соответствует снижению темпа падения до 10,4%. При этом отметим, что выполнение дальнемагистральных рейсов из Борисполя возобновлено только 20 октября, когда «Авиалинии Харькова» приступили к полетам на вместительном Boeing 767 из Киева в Гоа.

Другие ведущие украинские аэропорты по итогам трех кварталов 2013 г. находятся в «зеленой зоне». На второе место вышли Жуляны (психологически важную



Несколько украинских авиакомпаний недавно приобрели экзотические для стран СНГ британские региональные лайнеры BAe146 (RJ85/100). На снимке — RJ85 компании «Авиатранс К»

Василий Коца

«миллионную» отметку аэропорт преодолел в июле). К 1 октября он обслужил 1,412 млн чел. (рост к аналогичному периоду 2012 г. на 137%). Для привлечения авиакомпаний аэропорт, расположенный в городской черте Киева, не скупится на скидки за обслуживание перевозчиков и ведет агрессивную маркетинговую поли-

тику, попутно инвестируя в собственную инфраструктуру. Благодаря таким активным действиям Жуляны заполучили рейсы авиакомпаний «Визз Эйр Украина», «ЮТэйр-Украина», «Трансаэро», FlyDubai и др. В начале октября здесь начал работу новый терминал D, рассчитанный на ежегодную перевозку 400 тыс. пассажиров

существовали на момент завершения аудита, а также заключать кодшеринговые договоры с американскими перевозчиками. Теперь ситуация изменилась, и у украинских компаний есть все основания для расширения полетов в США и другие страны. Помимо MAV, развитие дальнемагистральных рейсов планирует и «Роза Ветров», уже располагающая одним широкофюзеляжным лайнером A330. Кстати, эта компания, парк которой теперь полностью состоит из самолетов Airbus, прошлым летом вернула лизингодателю оба своих E195, ставших в 2009 г. первыми бразильскими «регионалами» семейства E-Jets на Украине. Любопытно, что в самое ближайшее время эти два самолета начнут летать в России — в «Саратовских авиалиниях».

В заключение, о третьей компании, входившей в Украинскую авиационную группу и, в отличие от «Аэросвита» и «Донбассаэро», сумевшей пережить катаклизмы, погубившие двух бывших партнеров. Речь — о «Днепрavia», которая смогла сохранить весь свой флот региональных ERJ-145 из 21 машины, 17 из которых находятся в активной эксплуатации. А вот от эксплуатации «боингов» она отказалась: три Boeing 737 были переданы в прошлом году «Аэросвиту» и сегодня стоят на хранении в Борисполе, а еще один 737-300 и два 737-500 с нынешней весны летают под флагом MAV. Таким образом, теперь флот «Днепрavia» состоит исключительно из «эмбраеров».

Куда отправились самолеты, летавшие до 2013 г. в авиакомпаниях «Аэросвит», «Донбассаэро» и «Днепрavia»

Тип самолета	Прежняя регистрация	Серийный номер	Год выпуска	Актуальный статус (новый эксплуатант)	Новая регистрация
A320	UR-DAB	230	1991	Jet Midwest Group	N790JM
	UR-DAC	733	1997	возвращены лизингодателю (BBAM)	EI-FBA
	UR-DAD	747	1997		EI-FBB
	UR-DAE	235	1991		«Роза Ветров»
	UR-DAH	579	1996	UR-WRL	
	UR-DAI	645	1996	UR-WRM	
	UR-DAJ	760	1997	UR-WRN	
A321	UR-DAK	662	1997	«Авиатранс К»	UR-DAK
	UR-DAF	1869	2002	«Роза Ветров»	UR-WRJ
B737-300	UR-DNJ	28659/2880	1997	MAV	UR-GBD
	UR-VVA	24492/1808	1990	возвращен лизингодателю (ILFC)	н/д
B737-400	UR-VVM	25736/2269	1992	«Таджик Эйр»	EY-753
	UR-VVN	24903/1978	1991	возвращены лизингодателю, конвертированы в грузовые	н/д
	UR-VVL	25052/2036	1991		н/д
	UR-VVP	26290/2482	1992	возвращен лизингодателю (ILFC)	EI-FBN
B737-500	UR-AAK	24968/1975	1990	MAV	UR-GBE
	UR-AAM	24919/1970	1990		UR-GBF
	UR-DNC	28995/2947	1997		UR-GBB
	UR-DND	28722/2868	1997	«Эйр Онжик»	UR-GBC
	UR-VVU	26323/2770	1996		UR-KRC
	UR-VVS	26324/2735	1995		UR-KRD
B737-700	UR-AAP	28099/221	1999	«Якутия»	VP-BSP
	UR-AAQ	28013/682	2000	Germania	D-AGEY
B737-800	UR-AAN	38119/3962	2012	MAV	UR-PSE
	UR-AAO	38120/4018	2012		UR-PSF
B767-300ER	UR-DNM	25280/391	1991	MAV	UR-GEA
	UR-VVF	24476/274	1989	Ethiopian Airlines	ET-AQW
E190	UR-DSA	494	2011	MAV	UR-EMA
	UR-DSB	501	2012		UR-EMB

Желтым фоном выделены самолеты, сменившие эксплуатанта, но оставшиеся на Украине

внутри Украины. «У аэропорта выгодное территориальное положение. Кроме того, с ноября 2010 г. Мининфраструктуры позволило нам применять к перевозчикам скидки, зависящие от объема перевозок, — рассказывал год назад Алексей Яковец, гендиректор «Мастер-Авиа» (оператор аэропорта). — Мы не стремимся стать «вторым Борисполем» и принимать дальнемагистральные суда. 1,5–2 млн пассажиров в год будет вполне достаточно, чтобы выполнить функцию городского аэропорта. Через год–два мы достигнем объема 2 млн пассажиров. Потом количество должно перерасти в качество».

За тот же период пассажиропоток Симферополя, вынужденного довольствоваться отныне «бронзой», вырос на 6% и достиг уровня 1 млн чел. На четвертое место поднялся одесский аэропорт — 883,2 тыс. пасс. (+19%). Немного сбавил обороты замыкающий теперь первую пятерку Донецк — 828,3 тыс. пасс. (+7%). Хорошую динамику продемонстрировали Львов (555 тыс. пасс., +25%) и Харьков (460,2 тыс. пасс., +20%).

Эффективность и модернизация

В целом ведущие аэропорты страны развиваются неплохими темпами. Инвестиции, затраченные на транспортную инфраструктуру городов — участников чемпионата Европы по футболу 2012 г., дали свои всходы. Однако, украинское правительство не довольно уровнем их роста. Поэтому в конце 2012 г. Министрство инфраструктуры выпустило приказ, позволяющий руководителям аэропортов самостоятельно устанавливать понижающие коэффициенты к сборам и тем самым стимулировать приход новых авиакомпаний. Впрочем, говорить о том, что данный механизм пользуется спросом, не приходится. «В принципе, приказ этот действует, — рассказывал в октябре гендиректор авиакомпании «Эйр Оникс» Игорь Мельник. — Но аэропорты немного боятся его, поскольку решение о предоставлении скидок принимается единолично директором. А аэропорты находятся, как правило, в коммунальной, либо в государственной собственности. И руководитель, как государственный чиновник, находится в зоне риска. Любой контролирующий орган всегда может обвинить его в том, что он кому-то идет навстречу, а кому-то нет. Наверное, поэтому применение льгот несколько откладывается. Но я думаю, что это необходимая мера, которая поможет аэропортам развиваться».

Еще одной тенденцией гражданской авиации Украины стало обсуждение возможности привлечения в аэропорто-

вую сеть страны частных инвестиций. Характерным примером стало принятое Кабинетом министров в сентябре прошлого года решение передать в концессию аэропорт Борисполь. Однако, после того как в конце декабря 2012 г. на посту министра инфраструктуры Бориса Колесникова сменил Владимир Козак, с этой идеей было решено повременить, но сам по себе факт обсуждения передачи ведущего аэропорта страны в частное управление говорит о многом.

Еще одна проблема, решение которой намерено активизировать украинское государство, — возрождение региональных и местных аэропортов. Президент ассоциации «Аэропорты Украины» Анатолий Троценко говорит, что взлетно-посадочные полосы в украинских аэропортах строились еще в 70-е гг. «Такие ВПП, как в Полтаве, Сумах, Виннице и многих других региональных аэропортах сегодня с трудом соответствуют стандартам и требуют скорейшей модернизации», — цитирует его местные СМИ. В ноябре 2012 г. Кабинет министров Украины принял постановление «Об одобрении концепции Государственной целевой программы развития аэропортов на период до 2023 г.». Из сообщения пресс-службы правительства следует, что концепция направлена на развитие аэропортов, реконструкцию и развитие аэропортовой инфраструктуры, что, в свою очередь, приведет к удовлетворению потребностей национальной экономики и населения в авиационных перевозках и к повышению конкурентоспособности авиационной отрасли. В октябре этого года на Украинском форуме транспортной инфраструктуры было рассказано о концепции создания госпредприятия «Аэродромы Украины» по управлению взлетно-посадочными полосами.

В настоящее время, согласно официальным данным Госавиаслужбы, на Украине насчитывается в общей сложности 36 аэродромов различного класса. Только на 25 из них в январе–сентябре этого года обслуживались коммерческие рейсы. По итогам 2013 г. авиационные власти ожидают увеличения пассажиропотока украинских аэропортов до 15 млн чел.

Европейские перспективы

В обозримом будущем рынок авиaperвозок Украины может подвергнуться большому влиянию извне. Страна все больше приближается к моменту подписания договора «Об открытом небе» с Евросоюзом. Очередной восьмой раунд переговоров состоялся 21–22 октября в Брюсселе. В ходе него Украина и ЕС согласовали текст соглашения и договорились продолжать

«Наше марок» все меньше

Несмотря на то, что Украина располагает двумя собственными серийными самолетостроительными заводами, доля коммерческих пассажирских перевозок на лайнерах местного производства неуклонно снижается. Очередной удар украинскому авиапрому был нанесен в октябре этого года, когда «Международные авиалинии Украины» завершили эксплуатацию наиболее современных «антоновских» региональных лайнеров Ан-148.

Напомним, коммерческие перевозки на Ан-148 на Украине стартовали в июне 2009 г., когда авиакомпания «Аэросвит» в сотрудничестве с «Авиалиниями Антонова» приступила к регулярным полетам на доработанном до лица серийного самолета по окончании испытаний первом опытно-ан-148-100В (№01-01, UR-NTA). В апреле 2010-го к нему присоединился головной серийный Ан-148-100В киевской сборки (№01-09, UR-NTC). Однако в дальнейшем, из-за возникших разногласий между производителем, лизингодателем и эксплуатантом, полеты Ан-148 в «Аэросвите» были прекращены, а следующим оператором самолетов осенью 2011 г. стали «Международные авиалинии Украины». Эксплуатация их в МАУ осуществлялась также совместно с «Авиалиниями Антонова», которые предоставляли свои летные экипажи и обеспечивали техническое обслуживание самолетов. Лизингодателем выступало специальное созданное для этого ГП «Антонов-Финанс».

В сентябре 2011 г. МАУ приступили к полетам на первом Ан-148-100В (UR-NTA), а в ноябре того же года — и на серийном UR-NTC, ранее летавшем в «Аэросвите». Еще раньше, в августе 2011-го, состоялась торжественная передача МАУ второго серийного киевского Ан-148-100В (№01-10, UR-NTD), выпущенного серийным заводом «Антонов» в январе 2011 г. Но регулярные рейсы на нем начались только весной 2012-го.

Три Ан-148, выполненные в 68-местной двухклассной компоновке, довольно интенсивно эксплуатировались «Международными авиалиниями Украины» на внутренних и зарубежных маршрутах, но минувшим летом появилась информация, что и эта компания по окончании «высокого сезона» намерена с ними расстаться. 26 июня 2013 г. вышло распоряжение Кабинета министров Украины №612-р, согласно которому один из самолетов (UR-NTA) предстояло вернуть производителю, а два других, после соответствующей доработки, — передать Государственному авиапредприятию «Украина» (аналог нашего СЛО «Россия») для выполнения так называемых литерных рейсов в интересах руководства страны.

