

ВЗЛЁТ



10.2014 [118] октябрь

SSJ версии VIP

первый шаг к SBJ

[с.16]

A320neo

вышел
на испытания

[с.18]

Рейс МН17

выпущен
предварительный
отчет

[с.42]



CSeries

снова в небе

[с.20]

Ми-28НЭ

пошел
на экспорт

[с.26]

АВИАЦИЯ МЧС ОБНОВЛЯЕТ ПАРК

[с.10]

РСК «МиГ»



www.migavia.ru

В СОСТАВЕ ОАК



ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ

ОПИРАЯСЬ НА ВОЗДУХ,
ПОКОРЯЕМ СИЛУ
ПРИТЯЖЕНИЯ ЗЕМЛИ



реклама

МИ-38

Вертолет Ми-38 применяется для перевозки грузов внутри фюзеляжа и на внешней подвеске, а также для пассажирских перевозок, в том числе VIP. Вертолет имеет преимущество в своем классе по грузоподъемности, пассажировместимости и летно-техническим характеристикам.



ВЗЛЁТ

10/2014 (118) октябрь

18+

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, Алексей Прушинский, Сергей Кривчиков, Антон Павлов, Александр Манякин, Юрий Пономарев, Юрий Каберник, Валерий Агеев, Наталья Печорина, Сергей Попсуевич, Андрей Блудов, Сергей Жванский, Петр Бутовски, Мирослав Дьюроши, Александр Младенов

Дизайн и верстка
Михаил Фомин

НА ОБЛОЖКЕ:

Многоцелевой пассажирско-санитарный самолет авиации МЧС России Ан-148-100ЕМ в небе над Раменским
Фото: Сергей Лысенко

Издатель
АЭР МЕДИА

Генеральный директор
Андрей Фомин

Заместитель генерального директора
Надежда Каширина

Директор по маркетингу
Георгий Смирнов

Директор по развитию
Михаил Фомин

Директор по специальным проектам
Артём Кореняко

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

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

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

Подписано в печать: 03.10.2014
Отпечатано в ООО «ФОТОН», г. Москва. Тираж: 5000 экз.
Цена свободная

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

Мнение редакции может не совпадать с мнениями авторов статей

ООО «Аэромедиа»

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

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

Тел./факс: (495) 644-17-33, 798-81-19

E-mail: info@take-off.ru

www.take-off.ru взлёт.pф

www.facebook.com/vzlet.magazine



Уважаемые читатели!

Июльская катастрофа малайзийского Boeing 777 под Донецком остается одним из самых обсуждаемых авиационных событий последних месяцев. Произойдя в зоне вооруженного противостояния на юго-востоке Украины и, при этом, всего четыре месяца спустя после бесследной пропажи весной другого малайзийского гражданского самолета точно такой же модели, оно породило массу взаимных обвинений, слухов и самых невероятных версий.

В прошлом месяце, спустя 54 дня после трагедии, комиссия по расследованию этой катастрофы, которое по соглашению сторон было поручено Совету безопасности Нидерландов, опубликовала свой первый официальный документ – Предварительный отчет. Вопреки ожиданиям многих журналистов и обывателей, в нем нельзя найти ответа на волнующий всех вопрос «кто виноват?». Официально не констатируется даже сам факт поражения самолета ракетой – вместо этого использованы довольно обтекаемые формулировки о возможности неких высокоэнергетических мелких объектов (так, не имея пока однозначных вещественных доказательств, следователи называют поражающие элементы боевой части предполагаемой ракеты).

Специалисты знают, что техническое расследование авиационных происшествий и не ставит задачу определения чьей-либо вины или ответственности – оно направлено лишь на тщательное изучение всех факторов, которые могли привести к аварии или катастрофе, и выработку рекомендаций по избежанию их в будущем. В этом контексте сентябрьский отчет вполне отвечает таким требованиям: в нем довольно подробно разбираются история и обстоятельства рокового полета, анализируются информация обнаруженных на месте происшествия бортовых самописцев и характер повреждений обломков самолета. На основании этого сделаны выводы о непосредственной технической причине катастрофы, а между строк можно найти и доказательства несостоятельности большинства «конспирологических» теорий вокруг донецкой трагедии.

Перевод наиболее важных фрагментов сентябрьского Предварительного отчета, снабженный нашими комментариями, можно найти в этом номере «Взлёта». Надеюсь, это позволит нашим читателям лучше разобраться с некоторыми аспектами как самой катастрофы, так и хода ее расследования.

Ну и ждем новых результатов расследования, которое продолжается. Хотелось бы верить, что когда-нибудь мы получим и беспристрастный ответ на главный вопрос. Хотя, положила руку на сердце, давайте признаемся: почти каждый из нас уже давно имеет свой вариант ответа, и вряд ли уверенность в этом ответе смогут поколебать какие-то там результаты, ведь правда? Тем более, когда в деле замешана «большая политика»...

С уважением,

Андрей Фомин
главный редактор журнала «Взлёт»



ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ

- Самолет садится на шоссе 4
- Курсанты осваивают «Ансат-У» 4

ГИДРОАВИАСАЛОН 2014

- Юбилейный гидроавиасалон 6

- Радик Асылбаев:
«В авиации МЧС России накоплен самый передовой опыт» 10

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

- Первый SSJ100 версии VIP готовится к поставке 16

- NEO-взлёт
Начались испытания A320neo 18

- Cseries: снова в небе 20

КОНТРАКТЫ И ПОСТАВКИ

- На Кубе теперь четыре Ил-96 24
- Red Wings «разбавит» свой парк Ту-204 «суперджетами» 24

- Ми-28НЗ: старт экспортных поставок 26

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

- SSJ100: год в небе Мексики 28
- «Добролёт»: реинкарнация? 29
- METROJET приступил к «регулярке» и попрощался с TUI 29
- Dash 8-300 выходит на линии «Якутии» 30
- «Твин Оттеры» добрались до Приморья 31

- Крылья над Араратом
Авиаперевозки по-армянски 32

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

- Рейс MH17. О чем рассказал голландский отчет 42

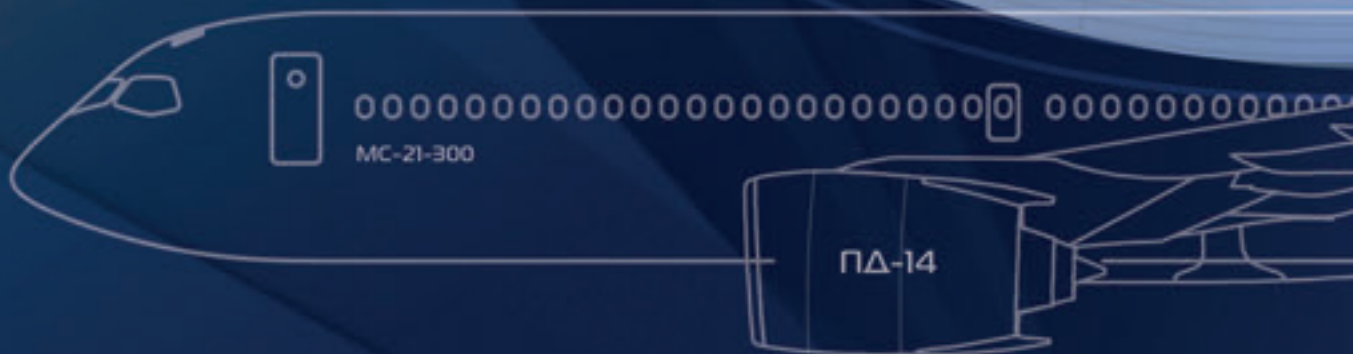
КОНЦЕВАЯ ПОЛОСА

- «Экипаж» снова полетит. Теперь – на Ту-204СМ 52



Мудрость поколений, Энергия молодых

реклама



ОАО «Авиадвигатель»

614990, Пермь, ГСП, Комсомольский проспект 93

тел.: (342) 281-39-07, факс: (342) 281-54-77

office@avid.ru

www.avid.ru

Самолет садится на шоссе

4 сентября 2014 г., в рамках специального учения по материально-техническому обеспечению войск в Восточном военном округе, впервые в истории ВВС России самолет-штурмовик Су-25 совершил посадку не на ВПП аэродрома, а на участок автомобильной трассы. Приземление на участок федеральной автодороги М-60 «Уссури» осуществил командир 18-го штурмового авиационного полка из Черниговки (Приморский край) полковник Александр Зарипов.

По легенде учения полк был выведен из-под удара со своего аэродрома, который затем был «выведен из строя» авиацией противника. В связи с этим было принято решение сажать штурмовики на специально подготовленный участок автомобильной



Дмитрий Пичугин

дороги. К месту посадки отправилась авиационная комендатура в составе сводной автомобильной колонны. Поступила информация о группе «диверсантов», выдвигающейся в район раз-

мещения аэродромного участка автодороги. Через оперативного дежурного штурмового авиаполка для уничтожения противника была вызвана тактическая группа, прибывшая на место на четырех вертолетах Ми-8 и, десантировавшись, сразу же вступила в бой.

После уничтожения «диверсантов» над автотрассой появилась четверка Су-25. Выполнив проход, самолеты поочередно зашли на посадку, при этом первые три совершили пробежку по асфальту и без остановки снова ушли в полет, а четвертый произвел посадку. Во время руления и обслуживания севшего на шоссе Су-25 прикрытие с воздуха обеспечивали другой штур-

мовик и пара вертолетов Ка-52. Вылет самолета был произведен после его технического обслуживания, заправки и подвески двух управляемых ракет.

Использование аэродромных участков автодорог для взлетов и посадок самолетов фронтовой авиации уже довольно давно освоено в ВВС Республики Беларусь: учения с первыми посадками на шоссе пары Су-25УБ прошли здесь еще в апреле 2007 г. В августе того же года посадки на автостраду отработали и истребители Су-27УБМ и МиГ-29УБ (см. «Взлёт» №7–8/2008, с. 46–49). И вот теперь посадку на шоссе стали отрабатывать и в российских ВВС. **Д.П.**



Дмитрий Пичугин

Курсанты осваивают «Ансат-У»

Первая группа курсантов 3-го курса Сызранского филиала ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия им. профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» недавно успешно прошла обучение пилотированию на новых учебно-тренировочных вертолетах «Ансат-У», поставляемых с 2009 г. российскому Минобороны Казанским вертолетным заводом холдинга «Вертолеты России» (к началу этого года в училище передано 24 такие машины). До сих пор вертолеты «Ансат-У» находились в опытной эксплуатации, и летали на них только летчики-инструкторы, а обучение курсантов велось на устаревших Ми-2.

Наконец, с 19 мая 2014 г. к полетам на «Ансатах» в сызранском

училище приступили и курсанты. В этом году обучение на них прошло 29 человек, каждый из которых в среднем выполнил более чем по 130 вылетов с налетом почти 48 часов. Общий налет курсантов на вертолетах «Ансат-У» за период обучения составил 1390 часов, а в следующем году они будут осваивать уже более серьезные Ми-8 и Ми-24.

Как подчеркнул на встрече личного состава эскадрильи с представителями предприятия-изготовителя по окончании курса обучения командир учебной авиационной группы подполковник Сергей Спиридонов, «Ансат-У» – маневренная, быстрая и легко управляемая машина, с чувствительным управлением и привычными для молодежи электронными

дисплеями, что позволило освоить новую технику в сжатые сроки и окончить летную подготовку с максимально высоким баллом. «В ноябре этого года мы ожидаем поставку в учебный центр ВВС еще шести

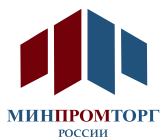
новых машин этого типа, – сказал подполковник Спиридонов. – В следующем году обучение пилотированию на вертолетах «Ансат-У» должны пройти уже 57 курсантов, а в 2016 г. – порядка 300». **А.Ф.**



Руслан Денисов

21-23 мая
КРОКУС ЭКСПО

Организатор:



Устроитель:



При поддержке:



www.helirusia.ru

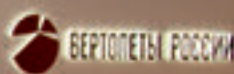
HELIRUSSIA

VIII Международная выставка вертолетной индустрии

2015



ОБОРОНПРОМ



ВЕРТОПЕТЫ РОССИИ



AIRBUS
HELICOPTERS



ЮБИЛЕЙНЫЙ ГИДРОАВИАСАЛОН

С 4 по 7 сентября 2014 г., в Геленджике, на территории испытательно-экспериментальной базы ОАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» и аэропорта Геленджик прошла юбилейная 10-я Международная выставка и научная конференция «Гидроавиасалон-2014». В выставке приняло участие более 200 компаний, демонстрировалось свыше полусотни летательных аппаратов. Впервые в Геленджике выступили пилотажные группы ВВС России «Соколы России» (на истребителях Су-27 и Су-30СМ) и «Беркуты» (на вертолетах Ми-28Н). Большой интерес, по традиции, вызвали полеты самолетов-амфибий Бе-200ЧС и Бе-103: «Гидроавиасалон» – единственная выставка, где демонстрируются их взлеты и посадки на воде. Немаловажно, что юбилейный «Гидроавиасалон-2014» прошел под знаком дальнейшего усиления деловой составляющей и расширения тематики геленджикского форума.

Организатором выставки выступило Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, устроителями – ТАНТК им. Г.М. Бериева и ООО «Гидроавиасалон». Генеральным спонсором юбилейного «Гидроавиасалона» стал «Внешэкономбанк», официальным спонсором – Страховая компания «АРСЕНАЛЪ», спонсором – АКБ «Новикомбанк».

В церемонии открытия выставки 5 сентября приняли участие вице-премьер Правительства России Дмитрий Rogozin и министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, а также заместитель министра промышленности и торговли Юрий Слюсарь, губернатор Ростовской области Василий Голубев, генеральный директор Концерна радиостроения «Вега» Владимир Верба, председатель правления Ассоциации Вертолетной Индустрии (АВИ) Михаил Казачков, президент ОАО «Мотор Сич» Вячеслав Богуслав и др.

Среди более 200 участников «Гидроавиасалона» в этот раз были компании не только из России, но и из Германии, Китайской Народной Республики, Литвы, Нидерландов, США, Украины, Швейцарии.

В числе «водоплавающей» авиационной техники на выставке можно было видеть

многоцелевой самолет-амфибию Бе-200ЧС, легкий самолет-амфибию Бе-103, самолеты-амфибии СК-12 «Орион», Че-29 и Л-42М, а в аэропорту Геленджик демонстрировалась самолет-амфибия Бе-12. Недавно, после многолетнего перерыва ТАНТК им. Г.М. Бериева приступил к плановому капитальному ремонту самолетов этого типа, еще остающихся на вооружении Морской авиации ВМФ России, и есть все основания надеяться, что на следующем «Гидроавиасалоне», который пройдет в сентябре 2016 г., Бе-12 можно будет увидеть и взлетающим с акватории Геленджикской бухты.

Традиционным уже участником выставки стал самолет-лаборатория Ил-114ЛЛ, который используется НПП «Радар-ммс» для испытаний новых радиоэлектронных систем в интересах ВМФ России. Эту машину можно было видеть как на стоянке в городском аэропорту, так и в небе над бухтой.

Вертолетную составляющую представляли легкий многоцелевой вертолет «Ансат» (такой вертолет стал победителем вертолетной гонки на Кубок Миля, финиш которой в Геленджике был приурочен к открытию «Гидроавиасалона-2014», средний много-



Александр МАНЯКИН
Фото ТАНТК им. Г.М.Бериева

целевой Ми-8МСБ компании «Орша Эйр», модернизацию которого и оснащение новыми двигателями ТВЗ-117ВМА-СБМ1В серии 4 производства ОАО «Мотор Сич» провели на Оршанском авиаремонтном заводе (Республика Беларусь), а также Airbus Helicopters EC130V1 и легкий поплавковый вертолет P-30 из Кумертау.

Одними из самых ожидаемых зрителями номеров программы демонстрационных полетов стали выступления в небе над Геленджикской бухтой военных пилотажей. Свое мастерство высшего пилотажа продемонстрировали как завсегдатаи «Гидроавиасалона» — летчики АГВП российских ВВС «Стрижи» на истребителях МиГ-29, так и его дебютанты — пилотажные группы «Соколы России» на самолетах Су-27 и Су-30СМ из Липецка (при этом начальник Липецкого авиацентра генерал-майор Александр Харчевский демонстрировал и сольный пилотаж на новейшем отечественном сверхманевренном истребителе Су-30СМ) и «Беркуты» — на шести вертолетах Ми-28Н из Торжка.

«Гидроавиасалон-2014» был по традиции использован как повод для установления очередной серии мировых авиационных рекордов. 6 сентября 2014 г. на самолете-

Торжественная церемония открытия «Гидроавиасалона-2014». Дмитрий Рогозин и Денис Мантуров разрезают символическую ленточку



Традиционный номер всех геленджикских авиашоу: демонстрация пожаротушения с самолета-амфибии Бе-200ЧС

амфибии Бе-200ЧС (№21512) в классе С-2 (гидросамолеты) было установлено 12 новых мировых рекордов времени набора высоты 3000, 6000 и 9000 м с коммерческой нагрузкой в 1000, 2000, 5000 кг и без груза.

На выставке были также представлены экраноплан «Орион-14», несколько боевых кораблей и катеров Черноморского флота, широкая экспозиция катеров и морских яхт.

Организатором «Гидроавиасалона-2014» — Минпромторгом России — было принято решение о значительном расширении экспозиции выставки за счет демонстрации авиации общего назначения, бизнес-авиации, вертолетов, беспилотных летательных аппаратов, морской техники, маломерных судов и яхт.

В программу «Гидроавиасалона» была добавлена актуальная тема транспортной обеспеченности приморских территорий и прибрежных акваторий, расширены выставочные площади для демонстрации специальной техники: экранопланов, экранолетов, судов на воздушной подушке.

За время работы «Гидроавиасалон-2014» посетило более 33 тыс. зрителей (в 2012 г. — 20 тыс.).

В рамках деловой программы выставки были проведены более 30 научно-практиче-

ских конференций, круглых столов и семинаров. Насыщенная деловая программа предоставила специалистам и бизнесменам уникальную возможность к установлению контактов, дальнейшему развитию производственной кооперации и поиску новых партнеров для бизнеса. Соорганизатором и организатором деловой программы выступило ООО «Русские Выставочные Системы».

В ходе проведения выставки Минпромторг, правительство Ростовской области и госкорпорация «Ростех» подписали меморандум о создании вертолетостроительного кластера на территории Ростовской области, в районе аэродрома Батайск.

Предполагается, что вертолетный кластер будет состоять из летно-испытательного комплекса, сборочного производства вертолетов типа Ми-28, Ми-35 и Ми-26, сборочного производства перспективного среднего вертолета, центра компетенции по производству композитных лопастей и других изделий из композитных материалов, центра поддержки эксплуатации вертолетной техники и филиала вертолетной академии для обучения и переучивания специалистов. Таким образом, кластер станет крупнейшим центром самых пере-

довых технологий в вертолетостроении и подготовки кадров.

Меморандум подписали министр промышленности и торговли Денис Мантуров, губернатор Ростовской области Василий Голубев и заместитель генерального директора «Ростеха» Дмитрий Шугаев.

Основную производственную часть и основной кадровый резерв для вертолетного кластера составят ОАО «Роствертол» (входит в холдинг «Вертолеты России»). Создание вертолетостроительного кластера в Батайске позволит решить задачу обеспечения безопасных условий для испытаний вертолетной техники — полеты будут выведены за пределы крупного города.

Ожидается, что на новом производстве будет трудиться около 10 тыс. человек и еще около 10 тыс. рабочих мест обеспечат вспомогательные предприятия.

Другим важнейшим событием деловой программы нынешнего «Гидроавиасалона» стало заключение в его рамках между Министерством обороны России и корпорацией «Иркут» контракта на поставку очередных семи истребителей Су-30СМ для Морской авиации ВМФ России. Сумма контракта, с учетом поставки имущества,



В этот раз в Геленджике дебютировали «Соколы России» из Липецка на истребителях Су-27. Ведущий – генерал-майор Александр Харчевский на сверхманевренном Су-30СМ

и переучивания летного состава Морской авиации ВМФ России в Ейске). «Эти современные самолеты, способные бороться с воздушными, надводными и наземными целями, позволят существенно увеличить потенциал морской авиации», — сказал заместитель министра обороны.

Денис Мантуров подчеркнул, что выполнение контрактов с Министерством обороны России — это одна из наиболее приоритетных задач авиационной промышленности. Олег Демченко, в свою очередь,

отметил, что корпорация «Иркут» четко и с высоким качеством выполняет гособоронзаказ на поставку истребителей Су-30СМ и Як-130 Министерству обороны РФ.

В рамках «Гидроавиасалона-2014», в период с 5 по 7 сентября 2014 г. прошла 10-я Международная научная конференция по гидроавиации. Она включила в себя семь секций, где прозвучали доклады от различных научных и конструкторских организаций по тематике проектирования, изготовления, сертификации и эксплуатации амфибийных и безаэродромных ЛА, а также оборудования, материалов и технологий для них.

Шесть секций были проведены в конференц-залах отеля «Приморье» и одна секция, традиционно посвящённая авиационным материалам и технологическим процессам, состоялась на территории ФГУП «ВИАМ» Геленджикского центра климатических испытаний им. Г.В. Акимова.

На конференции было зарегистрировано 130 участников, включая несколько иностранных делегаций.

Проведение следующей, 11-й Международной выставки и научной конференции «Гидроавиасалон-2016», намечено на сентябрь 2016 г.



«Ансат» над Геленджиком

обеспечивающего эксплуатацию этих самолетов в войсках, превысила 12 млрд руб. Контракт подписали заместитель министра обороны РФ Юрий Борисов и президент Корпорации «Иркут» Олег Демченко в присутствии министра промышленности и торговли Дениса Мантурова.

Юрий Борисов заявил, что Министерство обороны России в рамках курса на повышение боевых возможностей ВМФ России заказывает уже вторую партию многоцелевых истребителей Су-30СМ для отечественной морской авиации (первый контракт на пять Су-30СМ для авиации ВМФ был подписан в декабре прошлого года, и три таких самолета нынешним летом уже поступили в распоряжение Центра боевого применения



Еще одни дебютанты «Гидроавиасалона» — пилотажная группа «Беркуты» на боевых вертолетах Ми-28Н из Торжка

LIMA '15

the langkawi international maritime
& aerospace exhibition, langkawi, malaysia
17-21 March 2015

where business is always a pleasure

As one of Asia's most important business platforms, our focus is to place **you** at the heart of the vibrant Asian marketplace. With 333 defence and civil delegations, 70 nations, 132 aircrafts and ships on display, more companies are finding the reason to participate in LIMA very compelling. Nearly 500 in total and growing.

And we assure you it has nothing to do with Langkawi's 99 tropical islands and its pristine beaches...☺

LIMA '15. Delivering Asian Markets.



maritime
&
aerospace
defence



commercial
aviation



shipbuilding
&
shiprepair



MRO



airport
equipment



helicopter



unmanned
systems

pekrana

www.lima.com.my



ORGANISED BY:

Ministry of Defence

SUPPORTED BY:

Ministry of Transport


Ministry of International Trade & Industry


Ministry of Home Affairs

OFFICIAL MEDIA:

ADJ


Asian Defence &
Diplomacy


ASIAN AIRLINES
& AIRPORTS



РАДИК АСЫЛЬБАЕВ:

«В авиации МЧС России накоплен самый передовой опыт»

8 сентября 2014 г. в Министерстве Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (МЧС России) состоялось подписание государственных контрактов и соглашений с Объединенной авиастроительной корпорацией на поставку новой отечественной авиационной техники. В частности, заключено соглашение по разработке тактико-экономических условий на поставку в авиационные подразделения МЧС России в период 2016–2025 гг. шести транспортных самолетов Ил-76 новой модификации. Кроме того, подписаны государственные контракты, согласно которым уже в 2015 г. ведомству будет поставлено два «Суперджета».

«Сегодня наше авиационное подразделение работает как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами, осуществляя комплекс мероприятий по эвакуации пострадавших из-за рубежа, по мониторингу развития угроз и непосредственно по защите населенных пунктов и важных объектов, – заявил в ходе подписания документов глава МЧС Владимир Пучков. – Наше авиаспасательное подразделение сегодня прикрывает основные федеральные трассы и выполняет широкий круг задач. И необходимо дальнейшее развитие самолетного и вертолетного парка МЧС России, внедрение новых систем и подходов в спасательной авиации».

Начальник авиации – начальник Управления авиации и авиационно-спасательных технологий МЧС России Радик Асылбаев, встретился с корреспондентами «Взлёт» Артёмом Кореняко и Андреем Блудовым и рассказал о текущем состоянии и перспективах развития авиации МЧС.



Радик Тавфикович, что в настоящее время организационно представляет собой авиация МЧС?

Наша авиация сегодня представлена ФГУАП МЧС России и восемью авиационно-спасательными центрами. ФГУАП МЧС России летает по правилам гражд-

Асылбаев Радик Тавфикович

Начальник авиации – начальник Управления авиации и авиационно-спасательных технологий МЧС России, полковник. Родился в 1971 г. в г. Орске Оренбургской области. Закончил Уфимское высшее военное авиационное училище летчиков и Академию гражданской защиты МЧС России с золотыми медалями. Получил два высших образования: по специальности «Юриспруденция» и «Экономика и управление на предприятии». Гражданские учебные заведения закончил с отличием. Свободно владеет английским языком, имеет 4-й уровень по международной классификации ИКАО.

В авиации МЧС прошёл все основные руководящие должности – от командира воздушного судна до начальника Управления авиации и авиационно-спасательных технологий МЧС России (назначен на эту должность Указом Президента от 10 марта 2014 г.).

За период лётной работы освоил 8 типов воздушных судов. Имеет общий налёт более 5000 часов. Лётчик-снайпер. Лётчик-инструктор пяти типов вертолетов. Подготовил более 30 командиров воздушных судов и инструкторов.

Лично выполнял наиболее сложные полеты и руководил полетами при ликвидации пожаров в Москве на заводе «Серп и молот», на вернисаже «Измайлово», на медицинских складах на ул. Чермянская, на складах Черкизовского рынка, в театре имени Немировича-Данченко, в театре Петросяна (ул. Петровка), в здании Московского института государственного и корпоративного управления, в реставрационном центре им. Грабаря, в Концерне ПВО «Алмаз-Антей», в Московском международном деловом центре «Москва-Сити», в Военной академии им. Жуковского, при тушении лесных пожаров летом 2010 г. Организовывал авиационное обеспечение по экстренной эвакуации пострадавших при крушении «Невского экспресса» на Октябрьской железной дороге, взрывах в метро на станциях «Лубянка» и «Парк Культуры», ликвидации ЧС после катастрофы в Смоленске самолёта Ту-154 президента Польши, самолёта Як-42 в аэропорту Туношна (Ярославль) и др.

Имеет научные работы и внедренные новые авиационные технологии, в т.ч. тушение пожара с использованием системы горизонтального, вертикального и бокового пожаротушения; тушение пожаров ночью над городом при отрицательных температурах с использованием специальных водосливных устройств (BCU-5, BCU-15); эвакуация автомобилей и разбор завалов в труднодоступных местах и др.

Награжден орденами Мужества, «За военные заслуги», медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медалями «За спасение погибавших», «За отвагу на пожаре», ведомственными почетными знаками, дипломами и многими другими наградами.

без увеличения финансирования. Более того, где-то нам удалось даже сэкономить. Считаю это главным промежуточным итогом нашей работы.

Почему возникла необходимость в реформировании системы авиационно-спасательных центров?


Если посмотреть на карту России, то раньше такие центры находились только в Хабаровске (Дальневосточный региональный центр), Красноярске (Сибирский региональный центр), дальше был провал, а затем – два авиационно-спасательных центра на расстоянии 140 км друг от друга: во Владимире и в Жуковском. Получалось, что страна не прикрыта равномерно, между центральным и восточными округами был большой пробел. Результат нашей работы – равномерное размещение авиационно-спасательных центров по всей России.

Кроме того, для сокращения времени реагирования на чрезвычайные ситуации оперативное управление авиацией было отдано в регионы. Благодаря проделанной работе, авиация МЧС стала доступна по всей России. Если региональный центр не может справиться с ситуацией своими силами, то в этом случае можно получить помощь от соседнего центра, что гораздо удобнее и быстрее.

Кроме того, в новых авиационно-спасательных центрах предусмотрены парашютно-десантные подразделения, созданные для еще более быстрого реагирования. Отныне спасатели-десантники каждый год проводят учения, совершенствуют свои навыки десантирования в сложных погодных условиях, в т.ч. и ночью, устраивают спуски на ограниченные по размерам площадки, в непростых географических условиях, проходят курс выживания в тайге. Десантирование осуществляется при помощи парашютов, с высоты до 2000 м, а также с использованием спускового роликового устройства, с высоты до 40 м. Сейчас десантные подразделения активно используются в спасательных операциях во всех регионах России и за рубежом.

МЧС России сотрудничает с иностранными спасательными авиационными службами?

Конечно. Мы проводим операции за рубежом совместно с другими летными подразделениями. При их выполнении необходима четкая слаженная работа, взаимопонимание. Для этого в Ногинске проводятся совместные учения. Кроме того, мы занимаемся обучением наших пилотов английскому языку не менее 4-го уровня ИКАО и правилам выполнения полетов согласно требованиям ИКАО.



Самое мощное авиационное средство пожаротушения на сегодня – самолет Ил-76ТД, оснащенный быстро устанавливаемым выливным авиационным прибором ВАП-2, который обраспыляет на очаг пожара 42 тонны воды или огнегасящего состава

данской авиации, имеет соответствующие сертификаты и лицензии. Авиационно-спасательные центры выполняют полеты по правилам государственной авиации. Такое разделение позволяет использовать авиацию МЧС для выполнения разного рода задач.

Парк воздушных судов ФГУАП МЧС России зарегистрирован в реестре Росавиации, что позволяет ему выполнять воздушные перевозки...

Это сделано для того, чтобы мы могли выполнять сертифицированные полеты за рубеж. Обычно это перевозки гуманитарной помощи, беженцев, выполняемые по постановлению Правительства Российской Федерации.

Вы возглавляете авиацию МЧС России уже полгода. Что удалось сделать за это время? С какими трудностями сталкивались? Какова приоритетная задача на сегодня?

Основные усилия были направлены на оптимизацию штатной численности и уменьшение нагрузки на федеральный бюджет. Нам удалось добиться того, что даже создание дополнительных авиационно-спасательных центров произошло

Кстати, в прошлом году МЧС России побил рекорд по числу гуманитарных миссий за рубежом: было проведено 75 операций. Спасены тысячи человек, доставлены сотни тонн грузов. Гуманитарная и техническая помощь была оказана 22 странам. Значительная часть операций была проведена при помощи нашей авиации.

Сложившаяся политическая ситуация влияет на ваше сотрудничество?

Нет, мы работаем по плану. Все понимают, любая страна может оказаться в тяжелой ситуации: наводнение, пожар, землетрясение, цунами, террористические акты. Чрезвычайная ситуация международных границ не признает. Наше дело — спасти невинных людей. Политика спасателей не интересует.

Какова тенденция возникновения чрезвычайных ситуаций, в ликвидации которых требуется участие авиации МЧС?

На этот вопрос нельзя ответить однозначно. Это зависит от географического положения региона, в котором произошла чрезвычайная ситуация. Раньше в регионах с чрезвычайными ситуациями часто справлялись без поддержки с воздуха ввиду того, что при прошлой структуре воздушному судну порой предстоял долгий полет до места происшествия. Сейчас же, благодаря доступности авиации МЧС, спрос на ее использование вырос. Количество часов налета увеличилось в разы — но не из-за роста количества бедствий, а в силу более активного использования авиаотрядов.