Последний полет под флагом МАУ борт UR-NTA выполнил 9 июля 2013 г., и уже на сле-



В октябре 2013 г. «Международные авиалинии Украины» завершили эксплуатацию самолетов Ан-148-100В, возвратив их разработчику. Две машины позднее будут переданы в ГАП «Украина», а возобновление коммерческих перевозок пассажиров на Ан-148 на Украине пока не планируется

Василий Коба



Единственным украинским эксплуатантом Ан-140 сегодня является авиакомпания «Мотор Сич», использующая для пассажирских перевозок два таких лайнера

Василий Коба

дующий день перелетел на базу ГП «Антонов». В дальнейшем, как предусмотрено распоряжением правительства, он будет использоваться для нужд разработчика.

Заключительные рейсы самолетов UR-NTC и UR-NTD в «Международных авиалиниях Украины» состоялись 10 октября 2013 г. по маршрутам Киев–Львов–Киев и Киев–Хельсинки–Киев соответственно. На следующий день они перелетели из Борисполя на базу «Антонова». Перед поставкой в ГАП «Украина» они пройдут переоборудование и доработки. На эти работы, которые выполнит ГП «Антонов», из госказны выделяется 9 млн гривен (чуть более 1 млн долл.). Известно, что украинский правительственный авиаотряд будет эксплуатировать Ан-148 в 66-местной двухклассной компоновке.

Напомним, еще 1 октября 2010 г., в рамках очередного авиасалона «Авиасвит» в Гостомеле, между ГП «Антонов» и ГАП «Украина» было заключено соглашение на поставку в течение 2011–2012 г. шести самолетов Ан-148, в т.ч. двух – в VIP-версии. Однако, по версии «Антонова», необходимое госфинансирование на реализацию этого соглашения выделено так и не было, соответственно не велась и постройка самолетов. Теперь, видимо, выход из положения найден.

Пара Ан-148, вероятно, заменит в ГАП «Украина» два эксплуатируемых им Ту-134А-3 выпуска 1981 и 1984 гг. Кстати, это предприятие – единственное в стране, продолжающее еще летать на реактивных пассажирских самолетах советского производства (см. таблицу).

Кроме пары Ту-134, в его парк входят два Ил-62М выпуска 1980–1981 гг. А пока единственным современным самолетом украинской постройки у него является изготовленный в 2001 г. в Харькове Ан-74ТК-300Д (в бизнес-версии). Стоит при этом заметить, что основным самолетом президента Украины с 2008 г. служит заказанный у компании Airbus лайнер VIP-класса A319-115X (CJ).

Подводя итог, стоит с сожалением констатировать, что коммерческие пассажирские перевозки на самолетах Ан-148 в самой стране-разработчике этого лайнера с октября этого

года больше не осуществляются, и пока нет очевидных предпосылок для их возобновления. В похожем положении оказался и другой «антоновский» пассажирский лайнер – турбовинтовой Ан-140. В разные годы его эксплуатация велась компаниями «Аэромост-Харьков», «Одесские авиалинии» и «Ильич-авиа». Сегодня же полеты на двух Ан-140 на Украине выполняет только авиакомпания «Мотор Сич».

Что касается другой авиатехники советского производства, то ее доля в парке украинских авиакомпаний, занимающихся коммерческими пассажирскими авиаперевозками, продолжает неуклонно снижаться. Турбовинтовые Ан-24 и Ан-26Б-100 остались в парке только трех компаний – «Урга» (12 машин), «Мотор Сич» и «Меридиан» (по две). Реактивные Як-40 в количестве 16 машин сегодня используются, главным образом, для чартерных и VIP-перевозок специализированными авиакомпаниями («Константа», «Челлендж Аэро», «Аэро Чартер», а также «Мотор Сич») в интересах бизнесменов, руководства коммерческих фирм и крупных производственных предприятий.



«Ветеран» Ан-24 и его преемник Ан-140 в киевском аэропорту Жуляны

Вячеслав Смигунов

Советское наследие: «президентский» авиаотряд Украины еще эксплуатирует пару Ту-134А-3 (на снимке показана машина выпуска 1981 г.) и два Ил-62М – это последние такие самолеты, летающие в стране



Василий Коба

сотрудничество для подготовки документа к подписанию. Когда конкретно будет подписан договор, сказать пока сложно. Соответствующие консультации с периодическими остановками «по политическим мотивам» длятся уже почти шесть лет. Например, в 2011 г. говорилось: документ будет подписан только после отмены визового режима с ЕС.

На авиафоруме Routes CIS 2013 этим летом в Донецке украинские чиновники говорили, что соглашение может быть заключено уже до конца этого года. Совместное авиационное пространство подразумевает в идеале полностью свободный доступ авиакомпаний к любым маршрутам в любой стране – участнице договора. Однако, после его подписания будет запущен длительный этап ратификации документа во всех 28 странах Евросоюза и на Украине. Кроме того, повышение уровня «свободы воздуха» также будет происходить постепенно. Параллельно Украине потребуются привести свое законодательство в сфере авиации в соответствие с европейским. Как видно, процесс евроинтеграции воздушного транспорта Украины не произойдет по мановению волшебной палочки. Местным авиакомпаниям и авиавластям придется постараться, чтобы как можно безболезненнее войти в большую европейскую авиасемью.

Какие коврижки намерена получить Украина от своих западных партнеров предельно ясно из уже ставших практически дежурными заявлений высокопоставленных чиновников. Последний раз публично по этой теме высказывался 18 октября 2013 г. на открытии нового Центра управления воздушным движением в харьковском аэропорту вице-премьер-министр Украины Александр Вилкул: «Мы вышли на финишную прямую по подписанию соглашения об «Открытом небе» с Евросоюзом. Это очень важно для нашей страны. Увеличится количество компаний, которые будут летать по Украине, появится возможность создавать новые рабочие места, а значит, улучшится сервис и, самое важное, снизятся цены на

билеты», – цитирует его пресс-служба аэропорта Харьков.

Уменьшение стоимости билетов стало для украинского руководства своего рода идеей фикс. Авиационные власти Украины тщательно следят за показателями регулярных пассажирских авиадискаунтеров. Последний раз публично Госавиаслужба отчиталась о деятельности лоукостеров в первом квартале этого года. За первые три месяца 2013 г. их удельный вес в общих объемах перевозок регулярными рейсами составил 18,7% (по итогам 2012 г. – 10,5%, в 2011 г. – 7,6%). В свою очередь доля «Визз Эйр Украина» в общих объемах регулярных перевозок авиадискаунтеров в течение первого квартала выросла, по сравнению с соответствующим периодом прошлого года, на 2,9%. «На сегодня удельный вес «Визз Эйр Украина» составляет 8,1%», – сообщило ведомство 29 апреля.

Госавиаслужба подчеркивает, что если в 2010 г. международные регулярные полеты на Украину осуществляли три бюджетных иностранных авиаперевозчика, то в 2011 г. – уже семь, а в 2012-м – девять. В прошлом году возможность выхода на местный рынок «прощупывала» Ryanair.

Но в итоге приходиться на Украину до ее присоединения к ЕС крупнейший авиадискаунтер Европы отказался.

Опыт Латвии, Литвы и Эстонии – полноправных членов ЕС – показывает: национальные авиакомпании практически не в состоянии создать реальную конкуренцию глобальным игрокам (см. «Взлёт» №7/2013, с. 48–55). Очевидно, что и в случае с Украиной акулы европейского бизнеса авиаперевозок выгонят из общего аквариума всю местную мелкую рыбешку. Но, с другой стороны, на выгоду от евроинтеграции украинского неба вправе рассчитывать ведущие аэропорты Украины и простые пассажиры. 

Парк ГАП «Украина»				
Тип самолета (вертолета)	Регистрация	Серийный номер	Год выпуска	Год поставки
A319-115X (CJ)	UR-ABA	3260	2007	2008
Ил-62М	UR-86527	37-05	1980	1995
	UR-86528	38-01	1981	1997
Ту-134А-3	UR-65556	66372	1984	1993
	UR-65718	63668	1981	1999
Ан-74ТК-300Д	UR-AWB	19-10	2001	2003
Ми-8МТВ-1	UR-PAA	804M01	2003	2003
	UR-PAB	804M02	2002	2002
	UR-PAC	95286	2004	2004



Несмотря на сохранение в парке ГАП «Украина» реактивных самолетов советского производства, президент страны уже пять лет использует для своих официальных визитов приобретенный у компании Airbus лайнер А319 в VIP-версии

Василий Коба



**ЕДИНСТВО
ВО МНОЖЕСТВЕ**



реклама

VK-2500

Российский двигатель
для вертолетов среднего класса

ОАО «Объединенная двигателестроительная корпорация»

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

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





Андрей ФОМИН
Фото предоставлены компанией «Сухой»

ПЯТЫЙ Т-50 В ВОЗДУХЕ!

27 октября 2013 г. в Комсомольске-на-Амуре на входящем в холдинг «Сухой» авиационном заводе им. Ю.А. Гагарина (КнААЗ) состоялся первый полет пятого летного образца Перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА) – самолета Т-50-5. Пилотировал машину летчик-испытатель 1-го класса Роман Кондратьев. Полет, продолжавшийся около 50 минут, прошел в полном соответствии с поставленным заданием. В ходе полета была проведена проверка устойчивости и управляемости самолета, оценка работы силовой установки и других бортовых систем. Летчик отметил надежную работу всех систем и оборудования истребителя.

После нескольких полетов по программе заводских испытаний и окраски Т-50-5 перелетит на испытательную базу компании «Сухой» в подмосковном Жуковском, где присоединится к первым четырем летным образцам ПАК ФА, проходящим летно-конструкторские испытания. В наземных экспериментальных работах по программе ПАК ФА задей-

ствуют также еще две машины – комплексный наземный стенд и образец для статических испытаний.

Летные испытания Т-50 продолжают уже почти четыре года. Первый вылет головного летного образца (Т-50-1) состоялся в Комсомольске-на-Амуре 29 января 2010 г. В следующем году к испытаниям были подключены второй и третий прототипы машины. Четвертый летный образец ПАК ФА поднялся в воздух в декабре 2012 г. Третья, четвертая и пятая машина предназначены, главным образом, для испытаний комплекса бортового оборудования ПАК ФА, в связи с чем оснащаются новейшей БРЛС с АФАР разработки НИИП им. В.В. Тихомирова и рядом других радиоэлектронных и оптико-электронных систем. В ближайшее время ожидается предъявление Т-50 на Государственные совместные испытания и начало отработки комплекса вооружения. К ноябрю 2013 г. на опытных образцах ПАК ФА выполнено в общей сложности более 350 полетов.

Пятый прототип ПАК ФА уходит в очередной испытательный полет. Комсомольск-на-Амуре, 29 октября 2013 г. Пока самолет не окрашен, хорошо виден масштаб применения композиционных материалов в конструкции планера





Летчик-испытатель 1-го класса Роман Кондратьев в кабине Т-50-5

Справа: после первого полета Т-50-5, 27 октября 2013 г. В центре – главный конструктор Александр Давиденко и летчик-испытатель Роман Кондратьев. На заднем плане виден самолет Су-30МК №504, сопровождавший пятый ПАК ФА в первом полете. На киль недавно окрашенного истребителя сотрудники КнААЗ нанесли портрет основателя ОКБ Сухого – Павла Осиповича Сухого



Первый МиГ-29КУБ для ВМФ России вышел на испытания



РСК «МиГ»

15 октября 2013 г. с аэродрома Производственного комплекса РСК «МиГ» в подмосковных Луховицах впервые поднялся в воздух головной самолет МиГ-29КУБ, построенный в рамках государственного контракта на поставку 24 многофункциональных корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ авиации ВМФ России. Пилотировал машину экипаж во главе с начальником летной службы – старшим летчиком-испытателем РСК «МиГ» Михаилом Беляевым. Полет продолжался около часа. По словам летчика, были «проверены практически все системы на функционирование в соответствии с техническими требованиями».

Примечательно, что сопровождал машину в первом полете опытный двухместный истребитель МиГ-29УБТ (№52), в задней кабине которого находился генеральный директор РСК «МиГ» Сергей Коротков. После полета он отметил, что успешное начало испытаний серийных самолетов для Морской авиации ВМФ России – это большой шаг в выполнении государственного оборонного заказа. «Мы будем наращивать усилия в этом направлении», – подчеркнул Сергей Коротков.

Контракт на поставку в 2013–2015 гг. Министерству обороны России 20 корабельных истребителей МиГ-29К и четырех МиГ-29КУБ заключен с РСК «МиГ» 29 февраля 2012 г. Как заявлял ранее в этом году Главнокомандующий ВМФ России адмирал Виктор Чирков, до конца 2013 г. планируется

построить первые четыре самолета (два МиГ-29КУБ и два МиГ-29К). В октябре на летно-испытательную станцию был передан второй самолет по госконтракту, завершились сборочные работы по двум следующим.

Первый опытный истребитель МиГ-29КУБ впервые поднялся в воздух в январе 2007 г. Со следую-

щего года РСК «МиГ» осуществляет серийное производство самолетов данного типа. В течение 2009–2011 гг. предприятием произведена поставка Министерству обороны Индии партии из 16 самолетов (12 одноместных МиГ-29К и четыре двухместных МиГ-29КУБ) в рамках контракта 2004 г. С конца прошлого года ведутся поставки в Индию 29 следующих самолетов по контракту 2010 г. Первая эскадрилья многофункциональных корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ в количестве 16 самолетов введена в боевой состав ВМС Индии в мае 2013 г. Истребители войдут в состав авиагруппы авианосца *Vikramaditya*, который должен прибыть в Индию из России к концу этого года.

В авиации ВМФ России истребители МиГ-29К/КУБ будут приняты на вооружение корабельного истребительно-авиаполка, выполняющего полеты с ТАВКР

«Адмирал Кузнецов». Самолеты по государственному оборонному заказу выпускаются в новом техническом лице, соответствующем требованиям Министерства обороны России, поэтому для них иногда используются названия МиГ-29КР и МиГ-29КУБР.

Опытные МиГ-29К/КУБ уже прошли проверку при базировании на авианесущих кораблях «Адмирал Кузнецов» и *Vikramaditya* (модернизированный ТАВКР «Адмирал Горшков»). Первые посадки МиГ-29К и МиГ-29КУБ на палубу «Кузнецова» были выполнены в сентябре 2009 г. В период с июля по сентябрь 2012 г. и с августа по сентябрь 2013 г. проведены полномасштабные летные испытания самолетов МиГ-29К/КУБ на борту авианосца *Vikramaditya*, в ходе которых выполнено более 160 полетов, около 90 палубных взлетов-посадок, в т.ч. 12 – в ночных условиях.

А.Ф.



РСК «МиГ»



РСК «МиГ»



**УВИДЕТЬ РАНЬШЕ -
ЗНАЧИТ ПОБЕДИТЬ**



ОАО «Научно-исследовательский институт приборостроения им. В.В. Тихомирова»

Россия, 140180, г. Жуковский, ул. Гагарина, д. 3
Тел.: +7(495) 556-23-48 Факс: +7(495) 721-37-85
E-mail: niip@niip.ru www.niip.ru

Поставлены еще четыре Су-34



Алексей Болгарин

23 октября 2013 г. компания «Сухой» на аэродроме входящего в ее состав Новосибирского авиационного завода им. В.П. Чкалова передала заказчику четыре очередных новых фронтовых бомбардировщика Су-34 в рамках государственного контракта 2008 г. на 32 такие машины. На следующий день они прибыли на авиабазу ВВС России в Воронеже (Балтимор). Одна из них, носящая бортовой номер 31, стала заключительным 24-м самолетом Су-34, поступившим на вооружение воронежской авиабазы. Теперь новыми фронтовыми бомбардировщиками Су-34 здесь полностью укомплектованы две авиаэскадрильи.

Остальные три машины, бывшие в октябре на Балтимор (бортовые номера 01, 02, 03), предназначаются уже для другой авиабазы российских ВВС. По всей вероятности, они позднее поступят в Морозовск (Ростовская область), став первыми машинами этого типа в Южном военном округе. 3 октября Министерство обороны России официально сообщило, что «до конца года на авиабазы Южного военного округа поступит несколько самолетов Су-34». Таким образом, начнется перевооружение уже второй авиабазы российских ВВС с Су-24М на Су-34.

Планом 2013 г. предусмотрена поставка Новосибирским авиазаводом компании «Сухой»

Министерству обороны 14 новых бомбардировщиков Су-34. Первая в этом году машина (бортовой №34) была передана заказчику в начале мая и поступила в ГЛИЦ им. В.П. Чкалова в Ахтубинске. В начале июля в Воронеж прибыли три следующих самолета (№28, 29, 30). Таким образом, к ноябрю завод поставил российским военным с начала года

уже восемь новых Су-34. Впереди – сдача еще четырех машин, поставка которых закроет выполнение контракта 2008 г. А ближе к концу года в Новосибирске планируют построить первые два Су-34 по заключенному в феврале 2012 г. новому, беспрецедентному по своему объему, госконтракту на поставку ВВС России в период до 2020 г. в общей сложности 92 машин этого типа. Как сообщается на официальном сайте Минобороны России, 10 октября 2013 г., во время поездки заместителя министра обороны Юрия Борисова на Комсомольский-на-Амуре авиационный завод им. Ю.А. Гагарина компании «Сухой», ему было доложено, что план текущего года по производству Су-34 в Новосибирске, предусматривающий поставку 14 машин, будет выполнен, а в следующем году завод обязуется поставить уже 16 таких бомбардировщиков. **А.Ф.**



Алексей Болгарин

Минобороны передан пятый Ан-140

11 октября 2013 г. на аэродроме самарского авиационного завода «Авиакор» состоялась передача Министерству обороны России очередного, уже пятого по счету турбовинтового пассажирско-транспортного самолета Ан-140-100. В тот же день новая машина с регистрационным номером RA-41255 вылетела к месту базирования – на подмосковный аэродром Чкаловский. Этот самолет (серийный №13A004) совершил первый полет 19 августа 2013 г. и вскоре после этого успел поучаствовать в авиасалоне МАКС-2013.

Таким образом, всего в течение 2011–2013 гг. Военно-воздушным силам России в рамках двух контрактов в общей сложности на

десять Ан-140-100 передано уже четыре машины. Первая из них (RA-41254) была сдана заказчику в декабре 2011 г., вторая (RA-41258) – в июне 2012 г., а третья (RA-41259) – в апреле 2013-го. Кроме того, по отдельному контракту, Морской авиации ВМФ России в декабре 2012 г. был передан Ан-140-100 (RF-08851). Эта машина базируется на подмосковном аэродроме Остафьево.

Когда этот номер уже готовился к печати, стало известно, что 1 ноября в Самаре поднялся в воздух очередной новый Ан-140-100 (серийный №13A009). Эта машина также предназначается для авиации ВМФ России, она построена в рамках заключенного

нынешней весной с Минобороны дополнительного контракта на три Ан-140-100 и должна быть сдана в эксплуатацию в ближайшее время.

Несмотря на все имеющиеся трудности, «Авиакор» медленно, но верно наращивает объемы производства самолетов Ан-140-100.

Так, если в 2011 г. завод смог изготовить, облетать и сдать заказчику всего одну машину, то в 2012 г. – две, а с начала 2013 г. подняты в воздух три новых Ан-140-100, два из которых уже несут службу, а третий поступит в эксплуатацию до конца года. **А.Ф.**



ОАО «Авиакор»

Россия ждет «Владивосток»

15 октября 2013 г. на верфи компании STX France во французском городе Сен-Назер в торжественной обстановке прошла церемония спуска на воду первого десантно-вертолетного корабля-дока (ДВКД) типа «Мистраль», предназначенного для ВМФ России. После приветственных речей и разбития о корпус корабля традиционной бутылки шампанского корабль, которому присвоено имя «Владивосток», был спущен на воду. Спуск на воду осуществлялся путем заполнения дока, в котором был установлен ДВКД.

Напомним, что кормовая часть «Владивостока» была построена на Санкт-Петербургском предприятии «Балтийский завод», после чего 4 июля 2013 г. морем отбуксирована в Сен-Назер, где выполнялась ее стыковка с носовой частью, строившейся здесь же, и последующая достройка корабля. Датой закладки корабля считается 1 февраля 2012 г., когда в Сен-Назере была заложена носовая секция ДВКД. По заявлению официальных лиц, окончательное оснащение «Владивостока» различными системами, оборудованием и вооружением будет осуществляться на Санкт-Петербургском судостроительном заводе «Северная верфь».

В настоящее время в постройке находится второй однотипный ДВКД, получивший имя «Севастополь» и заложенный на французской верфи 18 июня 2013 г. Головным подрядчиком по вступившему в силу в конце 2011 г. контракту стоимостью 1,2 млрд евро на постройку двух ДВКД типа «Мистраль» (с опционом еще на два корабля) является французский судостроительный гигант DCNS.

Постройка кораблей для ВМФ России осуществляется по несколько доработанному проекту. Корпус ДВКД усилен для обеспечения эксплуатации в северных широтах и ледовой обстановке, внедрена система подогрева полетной палубы для обеспечения эффективной и безопасной эксплуатации кораблей в зимних условиях. Кроме того, увеличена высота

проема ангара в районе подъемных лифтов в целях обеспечения базирования на корабле вертолетов семейства Ка-27 (Ка-27ПС, Ка-29, Ка-31 и др.), доработан ходовой мостик. На корабле предусмотрено применение ракетно-артиллерийского вооружения, средств РЭБ и иных средств радиотехнического вооружения российской разработки (производства).

Также сообщалось, что в отличие от ДВКД типа «Мистраль», строившихся для ВМС Франции, российские вертолетносцы будут иметь полностью закрывающуюся снаружи доковую камеру. Что касается вооружения, то оно, предположительно, будет включать: две артиллерийские установки типа АК-630М (в носовой части на правом борту и в кормовой части на левом борту), две пусковые установки «Гибка» для ПЗРК (в носовой части на левом борту и в корме на правом борту), четыре 55-мм противодиверсионных гранатомета (по два на каждом борту – в носу и корме) и четыре 12,7-мм пулемета и др.

Подготовка экипажей для российских «мистралей» будет осуществляться сначала в России – начиная с марта 2014 г., а затем, в июне, будет продолжена уже во Франции. Однако еще до этого ряд российских офицеров прошли ознакомление с «процессами управления и боевого применения» на борту одного из ДВКД, находящихся в боевом составе

ВМС Франции. Как сообщил агентству «Интерфакс-АВН» в октябре начальник отдела информационного обеспечения Тихоокеанского флота ВМФ России капитан 1 ранга Роман Мартов, «экипаж этих кораблей составит более двухсот человек и будет комплектоваться исключительно из офицеров, мичманов и контрактников. Этим занимаются специалисты отдела кадров Тихоокеанского флота. Комплектование экипажей новейших вертолетоносцев должно завершиться в ноябре этого года».

Как заявил руководитель программы постройки ДВКД типа «Мистраль» для ВМФ России в компании DCNS Ив Дестефанис, ДВКД «Владивосток» должен выйти в море на ходовые испытания в марте 2014 г. Планируется, что уже в октябре 2014 г. корабль отправится в Санкт-Петербург для насыщения оборудованием и вооружением, а в боевой состав Тихоокеанского флота будет включен уже 1 ноября 2014 г. Второй однотипный ДВКД – «Севастополь» – следует в 2015 г. Впрочем, по данным «Независимого военного обозрения», «ВМФ России до сих пор не сформулировал технические задания ни на катера, которыми должны оснащаться ДВКД, ни на их оснащение системами оружия». По оценке источника «НВО», задержка с определением технического задания может негативно отразиться на сроках достройки ДВКД на «Северной верфи».

Параллельно со строительством «Владивостока» и «Севастополя» входящей в холдинг «Вертолеты России» фирмой «Камов» продолжается создание корабельной версии многоцелевого разведывательно-ударного вертолета Ка-52, которая получила название Ка-52К «Катран», который станет одним из основных компонентов авиагруппы российских «мистралей». Морская модификация Ка-52 отличается дополнительной антикоррозийной обработкой, наличием систем складывания лопастей несущих винтов и консолей крыла, а также установкой на борту ряда систем, адаптированных для применения на флоте.