Почему авиапарк МЧС состоит только из самолетов отечественного производства?

Имея в наличии самолеты российского производства, мы имеем возможность в любой момент связаться с заводом-изготовителем и заказать любое дополнительное оборудование или модификацию уже имеющегося. Вот, например, уникальный самолет Ил-76ТД. Благодаря быстрой связи с разработчиком и производителем мы можем в короткие сроки переоборудовать его для перевозки беженцев, крупногабаритных грузов или тушения пожаров. А зарубежная техника для этого затрачивает значительно больше времени. Сейчас мы планируем закупать самолеты Ил-76ТД-90А, оснащенные двигателями нового поколения, с меньшим выбросом вредных веществ. Эта машина ничем не уступает, а в своем классе даже превосходит современные самолеты западного производства.

Можно ли считать Бе-200ЧС незаменимыми при тушении пожаров?

Активное использование Бе-200ЧС — лучший показатель их эффективности. Об



В прошлом году авиация МЧС получила два новых многоцелевых пассажирско-санитарных самолета Ан-148-100ЕМ



Самолеты-амфибия Бе-200ЧС могут использоваться не только для тушения пожаров, но и для проведения поисково-спасательных операций, в т.ч. на воде. В настоящее время авиация МЧС России располагает шестью Бе-200ЧС и в ближайшие годы получит еще шесть таких амфибий

успешности этих машин говорит и реальный интерес со стороны других государств.

Сейчас многими странами активно используются канадские амфибии семейства CL-215/415. Раньше я видел их в деле и не понаслышке могу сказать: это уже устаревшая техника. По крайней мере, в один ряд с современными, проявившими себя Бе-200ЧС, эти машины точно ставить нельзя.

В скором времени мы ожидаем первую из заказанных шести Бе-200ЧС таганрогского производства. В итоге, когда мы в течение ближайшего времени получим все заказанные машины, они вместе с уже имеющимися шестью амфибиями будут распределены равномерно по регионам. Первые машины из новой поставки планируем отправить в южный и северо-западный регионы стра-

ны, там их не хватает. Сейчас мы базируем по паре Бе-200 в Хабаровске, Красноярске и Центральном регионе.

Хватит ли 12 амфибий для дальнейшей работы?

Сейчас сложно давать прогнозы. Сначала получим заказанные машины, распределим по регионам, проведем анализ их использования. Развивать парк Бе-200 будем в любом случае, но какими темпами — покажет практика.

Каковы промежуточные итоги работы санитарно-пассажирских Ан-148, полученных авиацией МЧС в прошлом году? Насколько Вы довольны приобретением? Планируете ли закупать ещё?

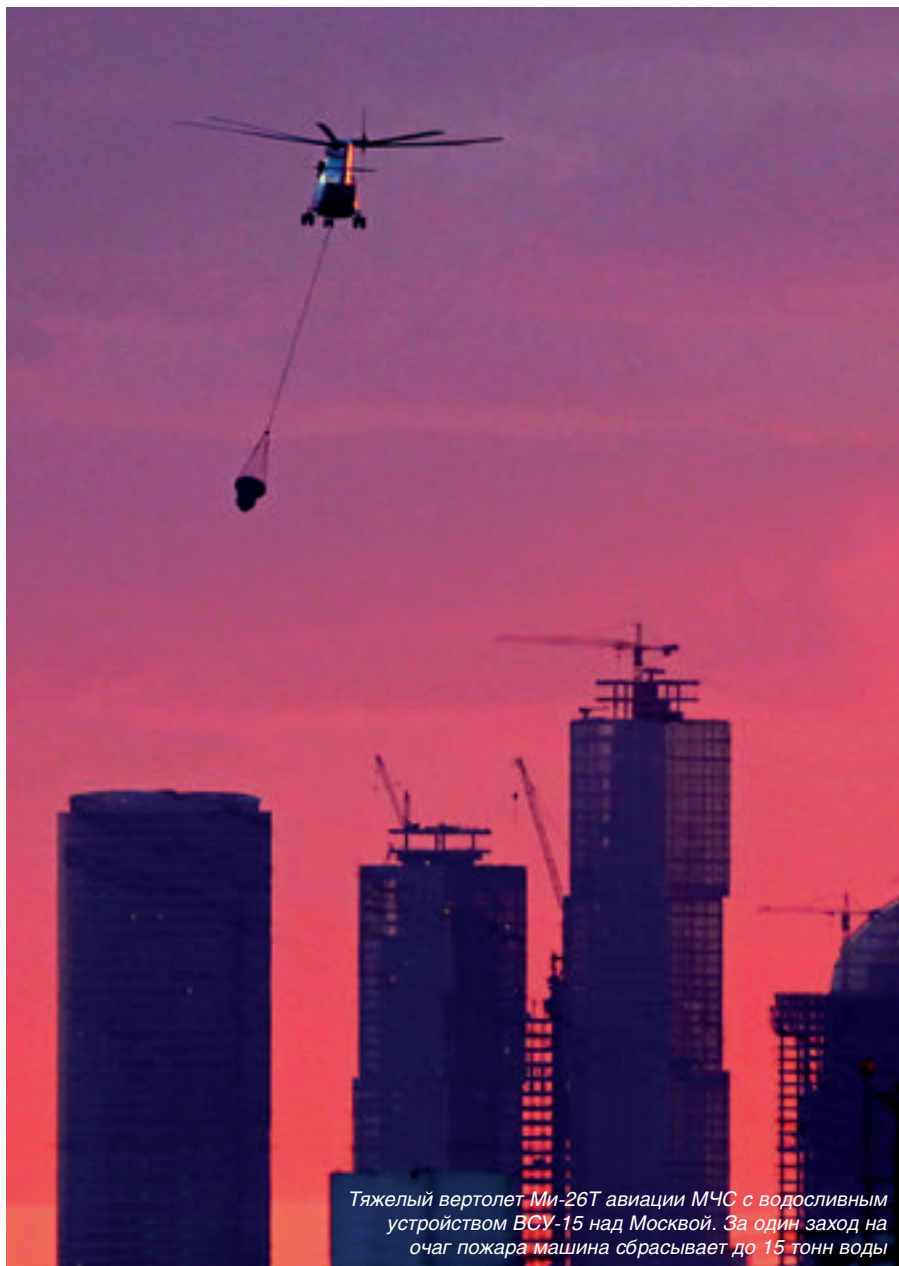
На данный момент практика показала, что Ан-148 востребованы. Часто случаются ситуации, когда посылать целый



Алексей Филатов



Алексей Михеев



Тяжелый вертолет Ми-26Т авиации МЧС с водосливным устройством ВСУ-15 над Москвой. За один заход на очаг пожара машина сбрасывает до 15 тонн воды

Алексей Михеев

«летающий госпиталь» Ил-76ТД со съемными медицинскими модулями нецелесообразно, учитывая затраты на топливо. В таких случаях мы и используем сейчас Ан-148. Эти самолеты постоянно совершают полеты для медицинской эвакуации. Ан-148 — прекрасный и «быстрый» самолет. По поводу дополнительных закупок пока сказать ничего определенного не могу, это зависит не от нас. За санитарную эвакуацию отвечает Министерство здравоохранения, поэтому приобретение новых Ан-148 зависит от объема работ, поступающего от этого ведомства.

Российские коммерческие эксплуатанты не раз высказывали нарекания относительно качества послепродажного обслуживания Ан-148. Вы с чем-то подобным сталкивались?

У нас жалоб нет. Я думаю, нам повезло, что мы были не первыми заказчиками на эти воздушные суда, и столкнувшиеся с проблемами стартовые эксплуатанты «взбодрили» производителя, благодаря чему нам уже достались доработанные машины. Наши Ан-148 летают без проблем. Можно привести в пример десятки случаев успешных перевозок тяжелораненых пациентов с различными видами травм, в т.ч. и из-за границы, и никаких проблем с самолетом не было. Мощностей для содержания и проведения своевременного полного технического обслуживания Ан-148 на базе в Раменском более чем достаточно.

Бытует мнение, что стоимость воздушных судов для государственных заказчиков, мягко говоря, завышена. Что скажете о ценообразовании на те же Ан-148?

Могу с уверенностью сказать, что это мнение ошибочно. Этот самолет очень сильно хвалят, заказов множество — и у Министерства обороны, и у ФСБ, и у других структур. Прорабатывается даже вопрос превращения его в рамповый транспортный самолет — настолько он становится популярным и хорошо себя проявил. Не скрою, государственные заказчики даже делят их между собой. Спрос рождает предложение, количество заказов свидетельствуют о том, что цена соответствует качеству, а самолет отвечает всем запросам.

Что уже можно сказать о SSJ100 для МЧС России, которые вы планируете получить в следующем году?

Самолеты будут новые, с завода. Это важно по той причине, что на уже произведенные воздушные суда не поставишь

Недавно авиация МЧС получила партию новых вертолетов Ка-32А11ВС, которые активно применяются как для решения задач пожаротушения, так и для поисково-спасательных миссий



Алексей Михеев

дополнительное оборудование. Машины будут оснащены специальными средствами поиска. Они включают в себя и тепловизоры, и средства для авиационно-химической разведки, и оптику, в т.ч. с возможностью записи, и дозиметры для контроля ситуации на участках с радиоактивным заражением. Кроме того, на наши «суперджеты» будет установлено оборудование, которое позволит проводить видеоконференции с Национальным центром управления в кризисных ситуациях МЧС России, в т.ч. и в регионах, на территории которых идет ликвидация чрезвычайных ситуаций, для ускорения выработки и реализации решений по выполнению неотложных мероприятий. Кроме того, это будут первые SSJ100 с дополнительными баками, благодаря которым дальность полета увеличится до 7000 км. Особо подчеркну, что самолет был выбран не просто так. В частности, мы провели анализ летно-технических характеристик современных воздушных судов разных производителей, включая зарубежных. Инженерно-технический и летный состав бесплатно подготовит ОАК. В конце следующего года планируется получение первой машины.

Повлияет ли заказ этих машин на будущее Ан-148 в вашем ведомстве?

Хочу заметить, что задачи по приобретению SSJ100 и Ан-148 между собой не пересекаются, это не замена одного типа другим. Доказательством тому является тот факт, что «суперджеты» которые мы получим, будут, по сути, дальнемагистральными, в то время как Ан-148 летают менее чем на 4000 км. Нам необходима быстрая авиасвязь с Хабаровском, Камчаткой, Дальним Востоком — вот мы и заказали SSJ100.

На недавнем Международном авиатранспортном форуме МАТФ-2014 в Ульяновске в презентации ОАК говорилось об интересе МЧС к Ил-76ТД-90А. В чем заключается ваша совместная работа?

Ведется работа над самолетом, который мог бы беспрепятственно вылетать за рубеж. Там есть некоторые позиции, которые надо переработать во избежание возможных проблем с вылетом за границу. Для примера: в гидросистеме должна быть нетоксичная жидкость. Ее предстоит доработать в целях выполнения полетов за рубеж. Т.е. ведется работа, не требующая изменений в конструкцию воздушного судна. Нам потребуется как минимум шесть таких машин.

А какова ситуация с вертолетами отечественного производства? Планируете ещё закупать?

На данный момент наш парк вертолетов укомплектован. Ми-8 сложно найти замену. Он — «работяга», летает в любых

условиях. Или Ка-32. Вот какую реальную замену ему можно предложить? У него хорошая грузоподъемность, современное десантное спусковое устройство. При оборудовании этого вертолета системой горизонтального, вертикального и бокового пожаротушения забор воды в режиме висения — полторы минуты, а тушение пожара огнегасящей жидкостью составляет 45 с. При заборе воды может добавляться пенообразователь, запасы которого на вертолете составляют 280 кг. Всё это позволяет тушить любые пожары на любом этаже, точно бить струей вглубь горящего здания. Чем не представитель лучшей спасательной техники современности? Конечно, подобные вертолеты нам еще потребуются в будущем.

Как бы Вы охарактеризовали место авиации МЧС России среди подобных подразделений на мировой арене?

Чтобы не быть голословным, приведу вам лишь некоторые примеры работ, которые используются только в России. Это тушение пожара вертолетом Ка-32, оснащенным системой горизонтального, вертикального и бокового пожаротушения, о котором я говорил ранее. Это и выполнение полетов с системой захвата грузов «ГРАПЛ» (гидравлическим захватом), который может брать и переносить грузы до 5 тонн, он используется при разборе завалов. Например, крупные автомагистрали имеют отбойники, разделяющие дорогу встречных направлений. И если переворачивается транспортное средство, то оно перекрывает несколько полос, объехать его нет возможности. В этом случае мы можем оперативно перенести опрокинувшуюся машину при помощи такого захвата. Так что авиацию МЧС России сегодня действительно можно назвать самой передовой.



Начальник авиации МЧС России Радик Асылбаев в кабине вертолета EC145 у стен Кремля

МЧС России

«Суперджет» для МЧС России

Впервые о намерении российского Министерства по чрезвычайным ситуациям приобрести самолеты SSJ100 (RRJ-95) стало известно в мае 2014 г., когда на официальном сайте госзакупок (zakupki.gov.ru) была размещена информация о соответствующем тендере на поставку. По условиям закупки, поставляемая специальная модификация именовалась «Воздушный пункт управления с многопрофильными функциями (ВПУ МПФ) на базе ближнемагистрального самолета RRJ-95LR-100». Данная версия предполагалась к поставке в трехсалонном варианте на 19 пассажирских мест, включающем первый салон с четырьмя поворотными и таким же количеством поворотно-откидных кресел, трехместным диваном и гардеробом, второй салон с семиместным диваном и салон главного пассажира в хвостовой части фюзеляжа с Г-образным диваном, трансформируемым в кровать, креслом повышенной комфортности, столом, журнальным столиком и гардеробом. Предусматривалась возможность трансформации салона в вариант на 11 пассажиров с установкой трех медицинских модулей.

Первый аукцион не состоялся из-за отсутствия участников, возможно по причине неоднозначной трактовки начальной цены контракта, указанной в различных местах документации как 0,99 и 1,99 млрд руб. В связи с этим в июле 2014 г. было официально объявлено о проведении новых процедур закупки на поставку уже двух воздушных пунктов управления. Один из них именуется «Воздушным пунктом управления (ВПУ) на базе ближнемагистрального самолета RRJ-95LR-100». Как и планировавшийся к закупке по майскому заказу, самолет должен иметь три пассажирских салона максимальной вместимостью 19 мест, но, в отличие от него, в первом салоне могут размещаться, в зависимости от варианта компоновки, один или два медицинских модуля. Стоимость данной версии оценена в 1,993 млрд руб. (около 53,8 млн долл. по курсу на дату заключения контракта).

Более существенны отличия второго заказанного в июле 2014 г. «Суперджета», который назван «Воздушным пунктом управления с медико-эвакуационными функциями» (ВПУ МЭФ): у него отсутствует салон главного пассажира, а в первом салоне, укомплектованном двумя поворотно-откатными креслами повышенной комфортности и диваном, может размещаться 2–4 пассажира, во втором – 6 пассажиров на креслах повышенной комфортности. В третьем салоне, в зависимости от компоновки, может устанавливаться 48 пассажирских кресел экономического класса, либо от одного до четырех медицинских модулей (в последнем случае здесь остается 8 кресел экономического класса). Цена этой модификации определена в 1,97 млрд руб. (около 53,2 млн долл.).

Непосредственным государственным заказчиком по всем тендерам выступает Федеральное казенное учреждение «Центр обеспечения дея-

тельности федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы МЧС России», хотя ранее закупки авиационной техники для нужд ведомства проводились собственноручно Министерством в лице Управления авиации и аварийно-спасательных технологий, либо размещались через Рособоронпоставку.

По итогам обоих аукционов 10 сентября 2014 г. были подписаны государственные контракты с единственным участником в лице Объединенной авиастроительной корпорации, которая уже 12 сентября разместила информацию о приобретении у ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» двух самолетов SSJ100-95LR (RRJ-95LR-100) с заводскими №95061 и 95069 по цене каждого в 1,2 млрд руб. (около 32 млн долл.). Поставляемые самолеты должны быть в «зеленой» комплектации, т.е. на них будет отсутствовать интерьер

пассажирского салона. Оба заказанных самолета должны быть переданы в эксплуатацию в авиацию МЧС России до конца 2015 г.

Первая из этих машин (серийный №95061, на время испытаний получила бортовой №97008) уже построена и облетана Комсомольским-на-Амуре филиалом ЗАО «ГСС». Ее первый полет в Комсомольске-на-Амуре состоялся 25 мая 2014 г. По состоянию на сентябрь этого года самолет находился на летно-испытательной станции КНАФ ЗАО «ГСС». Туда же, после завершения сборки, в сентябре был передан и второй борт – №95069, в воздух пока не поднимавшийся. Ожидается, что после выполнения программы заводских испытаний оба самолета поступят на кастомизацию по требованиям заказчика, включающую оборудование салонов специальными интерьерами и бортовыми системами.

Предполагаемая схема окраски самолета – воздушного пункта управления на базе SSJ100 для авиации МЧС России

© Christoph Guler / planepix.ch



Варианты компоновок двух самолетов на базе SSJ100 для авиации МЧС России

(по материалам тендерной документации на сайте госзакупок zakupki.gov.ru)

ВПУ на базе RRJ-95LR-100 с салоном «главного пассажира»



вариант без медицинских модулей



вариант с двумя медицинскими модулями

ВПУ МЭФ на базе RRJ-95LR-100



вариант с четырьмя медицинскими модулями



вариант без медицинских модулей, но с 48 креслами эконом-класса



Андрей ФОМИН

ПЕРВЫЙ SSJ100 ВЕРСИИ VIP ГОТОВИТСЯ К ПОСТАВКЕ

Одной из главных новинок прошедшей 4–6 сентября 2014 г. в московском аэропорту Внуково выставки Jet Expo 2014 стал самолет Sukhoi Superjet 100-95B VIP с бортовым №97009, предназначенный для поставки госкомпании «Рособоронэкспорт». Недавно он был оснащен высококомфортабельным салоном VIP-класса, в котором могут разместиться до 19 пассажиров. Эта машина считается первым этапом реализации программы создания специализированной бизнес-версии регионального лайнера SSJ100 – самолетов Sukhoi Business Jet (SBJ).

Договор поставки самолета Sukhoi Superjet 100 версии VIP между ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» и ОАО «Рособоронэкспорт» был подписан 27 августа 2013 г., в ходе прошлогоднего авиасалона МАКС-2013. Тогда же состоялся дебютный показ машины, оснащенной еще макетным вариантом интерьера (см. «Взлёт» №10/2013, с. 10–11). Сейчас SSJ100-95B VIP предстал перед участниками и посетителями Jet Expo 2014 уже во всей своей красе, полностью оснащенный интерьером VIP-салона, выполненным российской компанией «Аэростайл».

Салон представленного на Jet Expo 2014 самолета SSJ100-95B VIP рассчитан на 19 пассажиров, и разделен на

три функциональные зоны: сервисную, деловую и отдельный рабочий кабинет «главного пассажира».

Первый SSJ100 в варианте VIP изготовлен на базе третьего серийного самолета Sukhoi Superjet 100 (№95009). В свое время он должен был стать вторым лайнером этого типа в парке армянской авиакомпании «Армавиа», но из-за финансовых сложностей заказчика постройка его была приостановлена еще в 2011 г. и возобновилась только в 2013-м, когда машине нашли новое предназначение. Первый полет самолет №95009 совершил в Комсомольске-на-Амуре 29 июня 2013 г. С 20 июля прошлого года он базируется в Жуковском. К концу августа прошлого года на нем была смонтирована часть

интерьера, и проведена окраска в свою нынешнюю ливрею с логотипом заказчика на борту.

Самолет планируется к передаче в эксплуатацию до конца этого года и будет использоваться «в целях обеспечения процесса военно-технического сотрудничества Российской Федерации с зарубежными государствами». Эксплуатантом машины, судя по всему, станет авиакомпания «РусДжет», в чей сертификат она и будет внесена (именно под ее флагом сегодня летает используемый в интересах «Рособоронэкспорта» Як-42Д с регистрационным номером RA-42411). Пока эта процедура не завершена, SSJ100-95B VIP имеет временный регистрационный №97009.

Продемонстрированная на Jet Expo VIP-версия «суперджета» для «Рособоронэкспорта» – первый шаг в реализации программы создания специализированного бизнес-лайнера SBJ на базе регионального пассажирского самолета SSJ100. На втором этапе планируется постепенно внедрить новые технические решения в соответствии с пожеланиями конкретных заказчиков.


В их число входят встроенный бортовой трап, система спутниковой связи, другие опции дополнительного оборудования. Кроме того, на этом этапе ожидается установка дополнительных топливных баков и законцовок крыла («винглетов»). Постепенное внедрение новых технических решений позволит создать в дальнейшем оптимальный облик Sukhoi Business Jet и получить отзывы от клиентов. Самолет будет предлагаться в трех вариантах – VIP, корпоративный (Corporate) и правительственный (Government). Все они могут быть оборудованы отдельным кабинетом «главного пассажира», конференц-залом и салоном для сопровождающих лиц.

Как рассказал на проходившем одновременно с Jet Expo «Гидроавиасалоне-2014» в Геленджике министр промышленности и торговли России Денис Мантуров, «существующая версия самолета будет доработана в следующем году в рамках эксплуатации. Самолет будет оснащен дополнительными топливными баками, и дальность полета увеличится до более 6 тыс. км, а в 2016 г. будет создана модификация, где будет изменена геометрия крыла, появятся «винглеты», увеличены топливные емкости. Дальность полетов такой модернизированной версии должна достичь почти 8 тыс. км. Это будет настоящей эволюцией SSJ100, благодаря чему появятся новые заказчики».

Отвечая на вопросы «Российской газеты» в связи с дебютом SSJ100-95B VIP на Jet Expo 2014, президент Объединенной авиастроительной корпорации Михаил

Погосян, в свою очередь, заявил: «Самолеты бизнес-класса – это выгодный, но нишевый продукт. По нашим оценкам, мировой парк бизнес-самолетов распределяется примерно так: 57% – авиакомпании, занимающиеся бизнес-перевозками, 23% – корпоративные и частные клиенты и 20% – госзаказчики. Это самолеты для успешных людей, кому дороги время и комфорт. Они должны иметь возможность путешествовать в любую точку планеты. Куда бы они ни направились, у них должны быть для этого надежный лайнер и комфорт, который они заслуживают. Sukhoi Business Jet создан для решения таких задач. Для этих категорий клиентов мы и будем поставлять наш продукт».

Касаясь дальнейшего развития VIP-версии «суперджета», Михаил Погосян отметил, что планируется посте-

пенно внедрять отдельные технические решения в соответствии с пожеланиями конкретных заказчиков (бортовой трап, душевые кабины, спутниковую связь и другие опции). «Сейчас ведется работа по совершенствованию топливной системы лайнера. К концу 2016 г. планируем сертифицировать эти доработки. В результате, после установки дополнительных топливных баков, увеличится дальность полетов – почти до 8000 км», – рассказал глава ОАК, подчеркнувший, что «формируя ориентировочную каталожную стоимость продукта и понимая, что в бизнес-лайнерах многое зависит от стоимости интерьера, мы рассчитываем обеспечить преимущество в 10% по сравнению с нашим ближайшим «соседом» – самолетом Embraer Lineage1000. Таким образом, стоимость владения нашим самолетом будет весьма привлекательна». 



Артём Ильин



Артём Ильин



NEO-ВЗЛЁТ

Владимир ЩЕРБАКОВ

Начались испытания A320neo

25 сентября 2014 г. во французской Тулузе состоялся первый полет опытного образца модернизированного авиалайнера A320neo (New Engine Option), рассматриваемого руководством компании Airbus как одно из главных средств удержания своих позиций на мировом рынке гражданских самолетов. Ожидается, что уже через год, к концу 2015 г., после завершения процедуры сертификационных испытаний, первые серийные A320neo смогут начать поступать к заказчикам. А еще годом позже за ними последуют модернизированные аналогичным образом более вместительные A321neo. Наконец, до середины 2017 г. на рынок выйдут и «укороченные» A319neo.

Первый полет головного A320neo с заводским серийным №6101 (регистрационный номер F-WNEO) продолжался чуть более двух часов. Пилотировал машину экипаж в составе летчиков-испытателей Филиппа Пельрана и Этьена Миш де Мальрея, которым помогал бортиженер-испытатель Жан-Поль Ламбер. В салоне салона, за пультами испытательного оборудования, находились ведущие инженеры

по испытаниям Манфред Бирнфелд и Сандра Бур-Шеффер.

В ходе первого полета с заводского аэродрома Тулуза-Бланьяк, проходившего в небе южной Франции, выполнялась общая оценка устойчивости и управляемости машины и проверка всех ее основных бортовых систем. Все данные в реальном масштабе времени поступали с борта для оценки специалистами на наземный пункт управления.

Главная особенность вышедшего на испытания A320neo заключается в его силовой установке, включающей два новейших двигателя Pratt & Whitney PW1100G-JM (PW1127G). На сборку машина поступила в марте этого года, а 1 июля состоялась ее выкатка, и стартовал этап наземных испытаний. Полет 25 сентября ознаменовал собой начало насыщенной программы сертификационных летных испытаний, в рамках которой восемь A320neo должны налетать 3000 часов с двумя типами силовых установок: вслед за прототипами с PW1100G-JM в 2015 г. к испытаниям присоединятся и машины с двигателями CFM International LEAP-1A.

«Поздравляю всю команду разработчиков A320neo, специалистов наземной службы и экипаж с тем, что они смогли сделать этот день реальностью, — заявил на торжественной церемонии после первого полета A320neo президент и старший исполнительный директор Airbus Фабрис

А320neo в первом испытательном полете, 25 сентября 2014 г.

Авиалайнеры А320neo, как ожидается, позволят авиакомпаниям существенно экономить в затратах на топливо. «Начиная с 2015 г., NEO будет способен предоставить 15-процентную экономию по топливу, а к 2020 г. этот показатель достигнет уже 20%, что позволит авиалайнерам семейства А320 сохранить свой статус лучших узкофюзеляжных самолетов нового поколения», — отмечает Джон Лихи, руководитель подразделения Airbus по работе с клиентами.

3200 авиалайнеров семейства А320neo всех трех основных модификаций. По оценке экспертов, это составит около 60% совокупного объема продаж на рынке узкофюзеляжных авиалайнеров. Поставки серийных 160-местных А320neo, по плану, должны начаться в 4-м квартале 2015 г. Ожидается, что спустя год, в 4-м квартале 2016-го, в эксплуатацию поступят первые А321neo вместимостью до 240 пассажиров, а во 2-м квартале 2017-го — и 160-местные А319neo. Первой авиакомпанией, которая



Экипаж А320neo, справа – командир Филипп Пельран

Alexandre Doumenjou / Airbus

Alexandre Doumenjou / Airbus

Первый А320neo над ВПП аэродрома Тулуза-Бланьяк, 25 сентября 2014 г.




Sylvain Ramadier / Airbus

Брежье. — Самолет А320neo, который сегодня поднялся в небо, делает возможным дальнейший успех всего семейства А320. Благодаря постоянно внедряемым инновациям, самолет совмещает в себе самые эффективные двигатели и технологии, а также новый интерьер пассажирского салона, и, в конечном итоге, позволяет вывести на рынок продукт, отличающийся на 20% меньшим расходом топлива в расчете на одного пассажира».

Обеспечить 20-процентную экономию по топливу на одно пассажиро-место самолету должны не только новейшие двигатели, но и новые законцовки крыла — так называемые «шарклеты», которыми недавно стали комплектовать и часть нынешних А320 с существующими сегодня серийными силовыми установками.

По данным на конец сентября этого года, компания Airbus получила от 60 авиаперевозчиков и лизинговых компаний по всему миру твердые заказы более чем на

уже через год с небольшим может приступить к эксплуатации А320neo, станет катарская Qatar Airways.

Есть среди заказчиков нового западноевропейского лайнера и российская авиакомпания «Трансаэро», заключившая 15 ноября 2011 г. твердый контракт с Airbus на поставку восьми А320neo. Примечательно, что «Трансаэро» стала первым из перевозчиков России, СНГ и Восточной Европы, разместившим заказ на среднемагистральную новинку Airbus. 



CSERIES:

Владимир ЩЕРБАКОВ,
Андрей ФОМИН
Фото: Bombardier

СНОВА В НЕБЕ

7 сентября 2014 г., после более чем трехмесячного перерыва, возобновились летные испытания перспективного канадского узкофюзеляжного авиалайнера Bombardier CSeries. В этот день второй летный прототип CS100 – FTV2 – впервые поднялся в воздух с аэродрома компании Bombardier Commercial Aircraft в г. Мирабель, провинция Квебек, – впервые после того, как в результате инцидента, произошедшего 29 мая во время наземной гонки двигателя на борту FTV1, все испытания CSeries были приостановлены. Все лето разработчики самолета и двигателя проводили «тщательное изучение и глубокий анализ инцидента», и вот, наконец, осенью летавшие до майского происшествия опытные образцы нового лайнера постепенно стали возвращаться в небо. При этом официальные представители Bombardier пока продолжают заявлять, что задержка с испытаниями не должна сказаться на сроках начала поставок серийных CSeries, которые намечены на «вторую половину 2015 г.»

Напомним, 29 мая 2014 г. во время наземных испытаний прототипа FTV1 на заводском аэродроме Bombardier в Мирабеле произошло возгорание двигателя, вызвавшее повреждение не только самой силовой установки, но и планера первого опытного самолета. На машине был установлен первый летный комплект новейших двигателей Pratt & Whitney PW1500G, причем, по некоторым данным, на аварийном двигателе буквально накануне производилась замена масляного насоса. По результатам расследования было установлено, что причиной возгорания стала неисправность в системе смазки двигателя. «Виновник» инцидента был 30 мая снят с крыла самолета и отправлен на завод компании Pratt & Whitney в Ист-Хартфорде, штат Коннектикут. После тщательного изучения аварийного двигателя и всех его систем был

Статистика по летным испытаниям опытных образцов самолета CSeries (CS100)

Номер прототипа	Заводской номер	Рег. номер	Дата		Число полетов на испытаниях	
			первого полета	возобновления полетов	на 29.05.2014*	на 28.09.2014
FTV1	50001	C-FBCS	16.09.2013	**	66	66
FTV2	50002	C-GWYD	03.01.2014	07.09.2014	27	40
FTV3	50003	C-GWXJ	04.03.2014	***	-20	-20
FTV4	50004	C-GWXK	18.05.2014	15.09.2014	4	7
FTV5	50005	C-GWXZ	**	-	-	-

* дата приостановки летных испытаний в связи с инцидентом с FTV1 ** планируется до конца 2014 г. *** планируется в октябре 2014 г.



Второй опытный образец Bombardier CSeries, самолет FTV2, первым возобновил летные испытания после майского инцидента с FTV1. Мирабель, 7 сентября 2014 г.



FTV2 в ожидании доработанных двигателей PW1500G. Мирабель, август 2014 г.



Наземные испытания доработанных PW1500G на борту второго опытного CS100. Мирабель, 5 сентября 2014 г.

сформирован комплекс доработок, который внедряется на все выпущенные PW1500G. По мере получения с завода-изготовителя доработанных двигателей и проведения масштабных наземных проверок, с начала сентября компания Bombardier снова смогла приступить к летным испытаниям опытных CS100.