Во время октябрябрьского визита на серийно выпускающее вертолеты Ка-52 предприятие холдинга «Вертолеты России» – Арсеньевскую авиационную компанию «Прогресс» им. Н.И. Сазыгина – заместитель министра обороны России Юрий Борисов сообщил о том, что Минобороны планирует разместить здесь в 2014 г. заказ на 32 таких вертолета палубного базирования. «Данные вертолеты в 2014 г. должны пройти последние испытания. Если все пройдет хорошо, мы готовы их заказать», – приводит слова Юрия Борисова агентство «Интерфакс-АВН». Всего, как заявил зам. министра обороны в Арсеньеве, в рамках Гособоронзаказа дальневосточный «Прогресс» в период до 2020 г. должен будет выпустить 143 новых вертолета.

В.Ц.



DCNS

Су-30СМ

ГОТОВИТСЯ ВСТАТЬ В СТРОЙ



Алексей Михеев

Иркутский авиационный завод корпорации «Иркут» наращивает серийный выпуск многофункциональных сверхманевренных истребителей Су-30СМ в рамках государственного оборонного заказа. Только за сентябрь–октябрь этого года в воздух поднялись шесть новых самолетов данного типа. Ожидается, что в самое ближайшее время они поступят на вооружение строевой авиабазы ВВС России в Читинской области, а до конца года там будет завершено формирование первой эскадрильи на Су-30СМ. 23 октября на Иркутском авиазаводе побывал заместитель Председателя Правительства Российской Федерации, глава Военно-промышленной комиссии при Кабинете министров РФ Дмитрий Рогозин, который ознакомился с ходом выполнения гособоронзаказа предприятием и его подготовкой к выпуску перспективной гражданской авиатехники.

Многофункциональный двухместный сверхманевренный истребитель Су-30СМ представляет собой дальнейшее развитие выпускаемых Иркутским авиазаводом с 2000 г. на экспорт истребителей семейства Су-30МКИ. Выполненная в ОАО «ОКБ Сухого» по контракту с корпорацией «Иркут» адаптация самолета под требования российских ВВС касалась «русификации» информационно-управляющего поля кабины экипажа, систем радиолокации, навигации, радиосвязи и государственного опознавания, катапультного кресла и ряда обеспечивающих систем.

Истребители Су-30СМ оснащаются радиолокационной станцией с фазированной антенной решеткой типа «Барс», созданной в НИИП им. В.В. Тихомирова и обеспечивающей сопровождение 15 и одновременный обстрел четырех целей с возможностью одновременной работы в режимах «воздух–воздух» и «воздух–поверхность» и устойчивого функционирования в условиях радиоэлектронного противодействия. Серийное производство РЛС осуществляется Государственным Рязанским приборным заводом (предприятие Концерна Радиоэлектронные технологии).

Также были внесены некоторые изменения в состав вооружения истребителя. Оно включает широкую номенклатуру управляемых ракет класса «воздух–воздух» малой и средней дальности, управляемые средства поражения наземных и морских целей (управляемые ракеты и корректируемые бомбы) с различными системами наведе-

ния, а также неуправляемые ракеты, авиабомбы и бомбовые кассеты общей массой до 8000 кг. Вооружение размещается на 12 точках подвески, имеется также встроенная пушечная установка калибра 30 мм.

Большой запас топлива и наличие системы дозаправки топливом в полете обеспечивает Су-30СМ выполнение сложных боевых задач на значительном удалении от мест базирования, что особенно актуально для России с ее огромной территорией. Этому способствует и наличие в составе экипажа двух летчиков, что, помимо решения разнообразных боевых задач, позволяет реализовать на Су-30СМ функцию обучения летного состава.

Открытая архитектура комплекса оборудования Су-30СМ позволяет в дальнейшем

осуществлять наращивание боевых возможностей самолета за счет интеграции новых радиоэлектронных систем и самого передового авиационного вооружения. Стоит заметить, что имеющийся на сегодня реальный опыт строевой эксплуатации более чем 230 серийных самолетов Су-30МКИ, Су-30МКМ и Су-30МКИ(А) в Индии, Малайзии и Алжире, являющихся экспортными аналогами самолета Су-30СМ, свидетельствует, по заключению эксплуатантов, о высоком уровне доведенности комплекса бортового оборудования, его надежности и эффективности. Использование комплекса, прошедшего проверку годами строевой эксплуатации у инозаказчиков, с учетом его адаптации под требования ВВС России, позволили существенно сократить сроки



Алексей Михеев



Алексей Михеев

создания, испытаний и поставок самолетов Су-30СМ в условиях очевидных потребностей в скорейшем обновлении парка отечественной военной авиации.

Первый контракт на поставку 30 самолетов Су-30СМ в ВВС России в течение 2012–2015 гг. был заключен Министерством обороны с корпорацией «Иркут» в марте прошлого года. А в декабре 2012 г. Минобороны выдало «Иркуту» еще один контракт на дополнительную закупку 30 таких истребителей.

Головной Су-30СМ для ВВС России поднялся в первый полет с аэродрома Иркутского авиационного завода 21 сентября 2012 г., а четыре дня спустя за ним последовал второй аналогичный самолет. Первые вылеты на обоих самолетах выполнил экипаж летчиков-испытателей ОКБ Сухого в составе летчика-испытателя 1-го класса Сергея Костина и заслуженного штурмана-испытателя России Павла Маловечко.

22 ноября прошлого года в Иркутске состоялась передача двух первых Су-30СМ Министерству обороны, и машины, получившие темно-серый камуфляж и бортовые номера 01 и 02, отправились на специальные совместные летные испытания, проводившиеся в Государственном летно-



Марина Лысцева



Марина Лысцева





испытательном центре им. В.П. Чкалова Минобороны России в Ахтубинске. Нынешней весной к ним присоединилась третья машина (бортовой №54).

Предварительное заключение по итогам специальных совместных летных испытаний самолетов Су-30СМ в ГЛИЦ было подписано 28 июня 2013 г. Оно позволило приступить к изготовлению и поставкам в войска первых серийных истребителей данного типа.

«Самолеты Су-30СМ позволят значительно повысить боевые возможности ВВС России, — заявил в связи с подписанием предварительного заключения начальник авиации — заместитель главнокомандующего ВВС по авиации Герой России полковник Сергей Кобылаш. — Возможности Су-30СМ по одновременному обнаружению и поражению нескольких целей и его сверхманевренность являются уникальными. Современные истребители будут поступать в ВВС не единичными экземплярами, а целыми эскадрильями», — отметил он.

Президент корпорации «Иркут» Олег Демченко в свою очередь подчеркнул тогда, что «Иркут», работая в тесном взаимодействии с ОАО «ОКБ Сухого», приложит все усилия для своевременного выполнения государственного контракта на поставку в войска истребителей Су-30СМ.

В июле–августе этого года на Иркутском авиазаводе завершилась сборка и был проведен облет трех следующих серийных Су-30СМ. Два из них (бортовые номера 55 и 56) в конце августа стали участниками авиасалона МАКС-2013. Один из них демонстрировался на статической стоянке ВВС России, а второй участвовал в летной программе: летчики-испытатели «Иркута»



Евгений Аверьянов и Дмитрий Смелый при непосредственном участии и под руководством Заслуженного летчика-испытателя Героя России Вячеслава Аверьянова ежедневно показывали на нем зрелищный комплекс сверхманевренного пилотажа.

После окончания МАКС-2013 оба новых Су-30СМ вернулись в Иркутск, где 13 сентября состоялась их официальная передача Министерству обороны России. На следующий день оба самолета перелетели в Липецк, в Государственный центр подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний ВВС России, где в настоящее время осуществляется переучивание личного состава строевых частей, готовящихся в ближайшее время начать эксплуатацию Су-30СМ. 25 сентября в Липецк отправился еще один Су-30СМ (бортовой №57), облетанный в Иркутске месяцем раньше.

Еще в ходе МАКС-2013 ознакомительный полет на Су-30СМ в Жуковском выполнил начальник липецкого Государственного центра подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний генерал-майор Александр Харчевский. «Я всегда мечтал о чем-то необычном, но полет на Су-30СМ превосходит все мои мечты и ожидания», — поделился тогда после посадки своими впечатлениями генерал Харчевский. Кстати, ознакомительные полеты на Су-30СМ с выполнением комплекса фигур сверхманевренного высшего пилотажа в рамках работы МАКС-2013 корпорация «Иркут» организовала и для летчиков авиационной группы высшего пилотажа ВВС России «Русские Витязи», которые также дали очень высокую оценку самолету. Как известно, в настоящее время рассматривается возможность переоснащение легендарной пилотажной группы из Кубинки на новейшие истребители Су-30СМ и Су-35С.

В сентябре с аэродрома Иркутского авиазавода впервые поднялись в воздух два очередных серийных Су-30СМ. Еще четыре новых истребителя покинули сборочный цех и отправились в полет в октябре. 17 августа этого года, накануне Дня Воздушного флота, Главнокомандующий ВВС России генерал-лейтенант Виктор Бондарев заявил, что поставка первой крупной партии из 12 серийных истребителей Су-30СМ в Военно-воздушные силы должна состояться нынешней осенью. Как уточнил Главком, эти самолеты поступят на авиабазу Домна под Читой. Летчики авиабазы, ранее летавшие на истребителях МиГ-29, уже проходят необходимое переучивание в Липецке и совсем скоро будут готовы принять на своем аэродроме Су-30СМ. 

ДМИТРИЙ РОГОЗИН НА «ИРКУТЕ»: «Выгоднее не сдвигать размещение гособоронзаказа, а наоборот, раскручивать маховик производства!»

Рабочий визит вице-премьера Дмитрия Рогозина на Иркутский авиазавод начался с обхода цехов предприятия, где он ознакомился с ходом работ по гособоронзаказу. Предприятие в настоящее время выполняет крупные государственные контракты на поставку ВВС России 55 учебно-боевых самолетов Як-130 и 60 многофункциональных сверхманевренных двухместных истребителей Су-30СМ. В прошлом году «Иркут» уже поставил на авиабазу в Борисоглебске первые 15 иркутских Як-130. Планом на этот год предусмотрена поставка 18 следующих машин. 15 из них уже прибыли в Борисоглебск (очередная тройка покинула заводской аэродром на следующий день после визита вице-премьера). С учетом ранее переданных на борисоглебскую авиабазу десяти Як-130 нижегородской сборки, сегодня в учебном процессе задействовано уже 40 самолетов этого типа. С нынешней весны на Як-130 в Борисоглебске полным ходом идет летная подготовка будущих летчиков фронтовой авиации ВВС России.

Первые два Су-30СМ были переданы российскому Минобороны в конце прошлого года. Во время посещения Иркутского авиазавода 23 октября Дмитрий Рогозин ознакомился с производством и сборкой серийных машин этого типа и совершил полет на новом серийном Су-30СМ. В течение полета, продолжавшегося 35 минут, вице-премьер периодически, под руководством летчика-испытателя Вячеслава Аверьянова, управлял машиной самостоятельно. Полет на сверхманевренном истребителе произвел на него неизгладимое впечатление. Высоко оценил

Дмитрий Рогозин и увиденное в цехах завода. «У предприятия есть возможности для расширения производства и, судя по всему, оно может с этим справиться, — заявил в ходе интервью журналистам вице-премьер. — Не исключаю, что Иркутский авиазавод, который демонстрирует высокие показатели, уровень и культуру производства, может претендовать не только на звание одного из лучших авиационных предприятий страны, но и готов взять на себя повышенные обязательства, если таковые будут сформулированы госзаказчиком. Чтобы беречь бюджетные деньги, выгоднее не сдвигать размещение государственного оборонного заказа на последующие годы, а наоборот, раскручивать маховик производства», — подчеркнул Дмитрий Рогозин.

Он напомнил, что на программу развития оборонно-промышленного комплекса страны из госбюджета выделяется 3 трлн руб., а на Государственную программу вооружения на период до 2020 г. — более 19 трлн руб. В результате осуществления этих программ, по словам Рогозина, уже к 2015 г. Российская армия должна перевооружиться на 30%, а к 2020 г. — на 70%. «После этого российские армия и флот будут самыми современными в мире», — заверил журналистов вице-премьер. Заметный вклад в общее дело перевооружения отечественной военной авиации, по мнению Дмитрия Рогозина, вносит корпорация «Иркут», а впереди у нее новые амбициозные задачи.

«Задачи по реализации государственной программы вооружения должны способствовать



формированию и гражданского индустриального сектора. Иркутский авиазавод этим задачам как раз отвечает», – отметил он. Во время обхода цехов вице-премьер ознакомился с масштабной подготовкой предприятия к производству перспективных ближне-среднемагистральных авиалайнеров МС-21, первый из которых должен подняться в воздух уже в 2015 г. Увиденное полностью его удовлетворило: работы по подготовке производства МС-21 на заводе выполняются в срок и в полном объеме, сообщил он журналистам.