На момент инцидента 29 мая 2014 г. на четырех прототипах CSeries было выполнено чуть менее 120 полетов. Более половины из них (66) пришлось как раз на пострадав-

шую первую машину, летавшую с 16 сентября 2013 г. (см. «Взлёт» №10/2013, с. 38–43). С начала января на испытаниях находился второй прототип, последний перед происшествием 27-й по счету полет которого состоялся 7 мая 2014 г. Около двух десятков раз поднималась в воздух к тому времени третья машина и всего 4 раза — четвертая, впервые взлетевшая 18 мая.

Сразу же после пожара на борту FTV1 полеты всех прототипов CSeries были приостановлены. Впрочем, наземные испытания

вспомогательной силовой установки, авионики и электрических систем, не требующие работы основных двигателей, продолжались.

Первым к полетам удалось вернуть второй опытный CS100. Комплект доработанных двигателей для него был получен с завода Pratt & Whitney к началу сентября. Они были установлены на борт, прошли необходимые наземные гонки, и 7 сентября, ровно через четыре месяца после своего предыдущего полета, машина снова поднялась в воздух. До конца месяца на ней выполнили полтора десятка полетов. А спустя неделю после FTV2, 15 сентября, к летным испытаниям в Мирабеле вернулся и четвертый прототип — FTV4. Комплект доработанных двигателей для третьей машины (FTV3), оставшейся все это время на аэродроме летно-испытательного центра Bombardier в американской Вичите, штат Канзас, ожидался к концу сентября, а возобновление ее полетов планируется на октябрь. Первый же прототип пока еще проходит ремонт после майского пожара и должен вернуться к полетам до конца года. Тогда же на испытания должен выйти и заключительный, пятый прототип CS100 — оснащенный полным комплектом интерьера пассажирского салона FTV5. Еще два опытных самолета, FTV6 и FTV7, изготавливаются в настоящее время в удлиненной версии CS300.

«Мы рады видеть, что CSeries вернулся в небо, — отмечает вице-президент Bombardier Commercial Aircraft по программе CSeries Роб Дюар. — Редукторный двига-

Следующим, после FTV2, летные испытания 15 сентября 2014 г. возобновил четвертый опытный CS100, самолет FTV4



Ремонт планера FTV1 после инцидента 29 мая 2014 г. с возгоранием двигателя должен завершиться до конца этого года



тель в ходе наземных и летных испытаний наработал уже более 10 тыс. часов, и мы убеждены, что, как и обещала компания Pratt & Whitney, он поступит в эксплуатацию, имея характеристики топливной экономичности, эмиссии, тяги и шумности, соответствующие расчетным или даже немного лучше».

Несмотря на то, что опытным самолетам предстоит налетать по программе сертификационных испытаний еще около 2000 часов, в компании Bombardier по-прежнему считают, что поставки первых серийных CS100 стартовому заказчику (им сейчас выступает шведская авиакомпания Malmo Aviation, заказавшая через лизинговую компанию Braathens Leasing Ltd. десять таких машин – по пять CS100 и CS300) смогут начаться уже в ноябре 2015 г. Шестью месяцами позже к эксплуатации должен быть готов и CS300.

Всего, по состоянию на конец сентября 2014 г., Bombardier получила от авиаперевозчиков и лизинговых компаний твердые заказы на 243 самолета CSeries, в т.ч. 63 – на 110–125-местные CS100 и 180 – на 135–160-местные CS300. Заметное место среди них занимает заключенный 4 июня 2013 г. контракт с российской лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко.», которая планирует поставить зарубежным и российским перевозчикам 32 самолета CS300. Первые шесть таких лайнеров ИФК надеется получить от производителя и передать в эксплуатацию уже в 2016 г., а заключительные машины – до середины 2019 г.

Твердые заказы на самолеты CSeries

Дата заключения контракта	Заказчик	Страна	CS100	CS300	Всего	Опцион (права на покупку)
10.03.2009	Lufthansa (для Swiss European Air Lines)	Швейцария	30	–	30	30
30.03.2009	Lease Corporation International	Ирландия	3	17	20	20
25.02.2010	Republic Airways Holdings	США	–	40	40	40
01.06.2011	Braathens Leasing Ltd. (для Malmo Aviation)	Швеция	5	5	10	10
20.06.2011	Gulf Air	Бахрейн	10	–	10	6
24.06.2011	Odyssey Airlines	Великобритания	10	–	10	–
29.07.2011	Korean Air	Корея	–	10	10	10 (10)
19.01.2012	PrivatAir	Швейцария	5	–	5	5
20.12.2012	airBaltic	Латвия	–	10	10	– (10)
09.02.2014				3	3	– (-3)
04.06.2013	ИФК	Россия	–	32	32	10
04.12.2013	Iraqi Airways	Ирак	–	5	5	11
16.01.2014	Al Qatani Aviation Company (для SaudiGulf Airlines)	Саудовская Аравия	–	16	16	10
14.07.2014	Falcon Aviation Services	Абу-Даби, ОАЭ	2	–	2	–
26.09.2014	Macquarie AirFinance	Австралия	–	40	40	10
Всего			63	180	243	162 (17)

Курсивом выделены лизинговые компании и страна их регистрации



MC-21

Семейство самолетов с расширенными эксплуатационными возможностями и качественно новым уровнем экономической эффективности

- Сокращение непосредственных операционных расходов на 12–15 % по сравнению с существующими аналогами.
- Использование инновационных решений в конструкции агрегатов планера.
- Оптимальное поперечное сечение фюзеляжа для повышения комфорта или сокращения времени оборота в аэропорту.
- Кооперация с ведущими мировыми поставщиками систем и оборудования.
- Удовлетворение перспективным требованиям по воздействию на окружающую среду.
- Расширенные операционные возможности.

На Кубе теперь четыре Ил-96

Рано утром 8 сентября 2014 г. из московского аэропорта Шереметьево взлетел и взял курс на Гавану дальнемагистральный пассажирский самолет Ил-96-300 необычного внешнего вида: ливрея у машины еще «аэрофлотовская», а вот название авиакомпании и регистрационный номер на борту – уже другие. Теперь этот лайнер, сменивший российскую регистрацию RA-96008 на кубинскую CU-T1717, будет эксплуатироваться авиакомпанией Cubana de Aviación, став четвертым Ил-96 в ее парке.

Первые три Ил-96-300 кубинский перевозчик получил в 2005–2006 гг.

в рамках экспортного контракта с российской лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко.». Они имеют 262-местную компоновку (18 кресел в бизнес-классе и 244 – в «экономе»). Если не считать не выполняющий коммерческие перевозки СЛО «Россия», то Cubana – сегодня единственный оператор Ил-96-300 на пассажирских авиалиниях.

Напомним, «Аэрофлот» завершил эксплуатацию имевшихся у него шести Ил-96-300 нынешней весной, после чего все они были выставлены на продажу (см. «Взлёт» №4/2014, с. 32–37). По календарным срокам службы

(без учета продления) они могут летать до 2016–2020 гг., а остаток их ресурса составляет от 14 до 36% (от 10 до 25 тыс. часов, в зависимости от экземпляра). К сожалению, 3 июня 2014 г. во время проведения наземного обслуживания в Шереметьево, на борту RA-96010 произошел пожар, и эту машину теперь, скорее всего, ожидает участь списания и утилизации.

В начале июля генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев сообщил журналистам, что по крайней мере два из пяти оставшихся Ил-96-300 намерена приобрести компания «Ильюшин

Финанс Ко.». Интерес к их получению выразили давние партнеры ИФК с Острова свободы. К концу лета первый из них, RA-96008, имевший самый небольшой из «аэрофлотовских» Ил-96-300 налет в 45 тыс. часов (серийный номер машины – 01005, год выпуска – 1993) был подготовлен к передаче новому заказчику. Его облет в Шереметьево после того, как он почти пять месяцев не поднимался в воздух (именно на нем 31 марта 2014 г. был выполнен последний регулярный рейс «Аэрофлота» на Ил-96-300), состоялся 26 августа, а еще через две недели лайнер убыл к новому месту базирования.

Судьба еще четырех «аэрофлотовских» Ил-96 пока до конца не ясна. Возможно, RA-96011, вслед за RA-96008, также будет выкуплен ИФК и отправится на Кубу. Перспективы трех других еще недавно связывали с авиакомпанией Red Wings, но пока она от их использования решила воздержаться. **А.Ф.**



Сергей Сергеев

Red Wings «разбавит» свой парк Ту-204 «суперджетами»

Оставшиеся «не у дел» три самолета Sukhoi SuperJet 100, эксплуатировавшиеся авиакомпанией «Московия», сертификат эксплуатанта которой был приостановлен с 29 августа 2014 г. (см. «Взлёт» №9/2014, с. 48), вероятно, скоро обретут нового оператора. В конце сентября стало известно, что их намерена взять в операционный лизинг у ЗАО «ГСС» авиакомпания Red Wings, чей парк до сих пор состоял исключительно из самолетов Ту-204-100. Договор на их поставку планируется заключить в октябре, а полеты под новым флагом эти три машины с регистрационными номерами RA-89001, 89002 и 89021 должны начать уже в декабре.

Red Wings будет использовать их в имеющейся двухклассной компоновке на 93 места (8 кресел в бизнес-классе и 85 – в «экономе»). Для сравнения: все Ту-204-100 и Ту-204-100В в парке этой авиакомпании имеют одноклассную компоновку на 210 кресел. По мнению генерально-

го директора перевозчика Евгения Ключарева, «суперджеты» станут отличным дополнением Ту-204 в составе флота Red Wings, поскольку позволят более эффективно «раскатывать» новые направления и увеличивать частотность рейсов на существующих. Кроме того, они смогут заменять, в случае необходимости, более вместительные Ту-204 в период сезонных спадов перевозок и расширят возможности компании по вхождению в новую для нее рыночную нишу региональных перевозок.

Переучивание экипажей для SSJ100 авиакомпания планирует осуществлять за свой счет, с привлечением инструкторов ЗАО «ГСС». Кроме того, она собирается принять на работу несколько командиров воздушных судов, летавших на «суперджетах» в «Московии». Всего ей потребуется сформировать по три–четыре экипажа на каждый из трех самолетов.

Ожидаемые в Red Wings машины RA-89001 и RA-89002 (серий-

ные №95008 и 95010) были выпущены в 2011 г. и до прошлого года эксплуатировались в «Аэрофлоте». В «Московии» первый из них пролетал год (с августа 2013 г.), а второй – менее двух месяцев (с начала июля 2014-го). Третий борт, RA-89021 (№95021), выпуска 2012 г., первоначально предназначался для «Армавиа», но к коммерческой эксплуатации приступил только в августе 2013 г. в «Московии». Она продолжалась около года. **А.Ф.**

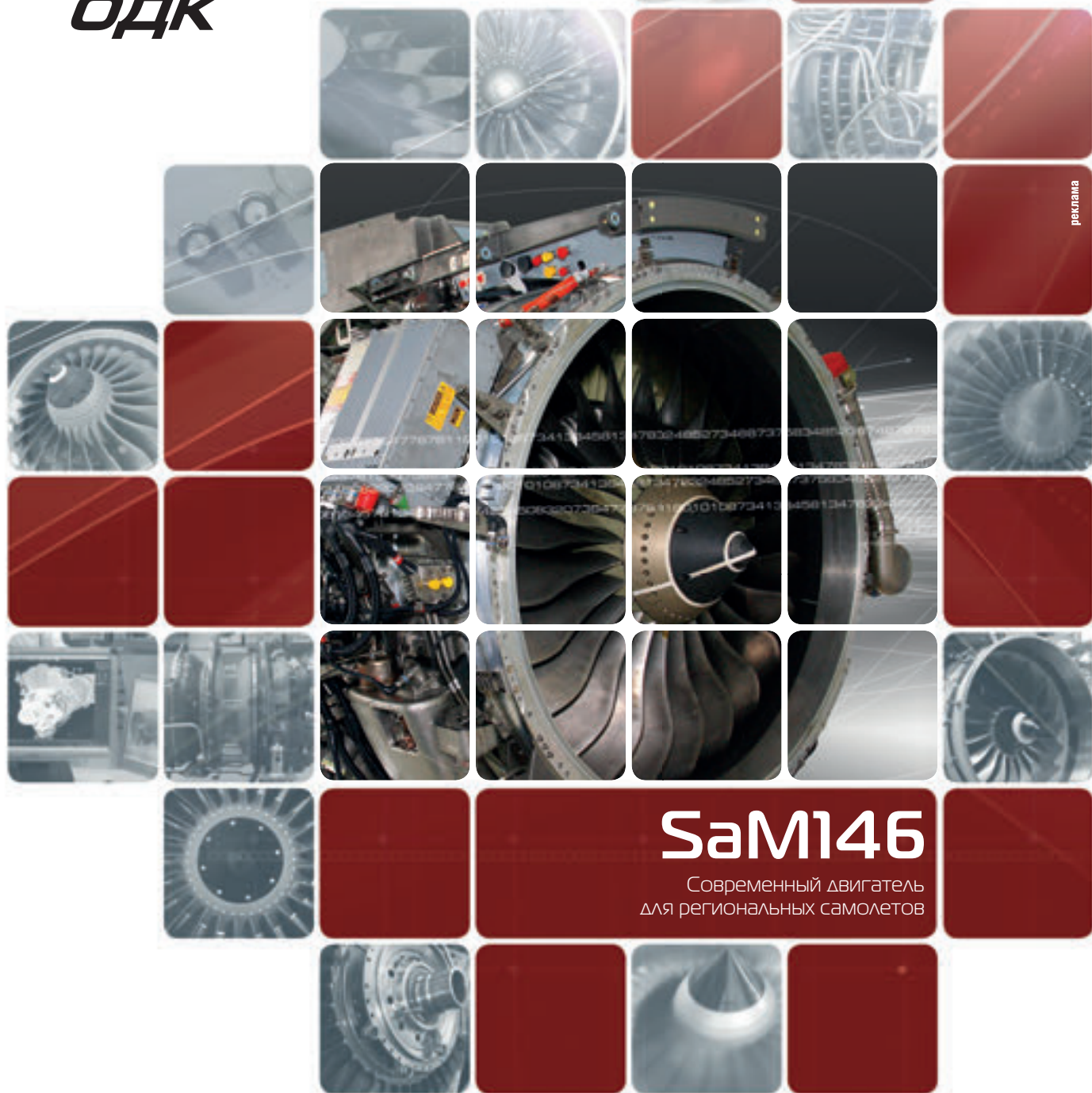
Предполагаемый вариант окраски самолета SSJ100 в авиакомпании Red Wings



Рисунок Christoph Guler / planepix.ch



**ЕДИНСТВО
ВО МНОЖЕСТВЕ**



SaM146

Современный двигатель
для региональных самолетов

ОАО «Объединенная двигателестроительная корпорация»
Россия, 105118, г. Москва, пр-кт Буденного, д. 16
www.uecrus.com





Ми-28НЭ

Андрей ФОМИН

СТАРТ ЭКСПОРТНЫХ ПОСТАВОК

Важным событием этого года в жизни холдинга «Вертолеты России» и госкомпании «Рособоронэкспорт» стали начавшиеся в конце нынешнего лета экспортные поставки армейских боевых вертолетов Ми-28НЭ, известных также под названием «Ночной охотник». Как сообщили иракские средства массовой информации, в конце августа в эту страну прибыла первая партия Ми-28НЭ. Поставки осуществляются в рамках крупнейшего пакета контрактов, заключенного «Рособоронэкспортом» с Ираком в 2012 г., в рамках которого прошлой осенью сюда уже прибыла первая партия транспортно-боевых вертолетов Ми-35М.

Согласно опубликованному нынешним летом очередному годовому отчету входящего в холдинг «Вертолеты России» ОАО «Роствертол», предприятие в настоящее время продолжает исполнение контрактов «Рособоронэкспорта» на поставку зарубежному заказчику 28 транспортно-боевых вертолетов Ми-35М и 15 армейских боевых вертолетов Ми-28НЭ.