При этом освоение производства перспективного авиалайнера предполагается осуществлять параллельно с наращиванием выпуска военной авиатехники, ведь наряду с выполнением увеличивающегося гособоронзаказа «Иркут» обеспечивает экспортные поставки истребителей Су-30МКИ в Индию (как в виде готовых самолетов, так и машино-комплектов в рамках



лицензионного контракта), а на подходе и новые экспортные контракты на учебно-боевые Як-130.

Устойчивый рост объемов производства параллельно с совершенствованием технологий и расширением производственной базы на Иркутском авиазаводе наблюдается уже несколько лет. Достаточно сказать, что на заводе достигнута рекордная для российской авиационной промышленности выработка на одного работающего – свыше 3,5 млн руб. в год. За последнее десятилетие заказчикам поставлено около 250 самолетов семейства Су-30 и уже почти полсотни Як-130. Крупносерийное производство, стабильно работающая кооперация, отлаженные связи с поставщиками, долгосрочные контракты на поставку компонентов и материалов, обеспечивающие приемлемую как для заказчика, так и для исполнителя стоимость самолетов, позволяют сегодня корпорации «Иркут» ежегодно выпускать до 35–40 истребителей семейства Су-30 и до 20–30 учебно-боевых самолетов Як-130.



«КУЩЁВКА»:

Антон ПАВЛОВ
Фото автора

ЛЕТАЕМ НА «ЭЛКАХ», «МИГАХ» И «СУХИХ», ЖДЕМ ЯК-130!

Учебная авиабаза Кущёвская. В недавнем прошлом это был 797-й учебный авиационный полк. История этой, одной из самых известных на сегодня отечественных учебных частей, где уже более полувека готовят лётчиков для иностранных государств, эксплуатирующих российскую авиационную технику, началась уже почти 70 лет назад – буквально через несколько месяцев после окончания Великой отечественной войны. За прошедшие годы на ее вооружении побывали самолеты всех поколений – от поршневого истребителя времен второй мировой до нынешних МиГ-29 и Су-27. Недавно Кущёвскую посетил наш корреспондент, который познакомился с историей полка и его сегодняшними буднями.

История «Кущёвки» начинается 1 октября 1945 г., когда приказом командующего войсками Донского военного округа №1006 был дан старт формированию 1-го авиационного полка Батайского авиационного училища лётчиков имени Героя Советского Союза А.К. Серова. Местом дислокации определили г. Азов Ростовской области, где полковник А.Н. Козлов приступил к формированию нового полка, лично отбирая будущих лётчиков-инструкторов. Первыми само-

лётками, поступившими на вооружение части, стали прославленные истребители недавно закончившейся войны Ла-5.

В 1950 г. полк перебазировался в Новочеркасск. Здесь для обучения молодых лётчиков были освоены истребители Ла-7 и учебно-тренировочные Як-11 и Як-18. На новом месте 25 марта 1952 г. полк получил новое наименование – 797-й авиационный полк переходных самолётов.

В октябре 1954 г. полк покинул обжитые места – командование приняло

решение передислоцировать его в станцию Кушёвская, где он и базируется уже почти 60 лет. Основной задачей части стало обучение летного и инженерно-технического состава Батайского летно-технического училища. Начавшийся процесс перевооружения на реактивные истребители МиГ-15бис совпал с изменением наименования полка – 1 января 1955 г. из его названия исключили упоминание о «переходных» самолётах.

1 июня 1960 г. приказом Главкома ВВС Батайское училище было реформировано в объединенное военное лётно-техническое училище, куда организационно вошел и 797-й учебный истребительный авиационный полк. С этого же года он приступил к выполнению специальной задачи по обучению иностранных специалистов социалистических и иных дружественных СССР стран. Первыми курсантами стали представители Вьетнама, Лаоса, Алжира и Кампучии (ныне – Камбоджи). Практическое обучение проводилось двумя эскадрильями на самолетах МиГ-17, а затем и МиГ-21М. Помимо организации учебной работы на родном аэродроме, лётчики полка выполняли свои задачи и вдали от родины – на Кубе, во Вьетнаме, Корее и Сирии.

Еще одной важной датой в истории полка стало 23 октября 1965 г., когда он вошел в состав Краснодарского военного объединенного лётно-техническо-



воначально было получено семь машин), а в августе того же года 1-я аэ получила истребители МиГ-29. Появление МиГ-29 на Кубани было связано с не совсем обычной историей, которая до сих пор вызывает у многих неоднозначные воспоминания. Дело в том, что первоначально поступившие в распоряжение 797-го УАП истребители МиГ-29 принадлежали 715-му учебному авиаполку, входившему в состав 5-х Центральных курсов по подготовке иностранных советников и базировавшегося на военном аэродроме в районе станции Луговая в Казахстане. После распада СССР этот полк попал под юрисдикцию Республики Казахстан. Часть лётного и инженерно-технического состава 715-го УАП отказалась принимать гражданство нового государства и направило запросы о переводе в Россию. Когда представления были получены, офицеры приняли решение под видом проведения учений подготовить и перегнать часть своих «мигов» в Россию. Стоит оговориться, что тогда это было достаточно частым явлением — лётчики «самовольно» перегоняли в Россию самолёты из Грузии, Туркмении и с Украины. Генерал-майор Я.И. Янаков, являвшийся в 1992 г. заместителем начальника военно-учебных заведений ВВС Министерства обороны, подписал директиву, давшую старт «летно-тактическим учениям». Надо отметить, что в тот период войска СНГ подчинялись объединённому командованию, что позволило не брать в расчёт «мнение» местных органов управления войсками.

го училища. 5 марта 1969 г. части было вручено боевое знамя. К концу 60-х гг. кубанские лётчики окончательно переходят на эксплуатацию истребителей МиГ-21М и МиГ-21МФ. Расширяется список стран, направляющих своих курсантов на обучение в Кущёвскую: в него добавились Ангола, Эфиопия, Йемен, Никарагуа, Мозамбик, Лаос, Венгрия,

Германия, Монголия, Ливия, Ирак, Мали, Мадагаскар, Танзания и др. В 1974 г. в составе полка была сформирована 3-я авиационная эскадрилья на истребителях МиГ-21бис.

В 1992 г. полк приступил к переучиванию на новые боевые машины 4-го поколения: в феврале 2-я авиационная эскадрилья начала осваивать Су-27 (пер-



Командованием полка во главе с полковником Удодовым был детально разработан план «учений», согласованы все промежуточные и запасные аэродромы. Лишь после этого «беглецы» на 18 (по другим данным — 21) истребителях перелетели в Россию. Перелёт в 2000 км прошел по маршруту Ашхабад — Красноводск — Насосная — Астрахань. После заминки в несколько месяцев, пока истребители стояли в Астрахани, 6 августа они, наконец, поступили в распоряжение 797-го УАП. Практически все «миги» были почти новыми, еще находились на гарантии завода-изготовителя и налетали на тот момент в среднем всего порядка 80 часов (одноместные МиГ-29) и 150 часов («спарки» МиГ-29УБ).

В том же году, после долгого перерыва, в полк прибыла делегация летчиков из КНР для переучивания на приобретен-

ним присоединились курсанты из Грузии, Казахстана, Узбекистана и Таджикистана. С 1993 по 1999 гг. на самолётах МиГ-29 обучались лётчики из Венгрии, ЮАР, Малайзии, Перу и Бангладеш. Среди слушателей, прошедших теоретические занятия, были даже представители Японии. В 1999 г. проведено обучение на Су-27 лётчиков из Эфиопии.

В 2000 г. в полк поступила Директива о создании 4-й эскадрильи для подготовки переменного и постоянного лётного состава на самолётах МиГ-21 и Су-25. Восемь штурмовиков Су-25 (по четыре Су-25К и Су-25УБК) поступили в Кушевскую еще в июне 1998 г. из 802-го УАП. В 2002 г. часть инструкторского состава этой эскадрильи приступила к обучению курсантов на Л-39. К 1 сентября 2002 г. в четырех эскадрильях полка эксплуатировалось пять



ных этой страной истребители Су-27СК. Завершающим этапом подготовки китайских пилотов стали боевые пуски по воздушным мишеням.

Есть в «книге истории» 797-го УАП и боевые страницы. В 1993 г. летчики полка в составе ограниченного миротворческого контингента Вооруженных Сил России принимали участие в регулировании Грузино-Абхазского конфликта. Самолёты Су-27 несли боевое дежурство на аэродроме Гудаута. К сожалению, во время вылета 19 марта 1993 г. один из этих истребителей был потерян, погиб лётчик майор Вацлав Шипко.

В самой «Кушевке» учебный процесс не останавливался ни на день. С 1993 г. 3-я эскадрилья начала освоение учебно-тренировочных самолётов Л-39, а со следующего года приступила к обучению на них курсантов из Белоруссии и Армении. Позже к

типов самолетов: 1-я — на Су-25 и Су-27; 2-я — на МиГ-21СМТ и МиГ-29; 3-я и 4-я — на Л-39С. С этого же года на базе полка начинают проходить лётную подготовку курсанты Борисоглебского и Армавирского учебных авиационных центров.

В 2003 г. на штурмовиках Су-25 был подготовлен летный состав ВВС Корпуса революционной гвардии Ирана, после чего четыре Су-25УБК были сданы в Борисоглебск. Полк практически прекратил эксплуатацию истребителей МиГ-21, а их место в первой эскадрилье заняли МиГ-29 типа «9-12», полученные из Борисоглебска, Ейска, а также с авиаремонтных предприятий.

В процессе реформирования Российской Армии в 2009 г. 797-й учебный авиационный полк был преобразован в учебную авиационную базу





ва не раз подтверждался в экстремальных ситуациях. В частности, показателен относительно недавний случай, произошедший в небе над станцией Ленинградской в 2005 г. Тогда у Л-39, который пилотировали заместитель командира эскадрильи майор Александр Морозов и командир звена майор Александр Мелентьев, остановился двигатель. Лётчики проявили серьезную выдержку и, грамотно используя аэродинамические свойства своего самолёта, сумели благополучно посадить машину на родном аэродроме.

Подключившийся к разговору заместитель командира полка по лётной подготовке подполковник Анатолий Столбинский с ходу стал рассказывать о людях, с которыми ежедневно успешно решает поставленные задачи. Это подполковники А. Морозов, А. Чекмарев, В. Абрамян, Р. Соколов, Г. Коробкин, В. Симоненко, С. Пасмурнов и М. Константинов, майоры Р. Огарко и Ю. Кульков, капитаны Д. Степин, А. Заводчиков, В. Булатецкий и Д. Пыхтин, старшие лейтенанты Н. Горлач, И. Пристинский,



«Кущёвская» в составе Краснодарского ВВАУЛ. С июля 2010 г. командование ею принял полковник Руслан Будтуев (на фото слева). С ним то и началась наша беседа о нынешнем дне «Кущёвки».

Как любой хороший хозяин, командир с первых минут начал рассказывать о достижениях своих подчиненных, не скрывая при этом и некоторых сложностей. В частности, выяснилось, что за последние годы средний годовой налёт летчиков поднялся с 20–30 до 200 часов, что, по мнению, полковника Будтуева, является вполне удовлетворительным

показателем, но «ещё есть к чему стремиться». За счёт своевременного возвращения из планового ремонта более полусотни машин, состояние парка истребителей МиГ-29 и Су-27, а также учебно-тренировочных Л-39 (только этих самолётов с 2006 г. было отремонтировано более 40 единиц) значительно улучшилось.

Сегодня гул двигателей на аэродроме слышен практически каждый день. На полётах одновременно задействуется не менее 10–15 самолётов. Высокий профессиональный уровень лётного состава

С. Ангамаев... Подполковник Анатолий Столбинский, смутившись, признает, что этот список можно продолжать еще долго и исключений в сплоченном коллективе практически нет.

Огромная нагрузка лежит на плечах инженерно-авиационной службы. Интенсивность полётов такова, что, к примеру, один самолёт Л-39 может делать в день до десяти вылетов. Следовательно, самолёты необходимо не только готовить к каждому из них, но и системно проводить более серьезные работы после окончания полётов. Иногда офицеры ИАС



буквально сутками живут на аэродроме. Достаточно сказать, что на подготовку 50 курсантов работает около тысячи человек!