Первая партия из четырех Ми-35М прибыла в Ирак год назад, 8 ноября 2013 г. (см. «Взлёт» №12/2013, с. 20).

Сообщение об этом появилось, в частности, на официальной странице премьер-министра Ирака Нури аль-Малики в сети Facebook. В конце прошлого года Ми-35М приступили к полетам в Ираке и стали привлекаться к действиям против вооруженных боевиков оппозиции, что довольно широко освещалось иракскими СМИ. 27 сентября 2014 г. министерство обороны Ирака официально сообщило о получении из России третьей партии вертолетов – вероятно, речь идет еще о четырех Ми-35М.

Первые экспортные Ми-28НЭ были изготовлены на «Роствертоле» нынешним летом. Три такие машины, уже полностью собранные и окрашенные в характерный «пустынный» камуфляж, но еще не имеющие опознавательных знаков государственной принадлежности и бортовых номеров, можно было видеть во время празднования 75-летия предприятия 1 июля 2014 г. Одна из машин демонстрировалась в статической экспозиции выставки в честь юбилея «Роствертола», другую нетрудно было заметить на летном поле, а третья находилась в цеху окончательной сборки в ряду другой готовой продукции.

В третьей декаде августа, после проведения заводских летных испытаний, вертолеты были частично разобраны и доставлены в аэропорт Ростова-на-Дону для транспортировки заказчику на борту тяжелого транспортного самолета Ан-124 «Руслан». Она была



Один из первых экспортных армейских боевых вертолетов Ми-28НЭ в сборочном цеху ОАО «Роствертол» во время празднования 75-летия предприятия, 1 июля 2014 г.



Министерство обороны Ирака

ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ МОХАММЕД АЛЬ-АСКАРИ: «Поступление Ми-28НЭ – качественный скачок в развитии армейской авиации Ирака»

«Мы получили первую партию современных бронированных боевых вертолетов Ми-28НЭ. Операции иракской армии против террористов в последнее время продемонстрировали, что наши вооруженные силы испытывают острую потребность в таких вертолетах, обладающих высокой маневренностью и боевой мощью, современных и высокоэффективных. Вертолет Ми-28НЭ оснащен комплексом управляемого ракетного вооружения, высокоточной пушкой, современным навигационным оборудованием для боевых действий днем и ночью, поддержки наземных войск, ведения разведки, операций против групп

террористов и их объектов, а также для проведения поисково-спасательных операций.


Считаю, что поступление таких вертолетов в нынешних условиях является качественным скачком в развитии нашей армейской авиации, позволяющим придать ей новые возможности в борьбе с терроризмом в сложных условиях.

Вертолеты Ми-28НЭ созданы для ведения боевых действий днем и ночью, имеют современнейшее оборудование и приборы ночного видения, высокую огневую мощь, что позволит им поражать большинство целей, с которыми им предстоит столкнуться».

осуществлена 28 августа, а уже через день министерство обороны Ирака распространило официальное сообщение о получении первой партии Ми-28НЭ. «Эти вертолеты будут введены в эксплуатацию, чтобы внести вклад в борьбу, которую ведут наши вооруженные силы с террористической группировкой Исламское государство, — говорится на официальном сайте министерства обороны Ирака.

Тогда же был продемонстрирован видеоролик, показывающий работы в ангаре по сборке трех Ми-28НЭ после транспортировки их в Ирак. Он сопровождался интервью официального представителя министерства обороны Ирака генерал-лейтенанта Мохаммеда аль-Аскари.

В середине сентября был опубликован еще один видеоролик, демонстрирующий уже первые полеты Ми-28НЭ в Ираке и сопровождающийся интервью другого высокопоставленного иракского военачальника.

«Роствертол» в настоящее время ведет изготовление и сборку следующей партии экспортных Ми-28НЭ. 



Ми-28НЭ в ангаре на иракской земле, конец августа 2014 г.

Министерство обороны Ирака



Первые полеты Ми-28НЭ в Ираке, сентябрь 2014 г.

Министерство обороны Ирака

SSJ100: год в небе Мексики



Gabriel Mora

18 сентября 2014 г. исполнился ровно год, как на авиалинии мексиканской компании Interjet вышли российские региональные самолеты Sukhoi Superjet 100. Interjet, второй по величине авиаперевозчик Мексики, стал первым оператором «суперджетов» в Западном полушарии.

Контракт с ним был заключен в январе 2011 г. и предусматривал поставку 15 лайнеров, но позднее был увеличен до 20 с опционом еще на 10 самолетов. Поставщиком самолетов для Interjet выступает российско-итальянское совместное предприятие SuperJet International, на площадях которого в Венеции производится установка интерьера пассажирского салона, разработанного итальянским дизайнерским бюро Pininfarina, окраска самолета и обучение летного и технического персонала заказчика. Салон мексиканских «суперджетов» выполнен одноклассным, на 93 места, но, благодаря использованию более тонких кресел, имеет непривычно большой шаг между их рядами – 34 дюйма (864 мм) – и оснащен системой развлечений для пассажиров.

Первые два «суперджета» (№95023 и 95024) прибыли в Мексику летом прошлого года, и после проведения всех необходимых процедур подготовки к вводу в эксплуатацию, 18 сентября 2013 г. состоялись их первые коммерческие рейсы. В конце прошлого года Interjet получила два следующих самолета (№95028 и 95036).

С самого начала эксплуатации, за счет грамотно сформированной системы послепродажной поддержки, обеспечиваемой SuperJet International, и большого опыта Interjet в организации полетов с минимальными простоями самолетов в аэропортах, авиакомпания удалось продемонстрировать очень высокие результаты. Достаточно сказать, что за первые четыре месяца полетов SSJ100 в Мексике среднемесячный налет на одно среднесписочное воздушное судно составил 210 часов (6,9 часов в день), каждый самолет выполнял в среднем по 194 рейса в месяц (6,4 рейса в день) при средней продолжительность полета около 1 часа.

За девять месяцев 2014 г. компания Interjet ввела в эксплуатацию еще пять самолетов SSJ100, доведя их число в парке до девяти. Недавно перевозчику передана уже десятая машина (№95046): 3 октября она вылетела из Венеции, взяв курс на Мексику. Вскоре за ней должен последовать еще один самолет (№95048), работы по кастомизации которого в Венеции уже завершены. До конца года в Мексике ждут еще несколько «суперджетов». Два из них (№95049 и 95052) в настоящее время находятся на предприятии SuperJet International, а еще пять, уже облетанных, – на летно-испытательном комплексе ЗАО «ГСС» в подмосковном Жуковском, где они готовятся к передаче в Венецию. В Комсомольске-на-Амуре ведется изготовление двух заключительных машин по действующему

контракту с Interjet. В авиакомпании рассчитывают, что уже летом 2015 г. она будет располагать 20 «суперджетами».

Год полетов в Мексике стал хорошим поводом подвести некоторые итоги эксплуатации новых российских авиалайнеров SSJ100 в Interjet. За это время девятью самолетами выполнено более 11,4 тыс. пассажирских рейсов с общим налетом свыше 12 тыс. часов. Суточный налет отдельных «суперджетов» в компании порой превышал 11 часов. Лидерная машина (№95023) за год налетала более 2400 часов в 2300 полетах. По показателю технической готовности к вылету SSJ100 практически не уступает давно освоенным в Interjet среднемагистральным самолетам Airbus A320 – этот параметр у «суперджета» по итогам года эксплуатации составляет не менее 99%.

Маршрутная карта полетов самолетов SSJ100 в Мексике в настоящее время включает 39 направлений, главным образом из Мехико, а также из Монтеррея, Тoluки, Гвадалахары и Леона. Мексиканские «суперджеты» летают на аэродромы, расположенные

в т.ч. на высотах более 2200 м над уровнем моря. Самый продолжительный рейс, из Мехико в Тихуану, длится 3 часа 10 минут. 12 сентября 2014 г. авиакомпания Interjet на самолетах SSJ100 приступила к выполнению регулярных рейсов из Монтеррея в Сан-Антонио (штат Техас), а с 23 октября ожидается открытие еще одного американского направления – из Монтеррея в Хьюстон.

Авиакомпания Interjet стала первым западным заказчиком SSJ100, контракт с которым был доведен до стадии реальных поставок и коммерческой эксплуатации. От успешности осуществления этого контракта и результатов полетов «суперджетов» в Мексике во многом зависят дальнейшие перспективы SSJ100 на западном рынке. Итоги первого года коммерческих пассажирских перевозок на мексиканских «суперджетах» выглядят более чем убедительными. Хотелось бы верить, что мексиканский опыт не только откроет для SSJ100 дорогу к новым зарубежным заказчикам, но и станет хорошим примером для подражания его российским эксплуатантам.

А.Ф.

Самолеты SSJ100 для авиакомпании Interjet (по состоянию на начало октября 2014 г.)

№ п/п	Рег. номер	Серийный номер	Первый полет	Поставка в авиакомпанию	Начало эксплуатации
1	XA-JLG	95023	12.09.2012	18.06.2013	09.2013
2	XA-IJR	95024	16.12.2012	02.08.2013	09.2013
3	XA-JLV	95028	24.03.2013	05.11.2013	11.2013
4	XA-ABM	95036	19.06.2013	21.12.2013	01.2014
5	XA-NSG	95034	28.08.2013	01.02.2014	02.2014
6	XA-OAA	95038	06.10.2013	14.03.2014	03.2014
7	XA-PBA	95040	02.11.2013	25.04.2014	05.2014
8	XA-JLP	95042	12.11.2013	07.06.2014	06.2014
9	XA-LME	95045	22.12.2013	04.09.2014	09.2014
10	XA-BMO	95046	28.12.2013	03.10.2014	10.2014
11	н/д	95048	30.12.2013	*	*
12	н/д	95049	19.05.2014	**	**
13	н/д	95052	19.03.2014	**	**
14	н/д	95050	06.02.2014	***	***
15	н/д	95065	09.07.2014	***	***
16	н/д	95066	16.07.2014	***	***
17	н/д	95054	29.07.2014	***	***
18	н/д	95071	20.09.2014	***	***
19	н/д	95081	на сборке		
20	н/д	95085	в производстве		

* прошел кастомизацию, поставка в авиакомпанию ожидается в октябре 2014 г.

** находится на кастомизации в Венеции, поставка ожидается до конца 2014 г.

*** находится на ЛИК ЗАО «ГСС» в Жуковском, проходит доработки и готовится к передаче SJI для кастомизации.

Поставка в авиакомпанию ожидается до середины 2015 г.

«Добролёт»: реинкарнация?

В середине сентября 2014 г. стало известно, что «Аэрофлот» учредил новую дочернюю компанию – ООО «Бюджетный перевозчик». Всё идет к тому, что именно она станет новым юридическим лицом, на базе которого будет продолжена реализация лоукост-проекта главной авиакомпании страны.

24 августа генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев заявил, что планируется создать формально новую бюджетную авиакомпанию, которая начнет полеты уже с 27 октября этого года (см. «Взлёт», №9/2014, с. 47). Напомним, «Добролёт», также 100% дочернее предприятие «Аэрофлота», остановил свою операционную деятельность с 4 августа 2014 г., когда из-за введения Евросоюзом санкций был, в частности, аннулирован договор лизинга самолетов Boeing 737-800, из которых состоял парк авиадискаунтера.

Ранее в СМИ появилась информация, что новый лоукостер будет летать под брендом «Добролёт-плюс»,

поскольку именно такое доменное имя было куплено недавно «Аэрофлотом» для продвижения в интернете. Впрочем, позже его топ-менеджмент стал склоняться к тому, что «Бюджетный перевозчик» будет летать под уже запознанным брендом «Добролёт».

По словам Виталия Савельева, новая низкобюджетная «дочка» «Аэрофлота» до конца этого года получит четыре самолета Boeing 737-800. Двумя из них, вероятно, станут уже летавшие в «Добролёте» полученные им нынешней весной новые моноклассные 189-местные борты VQ-BTS и VQ-BTG, принадлежащие ирландской лизинговой компании ВВАМ и с середины августа эксплуатируемые «Оренбургскими авиалиниями» (входит в группу «Аэрофлот»). Чтобы не наступать на те же грабли, преемник «Добролёта», похоже, уже не будет совершать полеты в Крым. До середины сентября два оборотных рейса на полуостров из Москвы вместо остановленного «Добролёта»

выполняли оренбуржцы. В начале сентября генеральный директор «Добролёта» Андрей Калмыков говорил, что возможные направления для нового лоукостера включают С.-Петербург, Самару, Волгоград, Сочи, Уфу, Тюмень и Сургут.

В конце лета Виталий Савельев рассказывал, что модель дискаунтера за полтора месяца работы «Добролёта» показала свою эффективность, поэтому «Аэрофлот» в любом случае намерен продолжать ее реализовывать. Так, в июне «Добролёт» перевез 19,1 тыс. пасс., в июле – 43,4 тыс. чел. При этом, если в первый месяц полетов процент занятости пассажирских кресел составил 88,6%, то в июле он увеличился до 93,3%.

Нынешним летом Boeing изготовил для «Добролёта» два следующих Boeing 737-800 – VQ-BTI и VQ-BTH, впервые поднявшиеся в воздух 22 июля и 15 августа соответственно. Но из-за введения санкций против авиакомпании их ожидавшаяся в августе поставка

не состоялась. Еще недавно считалось, что они поступят в парк новой низкобюджетной «дочки» «Аэрофлота», но 24 сентября появилась информация, что VQ-BTH, уже сменивший регистрацию на американскую N447DC, перелетел из Сизтла на базу хранения в Аризоне. Поэтому в парк преемника «Добролёта», видимо, теперь пойдет уже другой новый Boeing 737-800 – VQ-BTE (№39941/5077), облетанный 30 августа 2014 г. Лизингодателем, судя по всему, выступит в этот раз ирландская AWAS, о чем свидетельствует наименование модификации машины – 737-81D (первые два «добролётских» борта, находившиеся в лизинге от ВВАМ, именовались 737-8FZ, а два следующих, поставка которых не состоялась, как и все шесть, находящиеся сегодня у «Аэрофлота» в лизинге от Aviation Capital Services, – 737-8LJ, но «аэрофлотовские» машины имеют 158-местную двухклассную компоновку с 20 креслами бизнес-класса). **А.Б.**

METROJET приступил к «регулярке» и попрощался с TUI

Летом 2014 г. в деятельности авиакомпании «Когалымавиа», входящей в состав международного туристического холдинга TH&C и летающей под брендом METROJET, произошел ряд изменений, способных в перспективе оказать существенное влияние на ее будущее.

Во-первых, 22 июня специализировавшийся в последние три года только на чартерах METROJET приступил к выполнению регулярных рейсов («Когалымавиа» работала на «регулярке» до сентября

2011 г.). Вслед за Симферополем с 24 июля компания начала летать в Габалу (Азербайджан), а 2 сентября было получено разрешение на выполнение регулярных полетов в Тбилиси.

Во-вторых, с конца лета перевозчик прекратил выполнение чартерных программ в интересах туристической компании TUI Russia, с которой в октябре 2011 г. был заключен трехлетний партнерский договор (подробнее об истории METROJET и сотрудни-

честве с TUI см. «Взлёт» №6/2012, с. 16). Вместе с тем, в авиакомпании подчеркнули, что продолжают выполнять чартеры для российских туроператоров Brisco и Coral Travel. В свою очередь в TUI отметили, что его полетная программа сохраняется в полном объеме: «Начиная с 21 августа полеты для клиентов туроператора будут выполняться на рейсах авиакомпании «Оренбургские авиалинии», а также авиакомпаниями «Трансаэро», «Уральские авиалинии», Nordwind, «ЮТэйр», IFly, S7, Turkish Airlines и «Ямал».

«По мере развития авиакомпании регулярные перевозки естественным образом входят в круг наших интересов, – говорит президент TH&C Исмаил Лепиев. – Мы изучаем пассажирский спрос на определенных направлениях, следим за пассажиропотоком и видим, как формируются потребности в регулярном рейсе. Вскоре на карте регулярных рейсов

METROJET появится Самара. И мы планируем развивать этот вид обслуживания в будущем. Таким путем – от чартерных перевозок к регулярным – прошли многие крупные авиакомпании, это проверенный способ снизить риски в бизнесе и в то же время максимально удовлетворить потребности наших пассажиров. Мы себя чувствуем уверенно на чартерном рынке, и у нас накопились необходимые ресурсы – финансовые, технические и человеческие – для постепенного перехода к регулярным маршрутам».

По итогам работы за январь–август 2014 г. METROJET перевез уже 1,006 млн пасс. «В 2013 г. миллионный пассажир был перевезен в третьей декаде октября», – отмечают в авиакомпании. По последним данным Росавиации, METROJET, парк которого состоит из девяти A320 и A321, занимает по числу перевезенных пассажиров 11-е место в стране. **А.К.**



Сергей Сергеев

Dash 8-300 выходит на линии «Якутии»



Эдуард Борисенков

20 сентября рейсом из Якутска в Нерюнгри авиакомпания «Якутия» приступила к регулярной эксплуатации 50-местного самолета Bombardier Dash 8-300 (De Havilland Canada DHC-8-300). «Якутия» уже знакома с турбовинтовыми самолетами производства этой канадской компании: в конце 2012 г. ей был получен первый 72-местный Dash 8-400Q (Q400), являющийся дальнейшим развитием DHC-8-300. Коммерческие полеты на Q400 в «Якутии» стартовали в феврале прошлого года (см. «Взлёт» №3/2013, с. 47). Сегодня в парк перевозчика входят четыре Q400, выпущенных в период 2003–2007 гг. По словам пресс-секретаря «Якутии» Светланы Сивцевой, их наличие значительно облегчает освоение Dash 8-300 персоналом компании, которая намерена в ближайшее время получить еще два таких самолета.

Первый Dash 8-300, называемый также перевозчиком Q300 и получивший регистрационный номер VQ-BVI, прибыл в якутский аэропорт Туймаада 22 августа 2014 г. Машина с серийным №381 выпущена в 1994 г. и ранее эксплуатировалась на Тайване (авиакомпания Great China Airlines, затем UNI Airways). В моноклассном салоне самолета с вместительными багажными полками, расположенных в конфигурации «2+2», их минимальный шаг составляет 80 см. Самолет оснащен двумя двигателями PW123 мощностью по 2500 л.с. и может летать на расстояние 1500 км.

«Якутия» получила Dash 8-300 в операционный лизинг у американской компании Castlelake при участии авиакомпании «АЛРОСА». В пресс-службе «Якутии» «Взлёту» сообщили, что к сентябрю для работы на Q300 было подготовлено по четыре командира воздушного судна и вторых пилота, два инструктора, а также четыре бортпроводника и три бортпроводника-инструктора, еще 19 человек прошли в Якутске курсы повышения квалификации. Для эксплуатации Dash 8-300 в структуре «Якутии» был создан отдельный авиаотряд, который будет состоять из 12 экипажей. Имеющиеся сегодня пилоты прошли обучение в Осло на базе CAE Norway Training.

«Самолеты Bombardier мы планируем эксплуатировать на ближнемагистральных маршрутах внутри республики и между городами Дальневосточного федерального округа, – говорит начальник отдела управления флотом авиакомпании «Якутия» Иван Винокуров. – Dash 8-300 оборудованы для полетов на грунтовые ВПП, оснащены дополнительными обогревателями двигателей и аккумуляторных батарей, т.е. они полностью готовы для эксплуатации на региональной маршрутной сети авиакомпании. Все три самолета Q300 прошли необходимые предпродажные формы технического обслуживания, у них достаточно хороший ресурс».

Перевозчик отмечает, что «канадцы» были выбраны им для замены Ан-24 и могут выполнять

полеты на грунтовые и гравийные аэродромы в условиях экстремально низких температур (до -54°C). По всей видимости, они возьмут на себя и рейсы, выполнявшиеся компанией в последние годы на Ан-140. По имеющейся информации, на фоне пополнения парка «Якутии» канадскими «турбопропами» из-за неудовлетворительной организации послепродажной поддержки и осложнений в российско-украинских отношениях перевозчик

практически приостановил эксплуатацию Ан-140. Согласно данным Росавиации, нынешним летом в парке «Якутии» осталось два из четырех имевшихся Ан-140. Однако в летном состоянии, судя по всему, находился лишь приобретенный в 2010 г. на Украине Ан-140-100 (RA-41253) выпуска 2004 г., а все три машины, поставленные самарским «Авиакором» в 2006–2009 гг., были разукрупнены.

По данным пресс-службы «Якутии», в карту маршрутов канадских «турбопропов» входят Нерюнгри, Батагай, Усть-Нера, Среднеколымск и другие направления. Авиационно-техническая база перевозчика самостоятельно выполняет «легкие» формы их обслуживания, а более трудоемкие работы проводятся за границей. Кроме «Якутии», такие машины в России эксплуатирует дальневосточная авиакомпания «Аврора», располагающая тремя Dash 8-300 и парой Dash 8-200. **АК., АБ.**



Эдуард Борисенков



Эдуард Борисенков

«Твин Оттеры» добрались до Приморья

23 августа 2014 г. в аэропорту Владивостока (Кневичи) прошла презентация нового 19-местного турбовинтового самолета DHC-6 Twin Otter Series 400 производства канадской компании VikingAir Ltd., который будет эксплуатироваться подконтрольной группе «Аэрофлот» и правительству Сахалинской области авиакомпанией «Аврора» на местных воздушных линиях Приморья. Годом раньше эту же самую машину выпуска 2013 г. (серийный №881, канадский регистрационный номер C-GVEP) можно было видеть на авиасалоне МАКС-2013. В Кневичи она прибыла еще с прежней канадской регистрацией, но уже в ливрее «Авроры».

За счет краевого бюджета Приморье приобретет три самолета этого типа. Контракт на первую машину был заключен 14 августа 2014 г. между КГУАП «Пластун-Авиа», выполняющим наземное обеспечение социально значимых авиаперевозок в приравненные к районам Крайнего Севера труднодоступные населенные пункты Приморского края, и Авиационной корпорацией «Витязь», продвигающей Twin Otter Series 400 на отечественный рынок. Первый самолет, прибывший в августе во Владивосток, обошелся краевой казне в 332,9 млн руб. (около 9,2 млн долл. по курсу на дату заключения контракта). 25 августа 2014 г. заключен контракт на второй DHC-6 – стоимостью уже 340,4 млн руб. (почти 9,5 млн долл.), который должен был прилететь на Дальний Восток в конце сентября. Удорожание на 8 млн руб., по словам директора «Пластун-Авиа» Виталия Юшина, обусловлено дооборудованием машины дополнительными топливными баками, что увеличивает ее дальность полета не менее чем на 300 км.

Напомним, Приморскому краю удалось приобрести «твин оттеры» не сразу. Первый раз такой самолет фигурировал в запросе котировок, размещенном на сайте госзакупок в декабре 2013 г., но тогда из-за отсутствия лизингодателей сделка не состоялась. В мае этого года КГУАП «Пластун-Авиа» вновь опубликовало тендер на получение в лизинг само-

лета с конкретным серийным №881, но он также закончился безрезультатно. Наконец, с третьей попытки приморцам таки удалось обзавестись столь желанной ими машиной.

В августовских тендерах, помимо Twin Otter Series 400, принял участие L-410UVP-E20 чешской компании Aircraft Industries (принадлежит российской УГМК), продаваемый ЗАО «Уктус-Авиа». Последнее было готово выполнить поставку в аналогичные сроки, но за 210 млн руб. (около 5,8 млн долл.), т.е. почти на 60% дешевле! Таким образом, вместо пары «твин оттеров» можно было купить сразу три «элки», при этом удалось бы еще сэкономить 43 млн руб., кото-

проигнорированы были и такие немаловажные обстоятельства, как имеющийся опыт и стоимость эксплуатации самолетов обоих типов в России. Достаточно сказать, что, по данным Росавиации, нынешним летом девятью отечественными авиакомпаниями успешно эксплуатировалось 23 самолета L-410UVP-E20, поставленных с завода в последние несколько лет, и еще восемь L-410UVP-E более ранних выпусков. «Твин оттер» же в России сейчас летает лишь один. Напомним, два таких самолета в октябре 2012 г. получила чукотская компания «ЧукотАвиа». К полетам на них она смогла приступить только в декабре 2013 г. (см. «Взлёт» №1–2/2014,

можно скорее», – заявил губернатор региона Владимир Миклушевский. Ожидается, что вначале первый из «твин оттеров» будет выполнять рейсы Владивосток–Кавалерово–Пластун (около 370 км по прямой).

«На данный момент мы работаем над подготовкой существующей инфраструктуры в таких населенных пунктах, как Кавалерово, Пластун, Терней, Амгу, Максимовка, Соболевка, Светлая, Единка, Самарга и Арзу. Дальнейшее ее развитие будет зависеть от грузопотока и целесообразности авиаперелетов», – говорил в начале сентября Виталий Юшин. Руководство Приморского края также поставило задачу привести



Юрий Каберник

рые могли пойти на обустройство тех же посадочных площадок.

Однако конкурсная комиссия решила иначе: по условиям тендера, ценовой фактор оказался менее значимым, чем удовлетворение ряду технических условий, сформулированных явно с прицелом на победу Twin Otter Series 400. Так, решающими оказались наличие у «канадца» убирающегося шасси и меньшее значение максимальной взлетной массы (величина полезной нагрузки и дальности полета при этой массе не учитывались)... Необходимо отметить, что по всем рассматриваемым характеристикам (кроме наличия убирающегося шасси) «элка» укладывалась в диапазон сформулированных требований, но баллы ей были снижены за то, что ряд параметров оказался больше в численном выражении, чем у «канадца» (например, длина разбега – 540 м против 455 м, длина пробега – 503 м против 460 м).

с. 35), но в начале февраля этого года одна из машин при посадке в аэропорту Анадырь (Угольный) получила серьезные повреждения и с тех пор не летает. По данным Дальневосточного следственного управления на транспорте, стоимость ремонтных работ самолета составляет около 130 млн руб. (более 3 млн долл.).

Но, как бы то ни было, вопрос с приобретением самолетов для местных авиалиний Приморского края, можно считать решенным окончательно. Сейчас дальневосточные авиаторы заняты внесением нового типа в сертификат эксплуатанта «Авроры».

«Осенью завершатся все необходимые процедуры по постановке на маршрут купленных DHC-6. Они предназначены, в т.ч., для авиаперевозок в северные районы края. Мы постараемся, чтобы новые самолеты вышли на маршруты как

в порядок посадочные площадки Ольга, Преображение, Восток-2. Рассматривается возрождение полетов в Дальнегорске, Арсеньеве, Хасанском районе и на юге Приморья. Всего в 2014–2015 гг. планируется восстановить более двух десятков аэродромов, подавляющее большинство которых имеют грунтовые полосы.

«DHC-6 взлетает с небольшой дистанции, благодаря чему мы можем эксплуатировать его на 90% существующих посадочных площадок, – подчеркивает директор КГУАП «Пластун-Авиа». – У большинства из них длина не превышает 650 м, за исключением тех, что в Кавалерово (1100 м) и Пластуне (около 1500 м). Отмечу, что увеличение взлетно-посадочной полосы – весьма дорогостоящее мероприятие. Поэтому целесообразней, конечно, подобрать самолет под длину площадки, нежели наоборот».

АК.



Артём КОРЕНЯКО

КРЫЛЬЯ НАД АРАРАТОМ

Авиаперевозки по-армянски

Наш журнал продолжает серию публикаций о гражданской авиации стран постсоветского пространства. Материалом о Республике Армения мы снова обращаемся к обзору истории и современного состояния воздушного транспорта республик Закавказья (материал по Азербайджану – см. «Взлёт» №12/2013, с. 38–51).

В прошлом году, когда Армения отмечала 80-летний юбилей своей гражданской авиации, национальная отрасль воздушных перевозок пережила очередной коллапс. 1 апреля 2013 г., через 10 лет после краха «Армянских авиалиний», созданных на базе Армянского Управления гражданской авиации, главный перевозчик страны – «Армавиа» – объявил себя банкротом. Спустя полгода, в конце октября 2013 г., одновременно с выходом на рынок пассажирских перевозок авиакомпании «Эйр Армения», местное правительство приняло решение о «либерализации» своего воздушного пространства. Благодаря этому руководство республики ожидает, что в предстоящие пять лет внутренний валовой продукт вырастет на 300–400 млн долл., а в сфере туризма и воздушных перевозок появится около 20 тыс. новых рабочих мест.

«На горе Арарат зреет красный виноград»

У каждой страны мира есть свои особенности. Армения – не исключение. Во-первых, по площади территории, 29,74 тыс. км² (для сравнения – территория Калужской области 29,78 тыс. км²), она занимает последнее место среди всех бывших союзных республик. Во-вторых, армянское государство на востоке и западе соседствует с, мягко говоря, недруже-

ственными странами – Азербайджаном и Турцией, что в сочетании с отсутствием выхода к морю и гористым рельефом Армении (свыше 90% территории находится на высоте более 1000 м над уровнем моря) делает авиатранспорт фактически основным видом международных пассажирских перевозок. Говоря об этой стране Закавказья, стоит напомнить и об ее втором названии – «Музее под

открытым небом». Достаточно сказать, что символом армянской нации является легендарная гора Арарат. При этом ее формальное нахождение на территории Турции (а вовсе не Армении, как многие думают!) не мешает присутствию ее схематического изображения с Ноевым ковчегом на гербе Армении.

Авиация Советской Армении

Появлением у себя авиации Армения обязана еще царской России. Один из первых авиаотрядов был создан в армянском Карсе (ныне находится на территории Турции). 24 апреля 1911 г. Военное министерство представило в Государственную думу проект формирования авиационных отрядов, среди которых значился и центр Карской области Российской империи. 23 мая 1912 г. этот проект получил силу закона, и история авиации в Армении стартовала.

В 1933 г. в республике был сформирован первый авиационный отряд гражданского назначения. Регулярные рейсы проводились по маршруту Ереван–Тбилиси из аэропорта Эребуни, сейчас используемого, в основном, армянскими и российскими военными. Первый международный рейс, Ереван–Бейрут, был осуществлен в 1961 г. с введением



А320 авиакомпании «Эйр Армения» в аэропорту Звартноц. На заднем плане – исторический символ Армении, гора Арарат (5165 м)

взятых, а в 1990 г. — соответствующие показатели Грузии или Азербайджана. По отправкам авиапассажиров из Москвы Ереван находился на первом месте в СССР, следом за ним, на втором месте, находилось направление на Хабаровск», — поделился воспоминаниями со «Влётom» Дмитрий Атбашьян, руководитель Армянского УГА в 1971–1987 и 1992 гг., а ныне начальник Управления гражданской авиации Нагорно-Карабахской Республики.

Кроме того, авиатранспортом дополнительно перевозилось в год до 80–100 тыс. тонн промышленной и аграрной продукции. Правда, в связи с отсутствием парка собственных грузовых самолетов, около 75% этих перевозок выполня-

Эпоха «Армянских авиалиний»

После распада Советского Союза и ликвидации Министерства гражданской авиации СССР, Госавианадзора и других общесоюзных органов, обеспечивающих государственное регулирование и контроль гражданской авиации, все эти функции на территории Армении перешли к аппарату Армянского УГА, реорганизованному, в связи с расширением полномочий, в Главное управление авиации Республики Армения. Одновременно молодое государство оказалась вне членства ИКАО, поскольку в этой международной организации гражданской авиации было зафиксировано лишь членство СССР. Межгосударственный авиационный комитет, как коллективный орган для стран



Этот Ту-154Б-2 летал в «Армянских авиалиниях» с 1993 по 2005 гг., после чего эксплуатировался местным перевозчиком South Airlines. Утилизирован в 2010 г.