Сегодня на Кушёвской авиабазе обучаются представители Никарагуа, Индонезии, Анголы, Монголии, Лаоса, ряда стран СНГ. Недавно приезжала новая группа из Алжира. Практические занятия летного и технического состава проходят сегодня на самолетах Л-39, МиГ-29 и Су-27.

Знакомство с авиабазой продолжилось на стоянках авиационной техники. Сразу бросилось в глаза большое количество самолётов. На первый взгляд кажется, что в распоряжении Кушёвской авиабазы Л-39 и МиГ-29 столько, что могло бы хватить для одновременной подготовки пары-тройки строевых полков. Но всё не так просто. По факту, часть машин уже выработала свой ресурс или хранится в ожидании планового ремонта. Часть самолётов на наших глазах готовили к полётам, другие «отдыхали», заботливо укрытые брезентовыми чехлами. Среди

МиГ-29 1-й авиационной эскадрильи нашлись «старые знакомые» из курского авиаполка — их легко отличить по характерным эмблемам. Истребители прибыли на Кубань в конце 2009 г. после того, как гвардейская часть в Курске перевооружилась на МиГ-29СМТ. Специалисты ИАС детально проверили их после дальней дороги и сразу же задействовали на полётах при подготовке алжирских пилотов.

В апреле этого года в полк приезжали лётчики из знаменитой пилотажной группы «Стрижи». Это уже не первая встреча местных авиаторов с прославленными пилотажниками из Кубинки. Впервые они побывали в Кушёвской еще в 1998 г. — тогда местные специалисты ИАС готовили самолёты «Стрижей» и «Русских Витязей» для показа на Гидроавиасалоне в Геленджике. На этот раз в качестве «братской помощи» были предоставлены не только руки специалистов, но и самолёты авиабазы, на которых, вдали от любопытных глаз, «Стрижи» почти месяц готовили новую

программу. По словам командира 1-й эскадрильи подполковника Соколова, среди подмосковных лётчиков они встретили своих старых друзей — гвардии майора Дениса Кузнецова, служившего в Зернограде, и бывшего инструктора соседнего Армавирского учебного полка гвардии майора Дмитрия Селиванова, которые дали несколько бесценных уроков мастерства. Кроме того, выяснилось, что в составе пилотажной группы «Русские Витязи» летает воспитанник «Кушевки» майор Денис Плаксин.

Завершая рассказ о нынешнем дне учебной авиационной базы Кушёвская, нельзя не сказать о том, что ждет ее в будущем. Модернизированные истребители семейства Су-30, МиГ-29СМТ и Як-130 находят все больше покупателей за пределами России. Следовательно, будущие лётчики этих стран должны будут приезжать на обучение в «Кушевку». А как это сделать качественно, не имея в своем распоряжении соответствующих самолётов? По словам собеседников, сейчас в Кушёвской ждут приказа о начале переучивания на новейшие учебно-боевые самолёты Як-130, поставки которых сюда уже запланированы. Напомним, Як-130 выбран в качестве базового самолета для основной и повышенной подготовки лётчиков ВВС России, и по словам его создателей, позволяет обучать пилотов для российских и зарубежных боевых самолётов как четвертого, так и пятого поколений. Будем надеяться, что они действительно вскоре появятся в кубанском небе и заменят морально устаревшие, но не ставшие от этого менее любимыми «учебные парты» — Л-39.

Автор выражает благодарность за помощь в организации поездки и подготовки материала пресс-службе ВВС.



Як-130

УЧЕБНО-БОЕВОЙ САМОЛЕТ



реклама

ОАК



www.uacrussia.ru

www.irkut.com

В Казани испытывается очередной Ту-214

20 сентября 2013 г. с заводского аэродрома Казанского авиационного производственного объединения им. С.П. Горбунова поднялся в первый полет очередной новый самолет Ту-214, получивший регистрационный номер RA-64523. По информации деловой электронной газеты Татарстана «Бизнес Online», он изготовлен по заказу ФСБ России в варианте Ту-214ВПУ, что можно расшифровать как «воздушный пункт управления». Таким образом, он продолжает серию специальных версий пассажирского Ту-214, которые выпускаются КАПО на протяжении последних лет для Управления делами Президента России и Министерства обороны. По мнению экспертов, новая машина будет использоваться как самолет-салон для руководства ФСБ, имея на борту всю необходимую аппаратуру связи и управления. Разработка и постройка Ту-214ВПУ выполнена на основании контракта, заключенного заказчиком с Объединенной авиационно-строительной корпорацией 8 дека-



Ильдар Валеев

бря 2011 г. Завершение испытаний и поставка самолета в эксплуатацию ожидаются до конца этого года.

В 2009–2012 гг. КАПО изготовило и передало в СЛО «Россия» семь Ту-214 в различных спецификациях: по два самолета-ретранслятора Ту-214СР (RA-64515 и RA-64516), самолета-салона с пунктами управления Ту-214ПУ (RA-64517 и RA-64520) и самолета с узлами связи Ту-214СВ

(RA-64522 и RA-64524), а также 150-местный пассажирский Ту-214 с салоном повышенного комфорта (RA-64521). В настоящее время предприятием исполняется еще один контракт с Управлением делами Президента России от 31 октября 2012 г. на три дополнительных самолета-ретранслятора Ту-214СР. Первые два из них (RA-64526 и RA-64527) планируется поставить в эксплуатацию в 2014 г., а третий (RA-64528) – в 2015-м.

Летом 2011 г. в Казани поднялся в воздух новый самолет комплексного воздушного наблюдения Ту-214ОН (RA-64519), изготовленный по контракту с ОАО «Концерн радиостроения «Вега» для Министерства обороны России в рамках международной программы «Открытое небо». По результатам испытаний этого самолета 22 августа 2013 г. Межгосударственным авиационным комитетом было выдано Дополнение к сертификату типа №СТ196-Ту-214/Д13. До конца года машина должна быть сдана в эксплуатацию. А уже в ноябре в Казани может совершить первый вылет второй аналогичный самолет Ту-214ОН (RA-64525). Сборка его уже завершена, и он передан на летно-испытательную станцию.

Всего в течение 2013–2015 гг. КАПО предстоит сдать государственным заказчикам девять новых Ту-214 в различных специальных вариантах исполнения. **А.Ф.**



Алексей Михеев

ПОДПИСКА КРУГЛЫЙ ГОД! В любом почтовом отделении России по **индекс 22792**
 каталогу «Газеты. Журналы» (стр. 436)

«АВИАЦИЯ И ВРЕМЯ»

Различные летательные аппараты
 Авиация в мировых войнах и региональных конфликтах
 Аналитика и актуальные материалы. Уникальные чертежи
 Вы можете приобрести и некоторые ранее изданные номера журнала

Всю нашу продукцию Вы можете заказать в редакции: а/я-166, Киев, 03062, Украина, тел./факс +38 (044) 454-30-47, info@aviation-time.kiev.ua, www.aviation-time.kiev.ua или у Александра Васильева: 105264, г. Москва, 9-я Парковая ул., д. 54, корп. 1, кв. 19, тел. (495) 965-23-65, vasilyev88@mail.ru, а также у Евгения Бобкова: ben73@inbox.ru

Внимание! Можно воспользоваться услугой «Подписка ON-LINE» на сайте ГП «Преса»: www.presa.ua.



реклама



ПД-14: инновации для будущего России

Создание семейства двигателей
на базе унифицированного газогенератора –
главный проект авиационного
и промышленного моторостроения России
на ближайшие десятилетия



ОАО «АВИАДВИГАТЕЛЬ»
РФ, г. Пермь, 614990, ГСП, Комсомольский проспект, 93.
Тел.: + 7 342 281 39 07. Факс: +7 342 281 54 77
e-mail: office@avid.ru

www.avid.ru

Evektor корректирует курс

Спустя год после размещения на официальном сайте губернатора и правительства Ульяновской области последней новости о том, что регион «может стать местом размещения мощностей для производства самолетов EV-55 Outback», реализация проекта претерпела некоторые изменения. Напомним, еще летом 2010 г. губернатор области Сергей Морозов и председатель совета директоров специализирующейся на разработке небольших воздушных судов чешской компании Evektor Ярослав Ружичка подписали соглашение о намерениях производства двухмоторной турбовинтовой машины EV-55, рассчитанной для перевозки 9–14 пассажиров или грузов массой до 1800 кг в Портовой особой экономической зоне в аэропорту Ульяновск-Восточный (подробнее о ПОЭЗ и самом самолете см. «Взлёт» №3/2011, с. 15 и 11/2012, с. 39).

Трансфер в Россию технологий по производству EV-55 Outback было решено осуществлять через ООО «Вектор Эн Джи Рус». В сентябре 2012 г. между разработчиком и российской фирмой был подписан документ под названием «Лицензионное соглашение». Из распространенной отечественной компанией по этому поводу информации следовало, что она получила права на производство, продажу и послепродажное обслуживание чешской машины



Evektor

в России. Позже интерес к EV-55 был проявлен авиакомпаниями «АэроГео», «КАТЭКАВИА» и белорусским перевозчиком «Гродно Авиа». А один из «продюсеров» проекта, экс-помощник губернатора Ульяновской области Николай Никифоров перед МАКС-2013 говорил «Взлёту», что EV-55 может стать целиком российским и будет называться Як-155. Однако, по имеющейся информации, никто из ОКБ им. А.С. Яковлева в Evektor за информацией по EV-55 пока не обращался.

Ожидалось, что широкой российской публике самолет будет показан в небе Жуковского. Но этого так и не произошло. Более того, стало известно, что ООО «Вектор Эн Джи Рус» отныне не имеет никаких прав на интеллектуальную собственность компании Evektor и не вправе действовать от ее имени, а подписанный осенью прошлого года документ не действителен. Об этом говорится

в письме Ярослава Ружички в Министерство промышленности и торговли Чешской Республики от 7 мая 2013 г. О причинах прекращения сотрудничества с «Вектор Эн Джи Рус» Evektor пока не распространяется.

Как бы то ни было, чешский проект продолжает развиваться, хотя его реализация и сдвинулась «вправо» практически на два года. Ранее предполагалось, что EV-55 пройдет сертификацию в Европе в 2013 г., а в следующем году – и в США. «Согласно нашему актуальному графику, сертификат EASA планируем получить до конца 2015 г. и валидировать его в FAA примерно шесть месяцами позже», – сообщил «Взлёту» в начале октября заместитель директора компании Evektor Петр Штерба. – После этого планируем получить и российский сертификат. Возможно, даже и до валидации в FAA – это будет зависеть от текущей ситуации. Первые серийные самолеты

могут быть поставлены заказчикам в 2016 г.».

Пока для оценки летно-технических характеристик и испытаний некоторых систем бортового оборудования используется машина с серийным №0001, совершившая первый полет 24 июня 2011 г. На 4 октября этого года пока единственный летный экземпляр EV-55 налетал 120 часов в 157 полетах.

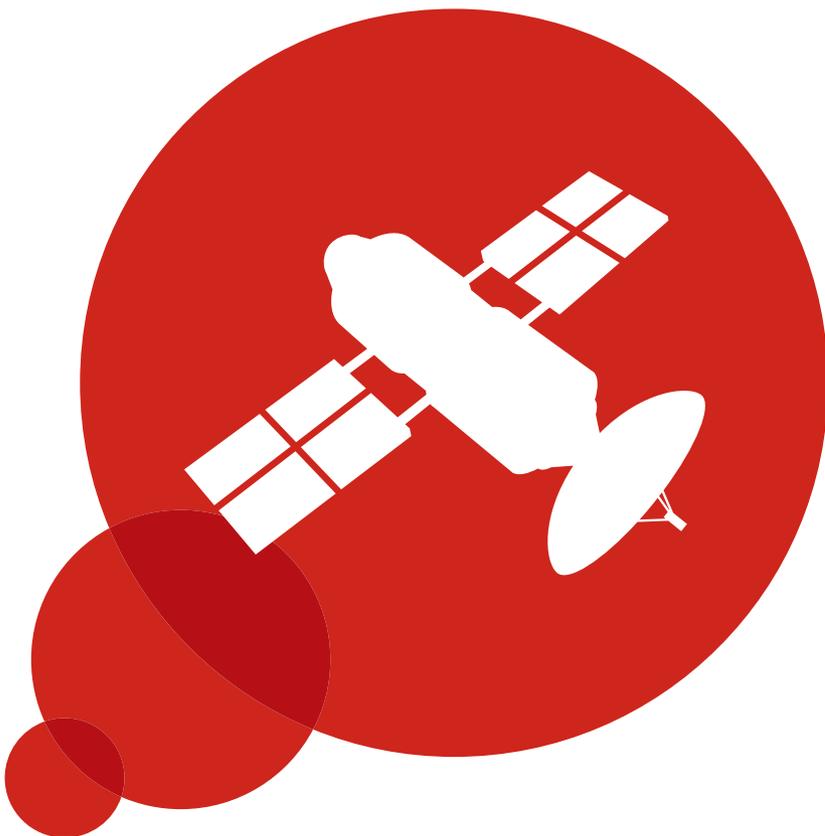
Для наземных испытаний предназначен планер с серийным №0002. На нем уже успешно проведены статические испытания крыла, шасси, оперения и системы управления, а в ближайшее время планируется приступить к статическим испытаниям фюзеляжа. Консоли крыла уже прошли этап усталостных (ресурсных) испытаний. Сейчас на базе компании в Куновице строят второй летный экземпляр (серийный №0003) в полной штатной комплектации.

Evektor по-прежнему хочет продавать EV-55 в России. Чешская компания отмечает значительный интерес к самолету от ряда российских авиакомпаний. Что касается организации их производства в нашей стране, то если ситуация потребует, такую возможность будут рассматривать. «Во время МАКС-2013 мы провели переговоры с представителями властей ряда российских регионов и частными инвесторами, которые проявляли интерес разместить производство EV-55 в их регионах», – рассказал Петр Штерба.

А.К.



Evektor



Думаете О КОСМОСЕ?

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

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

Подумайте о Farnborough и закажите Вашу выставочную площадь уже сегодня!

FARNBOROUGH INTERNATIONAL AIRSHOW 2014

www.farnborough.com

+44 (0) 1252 532 800

14-20 июля 2014



CIVIL



DEFENCE



SPACE



INTELLIGENT
SYSTEMS



SECURITY



FUTURES



Farnborough
INTERNATIONAL
AIRSHOW

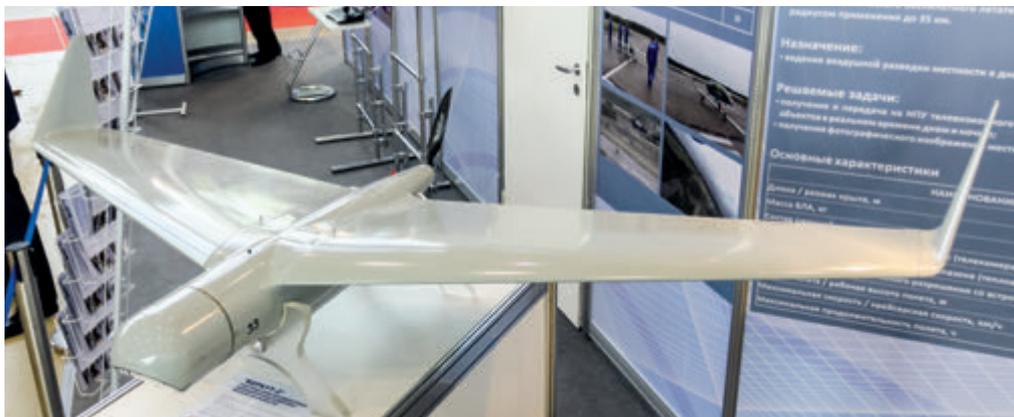
14-20 JULY 2014

«Беркут» – беспилотники «Иркут» по-белорусски

С 22 по 25 октября 2013 г. в Москве прошла очередная XVII Международная выставка средств обеспечения безопасности государства «ИНТЕРПОЛИТЕХ-2013», частью которой стал 7-й Международный форум-выставка беспилотной техники, комплексов управления, навигации и связи «Беспилотные многоцелевые комплексы» – UVS TECH 2013. Как известно, беспилотная авиатехника сегодня становится одним из важнейших средств обеспечения действий силовых структур. Речь идет о беспилотных летательных аппаратах ближнего и малого радиуса действия (тактического уровня) самолетного и вертолетного типа, позволяющих оперативно вести обнаружение отдельных и групповых целей на открытой местности или в условиях плотной городской застройки.

Среди множества представленных на выставке образцов БЛА стоит отметить достаточно успешную работу белорусских разработчиков, которая должна быть завершена в скором времени.

На стенде минского ОАО «АГАТ – системы управления» (управляющая компания холдинга «Геоинформационные системы управления») были представлены два тактических беспилотных авиационных комплекса – ближнего действия «Беркут-1» и малой дальности «Беркут-2». Как известно, данные комплексы белорусской разработки основаны на суще-



Евгений Ерохин

ственно модернизированных аппаратах «Иркут-3» и «Иркут-10» российского ООО «Иркут инжиниринг», оснащенных в ходе совместной инициативной опытно-конструкторской работы усилиями ОАО «АГАТ» новыми наземными и бортовыми системами управления.

БЛА «Беркут-1» массой 3,7 кг выполнен по нормальной аэродинамической схеме и оснащен одним электрическим двигателем. Размах крыла аппарата составляет 2,0 м. Конструкция БЛА выполнена из композитов, а для транспортировки предусмотрена сборка и разборка без применения специальных технических средств. Аппарат способен выполнять круглосуточный мониторинг в широком диапазоне метеоусловий с получением и передачей в реальном масштабе времени телевизионного, ИК и фотографического изображений местности. В состав полезной

нагрузки массой до 0,7 кг могут входить сменные модули, что обеспечивает гибкость эксплуатации в зависимости от решаемой задачи. Разрешающая способность оптико-электронной аппаратуры разведки составляет 0,5 м, а точность определения координат отдельных объектов – не менее 50 м.

«Беркут-1» может находиться в воздухе до 1,5 часов и передавать информацию от датчиков на наземную станцию управления на расстоянии до 15 км. Время подготовки БЛА к старту – не более 15 минут. Пуск осуществляется с руки, посадка выполняется при помощи парашюта на необорудованные грунтовые площадки. Высоты применения – до 1000 м, крейсерская скорость полета составляет 50–80 км/ч. В состав комплекса может входить до двух таких БЛА.

Более тяжелый БЛА «Беркут-2» массой около 9 кг выполнен по

аэродинамической схеме «летающее крыло» и оборудован одним электродвигателем с толкающим винтом. Аппарат запускается с катапульты, посадка осуществляется на парашюте. Полет происходит в автоматическом режиме на дальностях до 45 км при крейсерской скорости около 80–100 км/ч, потолок составляет 3000 м. «Беркут-2» способен вести мониторинг местности в течении 2 часов, навигация осуществляется по сигналам GPS/ГЛОНАСС. В состав комплекса входит до двух БЛА, оборудованных сменным модулем с ИК-, ТВ- или фотокамерой, а также наземный пункт управления и обслуживания. Линия связи состоит из двух цифровых защищенных каналов – канала управления и канала передачи данных. Наземная станция управления – переносная, обслуживается одним человеком.

Как сообщили на выставке представители компании, заказчиком работ по обоим комплексам является Министерство обороны Республики Беларусь, а реализация программы позволит решить проблему импортозамещения и обеспечения силовых ведомств тактическими беспилотными комплексами малой дальности и ближнего действия собственной разработки. В настоящее время комплексы с БЛА «Беркут-1» и «Беркут-2» проходят всесторонние предварительные испытания. Поставки же заказчикам, как ожидается, могут начаться до конца следующего года. Выпуск комплексов планируется развернуть на производственных мощностях ОАО «АГАТ». **Е.Е.**



Евгений Ерохин



AIRSHOW CHINA

第十二届中国航展




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

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



НА ИСПЫТАНИЯХ УЖЕ ДВА А350

Андрей ФОМИН
Фото: Airbus

14 октября 2013 г., спустя ровно 4 месяца после исторического первого полета прототипа широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета Airbus A350XWB, в Тулузе поднялся в воздух второй летный образец этого новейшего западноевропейского лайнера (заводской №3). Полет продолжался около 5 часов и стал очередным важным этапом в программе сертификационных испытаний нового лайнера Airbus, рассчитанной на 2500 ч и планируемой к завершению уже в сентябре следующего года.

В первом полете A350 №3 (регистрационный номер F-WZGG) пилотировал экипаж в составе летчиков-испытателей компании Airbus Фрэнк Чапмана и Тьерри Буржа. В кабине находился также ведущий инженер по летным испытаниям Жерар Мэзонёв, а в салоне — три инженера-испытателя, контролировавшие тестовую аппаратуру: Туан До, Роббер Линье и Стефан Во. Подобно первому летному образцу, A350 №3 не имеет интерьера пассажирского салона, вместо него смонтированы разнообразные системы бортовых измерений и оборудованы места инженеров-испытателей.

За первые четыре месяца летных испытаний с момента первого полета, состоявшегося 14 июня 2013 г. (см. «Взлёт» №7/2013, с. 16–19), A350 №1 (F-WXWB) совершил 70 полетов, пробыв в воздухе около 330 ч. В этих полетах оценивались характеристики устойчивости, управляемости и аэроупругости самолета во всем

диапазоне скоростей и высот полета, при различных конфигурациях механизации крыла и с разными полетными массами, отработывалось функционирование основных бортовых систем.

По состоянию на 21 октября 2013 г. на двух летных образцах A350XWB было выполнено в общей сложности 80 полетов (в т.ч. 3 — на машине №3) с суммарным налетом 371 ч.

В феврале следующего года на испытания должны выйти два следующих экземпляра A350: №2 (его окончательная сборка начата в мае) и №4 (находится на сборке с июля). Эталоном же для будущих серийных машин станет A350 №5, к сборке которого Airbus приступила в октябре. Первый полет его намечен на май 2014 г.

Всю программу сертификационных испытаний A350XWB предполагается завершить к сентябрю следующего года, после чего планируется приступить к поставкам серийных машин заказчикам.

Первым в эксплуатацию в авиакомпании Qatar Airways должен поступить A350XWB №6, сборка которого начнется в декабре этого года. Ожидается, что в воздух он должен подняться в августе–сентябре 2014 г.

К концу октября Airbus располагала 764 твердыми заказами на самолеты A350XWB от почти 40 заказчиков из трех десятков стран, включая 6 лизинговых компаний. Причем только за 10 месяцев этого года портфель заказов увеличился на 182 машины. Наибольшее число заказов (499) приходится на базовую версию A350-900, рассчитанную на перевозку 314 пассажиров при трехклассной компоновке на расстояние до 15 000 км. В таком варианте и изготовлены первые летные образцы лайнера. Еще 89 заказов принято на укороченный 270-местный A350-800, сертификация которого намечена на 2015 г., и 176 — на удлиненный 350-местный A350-1000, ожидаемый на рынке в 2017-м.

Примечательно, что одним из первых заказчиков A350XWB стал наш «Аэрофлот», заказавший еще в июне 2007 г. 22 таких лайнера. 18 октября 2013 г. общее собрание акционеров «Аэрофлота» одобрило сделку по изменению условий контракта на приобретение у компании Airbus 22 новых



Экипаж A350 №3. Третий справа – командир экипажа летчик-испытатель Фрэнк Чапман

Второй летный экземпляр A350XWB уходит в первый полет. Тулуза, 14 октября 2013 г.



самолетов A350XWB. Теперь ведущий авиаперевозчик России намеревается купить у западноевропейского авиастроительного гиганта 8 машин в модификации A350-800 и 14 – в версии A350-900 (раньше планировалось приобретение 18 самолетов A350-800 и четырех A350-900), а сроки поставки переносятся на период 2018–2023 гг. Стоимость всей сделки определена в 3,126 млрд долл. (без учета таможенных платежей), что соответствует средней цене одного самолета около 142 млн долл. Для справки: текущая каталожная цена A350-800 по прайс-листу компании Airbus составляет 254,3 млн долл., а A350-900 – 287,7 млн долл. Новое соглашение с Airbus предусматривает также возможность конвертации заказа на A350-800 в A350-900 и дополнительную скидку в сумме 25 млн долл. на пять получаемых «Аэрофлотом» в 3–4-м кварталах 2013 г. самолетов A321, которая будет применена в случае переноса сроков поставки A350XWB. 🌐

К ноябрю 2013 г. на двух опытных A350 выполнено уже более 80 полетов. В феврале 2014 г. к ним должны присоединиться еще две машины, а в мае – заключительный пятый опытный самолет, который станет эталоном для будущих серийных A350-900XWB, чьи поставки планируется начать уже следующей осенью



Завершены поставки Су-30МК2 в Индонезию

Нынешней осенью успешно завершилось выполнение контракта на поставку шести двухместных многоцелевых истребителей Су-30МК2 в Индонезию. Он был заключен «Рособоронэкспортом» с Минобороны Индонезии в декабре 2011 г. Исполнителем контракта стал Комсомольский-на-Амуре авиационный завод компании «Сухой». По данным индонезийских СМИ, стоимость сделки, включающей также поставку запчастей, запасных двигателей и другого технического имущества, составила 470 млн долл.

Первые два Су-30МК2 по этому контракту (для индонезийских машин иногда используется название Су-30МК2И), получившие бортовые номера TS-3006 и TS-3007, по данным местной газеты Jakarta Post, прибыли на авиабазу Султан Хасануддин в Макассаре (провинция Южный Сулавеси) на борту тяжелого транспортного самолета Ан-124-100 «Руслан» авиакомпании «Волга-Днепр» 22 февраля 2013 г. Следующая пара истребителей (TS-3008 и TS-3009) последова-



Министерство обороны Австралии

ла аналогичным образом 16 мая. Наконец, 4 сентября на авиабазе Султан Хасануддин приземлился «Руслан» в два заключительных Су-30МК2 по контракту 2011 г. (TS-3010 и TS-3011). После сборки и облета все они поступили на вооружение 11-й эскадрильи 5-го авиационного крыла ВВС Индонезии. Теперь в ее составе уже 16 истребителей «Сухого»: в 2003 г. были получены две пары Су-27СК и Су-30МК, в 2008–2009 гг. – три Су-30МК2, а в 2010-м – еще три Су-27СКМ.

Прошлым летом четыре индонезийских истребителя Су-30МК2 и

Су-27СКМ, поставленные в 2008–2010 гг., приняли участие в международных учениях Pitch Black 2012 в Австралии (на фото).

По данным индонезийских СМИ, в руководстве страны рассматривается возможность заказа в России еще одной партии из шести Су-30МК2. Кроме того, прорабатывается вопрос проведения силами КНААЗ компании «Сухой» ремонта и модернизации двух Су-27СК и двух Су-30МК, поставленных в Индонезию в 2003 г.

В настоящее время Комсомольский-на-Амуре авиазавод им. Ю.А. Гагарина ведет изготовление

новых Су-30МК2 еще для одного традиционного заказчика из Юго-Восточной Азии – Вьетнама, уже располагающего 24 такими машинами (поставлены в период 2004–2012 гг.), а также 12 более старыми Су-27СК/УБК, несущими службу во вьетнамских ВВС с 1995–1996 гг. Новый контракт на дополнительную партию из 12 двухместных многоцелевых истребителей Су-30МК2 («вьетнамская» версия машины иногда именуется Су-30МК2В) был заключен в августе этого года. Их поставки заказчику планируется завершить до 2015 г. **А.Ф.**

Су-30К отправятся в Анголу?

Как сообщила газета «Ведомости», одним из главных итогов поездки российского вице-премьера Дмитрия Рогозина в Анголу в середине октября стало подписание пакета контрактов на поставку в эту страну «Рособоронэкспортом» военной техники и вооружений на сумму около 1 млрд долл. Примерно половина стоимости заключенных сделок приходится на 18 истребителей Су-30К, которые могут поступить на вооружение ангольских ВВС после ремонта и модернизации на 558-м авиаремонтном заводе в Барановичах (Республика Беларусь), где они в настоящее время находятся на хранении.

Указанные 18 двухместных истребителей Су-30К были в 1997–1999 гг. поставлены корпорацией «Иркут» в Индию, где в течение почти десяти лет интенсивно эксплуатировались индийскими ВВС. После поступления в Индию значительного количества более совершенных самолетов

Су-30МКИ было принято решение о выводе их из эксплуатации с 2007 г. с последующей заменой на новые Су-30МКИ. Соответствующий контракт был заключен с корпорацией «Иркут» в 2007 г., и в течение двух последующих лет Иркутский авиазавод отгрузил в Индию 18 новых Су-30МКИ. Выведенные из эксплуатации самолеты Су-30К несколько лет находились на хранении в Индии, пока в 2011 г. не были перевезены в разобранном состоянии в белорусские Барановичи, где на базе 558 АРЗ была проведена дефектация нескольких машин после интенсивной индийской эксплуатации (на фото).

Российская сторона уже довольно давно искала заказчика на эти самолеты, который смог бы заинтересоваться не новыми, но относительно недорогими и в то же время эффективными (после ремонта и предлагаемой модернизации) истребителями семейства Су-30. И вот теперь, видимо, такой заказчик нашелся.



Сергей Кузнецов

Ангольские ВВС уже располагают опытом эксплуатации истребителей «Сухого». Вопрос реального наличия в Анголе самолетов Су-27 долгие годы являлся предметом споров (поскольку официальных поставок таких истребителей из России не было), пока, наконец, несколько лет назад пара таких машин не была продемонстрирована на воздушном параде в столице страны Луанде. Считается, что еще в конце 90-х гг. по меньшей мере четыре Су-27 (включая «спарку» Су-27УБ) были поставлены в Анголу из наличия ВВС Белоруссии (или Украины).

Можно предположить, что перед поставкой заказчику, помимо необ-

ходимого ремонта и продления сроков службы, бывшие индийские Су-30К пройдут в Барановичах модернизацию бортового оборудования и комплекса вооружения. Подобным образом на 558 АРЗ уже были подготовлены самолеты Су-27УБМ1 для собственных ВВС (в настоящее время все самолеты семейства Су-27 с вооружения ВВС Республики Беларусь уже сняты) и Су-27УБМ2 для Сил Воздушной обороны Республики Казахстан. В основе такой модернизации – технические решения корпорации «Иркут» и КБ «Русская авионика», отработанные в свое время на опытном истребителе Су-30КН. **А.Ф.**

16-18 мая
КРОКУС ЭКСПО



HELIRUSSIA

7-я Международная выставка вертолетной индустрии

2014

www.helirusssia.ru

Организатор:



При поддержке:



«Вертолеты России» расширяют сотрудничество с Казахстаном

В октябре 2013 г. холдинг «Вертолеты России» поставил Министерству внутренних дел Республики Казахстан новый вертолет Ми-171Е, построенный входящим в холдинг Улан-Удэнским авиационным заводом. Машина оснащена двигателями ВК-2500-03 и вспомогательными силовой установкой Safir 5K/G, что позволяют эксплуатировать вертолет на больших высотах в условиях разреженного воздуха. Новый Ми-171Е будет использоваться заказчиком для проведения патрульных и поисково-спасательных операций (в кабине может разместиться до 12 пострадавших на носилках), перевозки личного состава и грузов (до 26 пассажиров или 4 тонн груза).

Сотрудничество «Вертолетов России» с Республикой Казахстан активно развивается в течение нескольких лет. Вертолеты Ми-171Е уже используются Министерством по чрезвычайным ситуациям РК. В октябре это ведомство получило от «Вертолетов России» и свой

первый тяжелый вертолет Ми-26Т. Он передан МЧС РК после проведения капитального ремонта и модернизации на входящем в холдинг Новосибирском авиаремонтном заводе. Особенностью контракта между «Вертолетами России» и МЧС Казахстана на поставку двух Ми-26Т является то, что эти машины, доставшиеся республике в наследство от ВВС Советского Союза, не эксплуатировались около 20 лет. Для их доставки из Казахстана на завод в Новосибирске была организована уникальная операция по транспортировке на внешней подвеске вертолета Ми-26Т авиакомпании «ЮТэйр» на расстояние более 2000 км. В мае 2012 г. оба Ми-26 в полуразобранном виде были таким образом доставлены на НАРЗ.

Новосибирский авиаремонтный завод произвел капитальный ремонт и модернизацию обоих вертолетов – они были переоборудованы в гражданскую модификацию Ми-26Т и оснащены современным авиационным и



«Вертолеты России»

аварийно-спасательным оборудованием для использования в интересах МЧС РК, которое позволяет выполнять широкий спектр задач, включая пожаротушение и эвакуацию пострадавших. Первый из двух Ми-26Т, отремонтированных и модернизированных на НАРЗ для специального авиационно-спасательного подразделения МЧС Казахстана («Казавиаспас»), совершил перелет из Новосибирска в Астану в октябре 2013 г. В ближайшее время ожидается прибытие в Казахстан с НАРЗ второго Ми-26Т, который будет обеспечивать безопасность работ, связанных с освоением шельфа в Атырау.

Несколько новых соглашений по сотрудничеству холдинга «Вертолеты России» с Республикой Казахстан было подписано 23 октября 2013 г. в рамках прошедшего в Алма-Ате регионального форума «Реализация российско-казахстанских вертолетных проектов». Среди них – меморандум о

сотрудничестве с алма-атинским Авиаремонтным заводом №405 в сфере сервиса российских вертолетов типа Ка-32А11ВС и Ка-226Т, а также меморандум о взаимопонимании по оснащению Службы спасения г. Алма-Аты многоцелевыми вертолетами Ми-8АМТ и Ка-226Т. О подписании контракта на поставку Ми-8АМТ этой службе было объявлено на авиасалоне МАКС-2013. Машину планируется получить в 2014 г. и использовать в спасательных и медико-эвакуационных целях.

В июне 2013 г. состоялся презентационный тур по Казахстану нового легкого многоцелевого вертолета Ка-226Т. Его уникальные возможности в медицинском и спасательном исполнении успешно демонстрировались представителям авиационных подразделений МЧС, МВД, Министерства здравоохранения, силовых и природоохранных ведомств, а также коммерческих компаний-операторов Казахстана. **А.Ф.**



«Вертолеты России»

Очередной Ка-32 для Китая

9 октября 2013 г. Государственное океанографическое управление КНР получило построенный по его заказу на входящем в холдинг «Вертолеты России» Кумертаусском авиационном производственном предприятии новый многоцелевой вертолет Ка-32А11ВС. Вертолет с серийным №98-36 был доставлен в Циндао на борту транспортного самолета Ил-76 МЧС России 26 сентября. В Китае машина получила гражданскую регистрацию

В-7817 и заменит поставленный КумАПП в 2009 г. аналогичный Ка-32А11ВС (В-7810, серийный №98-16), потерпевший аварию в Антарктиде 8 декабря 2011 г. Как и предшественник, новый вертолет будет базироваться на китайском антарктическом экспедиционном судне Xue Long, принадлежащем Управлению Арктики и Антарктики Государственного океанографического управления КНР. Ожидается, что уже 8 ноября новый вертолет

вместе с этим судном отправится в 30-ю китайскую антарктическую экспедицию.

Борт В-7810 стал уже третьим Ка-32А11ВС, поставленным в КНР в этом году. В марте 2013 г. машину №98-39 (китайская регистрация В-7822) получила нанкинская компания Jiangsu Huayu General Aviation Co. Ltd. (Нанкин), а вертолет №98-38 (бортовой №15063) в июне поступил в распоряжение пожарного отряда Народной воо-



qingdao.news.com

руженной полиции автономного района Внутренняя Монголия в уезде Ордос. **А.Ф.**

ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ: ОТ ИДЕИ ДО ВОПЛОЩЕНИЯ



КОРПОРАЦИЯ «ОБОРОНПРОМ» – многопрофильная машиностроительная группа, объединяющая более 30 ведущих российских предприятий в области вертолетостроения и двигателестроения. Входит в состав госкорпорации «Ростех». Суммарная выручка предприятий Корпорации в 2012 году превысила 270 млрд. рублей.

«ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» (дочерняя компания Корпорации «ОБОРОНПРОМ») – ведущий российский разработчик и производитель вертолетной техники для военной и гражданской авиации

«ОБЪЕДИНЕННАЯ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» (дочерняя компания Корпорации «ОБОРОНПРОМ») – ведущее российское объединение в сфере разработки и производства двигателей для авиации, ракет-носителей, электроэнергетики и газоперекачки