Сергей Сегреев

В наследство от Армянского УГА «Армянские авиалинии» получили два Ил-86 выпуска 1991 г. Один из них уже около десяти лет доживает свой век в Домодедово, а второй, успевший полетать в «Армавиа», с конца прошлого десятилетия находится на хранении на ВАСО



Сергей Сегреев

в эксплуатацию ереванского аэропорта Звартноц, в настоящее время — главных воздушных ворот страны.

«До развала СССР годовой объем пассажирских авиаперевозок в Армянском управлении гражданской авиации превышал 3,2 млн чел. (данные 1990 г. — прим. ред.), пассажирооборот — более 5,5 млрд. пасс.-км, а общий объем авиаперевозок на собственном парке воздушных судов составлял более 545 млн. т-км, что превышало показатели Турции и Ирана, вместе

лось на привлеченных воздушных судах. К моменту распада СССР воздушный флот Армянского УГА состоял из четырех широкофюзеляжных Ил-86 (отметим, что Украина, Белоруссия, Азербайджан, Грузия и некоторые другие республики СССР так и не смогли получить эти машины, а в маленькой Армении они были!), 14 среднемагистральных Ту-154, 11 — Ту-134, 25 ближнемагистральных Як-40, нескольких десятков Ан-2 и вертолетов Ми-8.

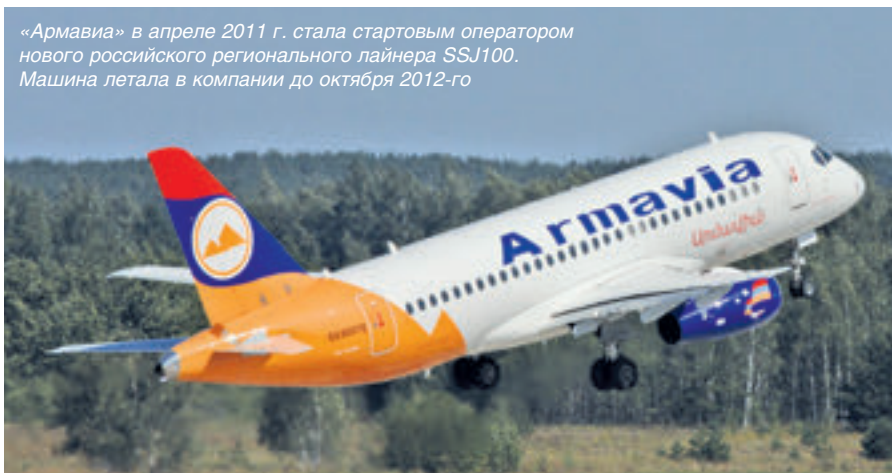
СНГ, пока тоже не был еще организован. В результате, надзор за отраслью ослаб.

На месте прежних государственных авиапредприятий возник национальный перевозчик — «Армянские авиалинии» — по сути, несколько псевдоавиакомпаний, посредством которых растаскивалось советское наследство, в т.ч. и парк воздушных судов, и рынки авиаперевозок. «В этих целях применялись все более «изящные» схемы. Если в начале «рыночных» преобразований, в самолеты сажали 100%

безбилетных пассажиров, чьи деньги за перевозку тупо растаскивали по карманам, то чуть позже, начали воровать на «откатах» при аренде самолетов, приобретении ГСМ, запчастей и т.д., — рассказал «Взлёту» один из бывших высокопоставленных работников воздушного транспорта Армении. — Так, в «Армянских авиалиниях» летал Airbus, арендованный за 3200 долл. за летный час, в то время как в «Аэрофлоте» за аналогичную машину платили 1600 долл.»

Впрочем, среди возникающих, как грибы после дождя, перевозчиков, были весьма любопытные, со своей интересной историей.

«Армавиа» в апреле 2011 г. стала стартовым оператором нового российского регионального лайнера SSJ100. Машина летала в компании до октября 2012-го



Юрий Степанов



A320 (EK32005) в аэропорту Звартноц. Воздушные суда этого типа стали основой парка «Армавиа»

Армен Гастанов

АРСЕН АВETИСЯН: «Рынок наших авиаперевозок похож на мясорубку»

Руководитель «Эйр Армения» — о будущем авиакомпании



Арсен Вардгесович, кому принадлежит «Эйр Армения»?

«Эйр Армения» — на 100% частная авиакомпания. 50% предприятия принадлежит мне, 50% — моему партнеру.

Сколько пассажиров и грузов вы перевезли в 2013 г.?

Осенью прошлого года, спустя 10 лет после создания, частная авиакомпания «Эйр Армения», до этого занимавшаяся только перевозкой грузов, вышла на рынок пассажирских сообщений. Старт в этом сегменте бизнеса совпал с решением армянского правительства «открыть» небо. О том, в каких условиях работает «Эйр Армения», и ее перспективах «Взлёту» рассказал ее генеральный директор Арсен Аветисян.

В прошлом году мы работали только два месяца. Начали возить пассажиров с 22 октября. В день в среднем мы перевозили 400 пассажиров. Грузов в прошлом году было всего около 4 тыс. тонн.

Каковы планы по финансовым показателям в текущем году?

Мы только начали наши перевозки, раскрутку рейсов. Пока мы работаем в «минусе». Но каждый рейс потихоньку начинает себя оправдывать. Уже в августе мы начали работать с прибылью. Правда, пока она не перекрывает убытки, понесенные нами в зимний сезон.

Сколько пассажиров и грузов рассчитываете перевезти в 2014 г.?

Мы рассчитываем перевезти 380 тыс. чел. По грузовым перевозкам намечается рост 10–15%, т.к. мы начали перевозить грузы в багажниках пассажирских самолетов. Таким образом, грузов будет около 4,5 тыс. т.

Какую долю на рынке пассажирских авиаперевозок Армении занимает Ваша авиакомпания?

Если говорить о доли рынка пассажирских перевозок из Еревана, то в данный момент мы достигли 15%. К концу года надеемся выйти на 20%.

Выход на рынок пассажирских перевозок связан с уходом «Армавиа»?

В 2003 г., после передачи прав на рейсы от «Армянских авиалиний» к «Армавиа», последняя заняла монопольное положение. После того как «Армавиа» прекратила операционную деятельность, мы решили заняться

В 1991 г. мэр Еревана Амбарцум Галстян (позже занявшийся бизнесом и убитый в декабре 1994 г.) поручил заняться вопросами ввода в коммерческую эксплуатацию двух транспортных самолетов Ил-76, принадлежавших городскому совету. До этого они около года простаивали в Звартноце без свидетельств о летной годности и государственной регистрации. В короткие сроки, в июне 1992 г., при содействии тогдашнего Генерального конструктора ОКБ им. С.В. Илюшина Генриха Новожилова им были выписаны все необходимые для запуска в эксплуатацию документы. После этого машины перелетели в Москву, где прошли углубленное техническое обслуживание. Параллельно под эти самолеты в апреле того же года была создана первая частная авиакомпания «Ереван-авиа».

Для подготовки собственных экипажей на Ил-76, поскольку Ульяновский учебный центр в то время не действовал, авиаперевозчик разработал и утвердил согласованную с ГосНИИ ГА программу обучения и ввода в строй двух своих экипажей, имеющих допуски к полетам на Ил-86. В начале июня 1992 г. оба «грузовика» начали летать с двумя инструкторскими экипажами российских летчиков-испытателей, которые обучали и вводили в строй экипажи «Ереван-авиа» по этим программам. Такой подход был осуществлен впервые на постсоветском пространстве, но он оказал

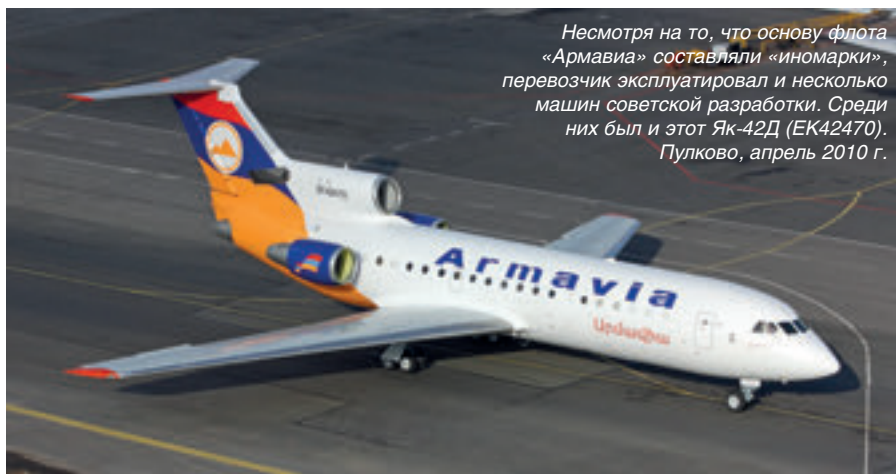
ся настолько успешным, что после такого переучивания летные экипажи отработали в «Ереван-авиа» на Ил-76 безаварийно более 15 лет, до исчерпания технических ресурсов и списания этих самолетов. После этого «Ереван-Авиа» прекратила свое существование, поскольку ее собственники отказались от приобретения новой авиатехники.

Время «Армавиа»

«В результате закулисных сделок в 1996 г. в Армению пришла авиакомпания «Сибирь», которая вместе с предпринимателем и торговцем нефтепродуктами Михаилом Багдасаровым учредила новую

авиакомпанию «Армавиа», — вспоминает один из ветеранов армянского авиатранспорта. — Очень скоро ей были переданы большинство коммерческих прав «Армянских авиалиний», в т.ч. и наиболее прибыльные рейсы на московском и европейском направлениях».

Если в 1996 г. «Армянские авиалинии» перевезли 527,6 тыс. пасс. и 7 тыс. тонн груза, то спустя пять лет, по итогам 2000 г., эти показатели составили 302,3 тыс. пасс. (падение в 1,7 раза) и 3,2 тыс. тонн груза (падение в 2,2 раза). Оставшись без доходных рейсов, «Армянские авиалинии» разорились окончательно, и 15 апреля 2003 г. было объявлено об их банкротстве. В



Несмотря на то, что основу флота «Армавиа» составляли «иномарки», перевозчик эксплуатировал и несколько машин советской разработки. Среди них был и этот Як-42Д (ЕК42470). Пулково, апрель 2010 г.

Алексей М.

пассажирами перевозками. Изначально программа правительства была такова, что в Армении должно быть несколько авиакомпаний. Но после того как было объявлено о политике «открытого неба», мы так и остались на рынке одни. Больше никто не захотел войти в эту «мясорубку».

Какие трудности испытывает «Эйр Армения», работая в достаточно конкурентной среде?

Действительно, конкуренция слишком жесткая. Мы работаем на общих основаниях, у нас нет никаких льгот, в Армении — «открытое небо». Например, если говорить о российском направлении, то ваши перевозчики имеют льготы в аэропортах России, меньше платят за услуги аэронавигации. Поэтому, естественно, у нас себестоимость гораздо выше...

Что представляет собой карта ваших полетов?

Сейчас два-три раза в день мы летаем в Москву, трижды в неделю — в С.-Петербург и Краснодар, дважды в неделю — в Сочи, один раз в неделю — в Самару и Нижний Новгород. Недавно приступили к полетам в Екатеринбург и скоро откроем Новосибирск.

Что касается Европы, то с 9 сентября стартовали рейсы из Еревана во Франкфурт-

на-Майне. Дважды в неделю продолжаем выполнять регулярные рейсы в Париж и Афины. Дальше будем думать о южном направлении и развитии стыковочных рейсов через Звартноц.

В этой связи как вы намерены развивать свой парк пассажирских самолетов?

Сейчас у нас два A320 и один Boeing 737-500. Возможно, в конце этого года возьмем один региональный самолет. Среди прочих рассматриваем и SJS100. А в апреле 2015 г. планируем взять в лизинг еще два A320.

Т.е. Вы знакомы с опытом эксплуатации «Суперджета» в «Армавиа», и он кажется вам положительным?

Дело в том, что независимо от производителя, первые 20 самолетов всегда имеют какие-то технические проблемы. Поэтому, когда мы вели переговоры с ЗАО «ГСС», то однозначно говорили: брать самолеты будем только за пределами первой «двадцатки».

Когда наступит окончательное понимание, будете ли вы брать российскую машину?

До конца года.

11 сентября российская Госкорпорация по ОрВД сообщила, что «прекращает аэронавигационное обслуживание авиакомпании «Эйр Армения». Почему?

У нас очень хорошие отношения с ГК по ОрВД. Перед этим заявлением мы перечисляли деньги в долларах, но они «зависли» на пути в банк, который попал в санкционный список. Пока решался вопрос по рублевому счету и переводу на него необходимой суммы, вышел «неожиданный» пресс-релиз Госкорпорации. Не пойму, зачем это было сделано? Наши партнеры и клиенты очень занервничали...

То есть вы финансово устойчивы?

У каждой авиакомпании есть сейчас какие-то финансовые затруднения. Но «Эйр Армения» всё контролирует и всё оплачивает. Мы в финансово нормальном состоянии.

Какая у вас конечная цель по развитию авиакомпании?

Через несколько лет, возможно в 2017–2018 гг., когда «Эйр Армения» встанет на ноги, она должна трансформироваться в открытое акционерное общество. У Армении должна быть авиакомпания, которая не принадлежит одному-двум людям. Может быть, в наш проект со своими инвестициями захочет войти, например, российский перевозчик. А, может, произойдет национализация «Эйр Армения», если народ купит ее акции.

Торжественная встреча первого
A320 (ЕК32039) авиакомпании
«Эйр Армения» в аэропорту
Звартноц, ноябрь 2013 г.



Армен Гагариан

результате, сотни летчиков, инженеров и техников, не получив годовую зарплату, оказались на улице.

Впрочем, у перевозчика могла появиться спасительная соломинка в виде инвестора из России. В начале 2003 г. СМИ писали, что правительство Армении ведет диалог с «Сибирью», итогом которого должна стать передача ей в доверительное управление «Армянских авиалиний». Тогда в российской авиакомпании говорили газете «Коммерсантъ», что «в ходе ведущихся с лета 2002 г. переговоров конкретных решений пока не принято. «Сибирь» интересуется расширением маршрутной сети в Армению с тем, чтобы вдвое увеличить число рейсов авиакомпании в Ереван. Фактически речь идет об отмене паритета на полеты двух перевозчиков в пользу «Сибири» и предоставлении ей прав на рейсы «Армянских авиалиний» из Армении в Европу и Турцию». На тот момент долги «Армянских авиалиний» составляли 27 млн долл.

Всего же в 2002 г. — последний полный год работы перевозчика — авиакомпания обслужила только около 170 тыс. пасс. В маршрутную карту «Армянских авиалиний» входили 19 городов в Европе, России и других республиках СНГ. В авиапарке числилось два Ил-86, четыре Ту-154М, три Ту-134, четыре Як-40 и один Ан-24. Также по договору аренды эксплуатировалась единственная «иномарка» — Airbus A320 частной компании «Армянские международные авиалинии».

После ухода с рынка «Армянских авиалиний» темпы развития «Армавиа» почти в два раза превышали развитие экономики Армении в целом, что говорило о большом потенциале дальнейшего роста перевозчика. После продажи авиакомпанией «Сибирь» своего 70-процентного пакета акций Михаилу Багдасарову в 2005 г. «Армавиа» стала уже признанным лидером армянской авиации и, фактически, национальным перевозчиком стра-

ны. Если по итогам 2003 г. она перевезла 250 тыс. пасс., то в 2011 г. — уже 700 тыс. чел (рост в 2,8 раза). В год своего 15-летия «Армавиа» выполняла 102 рейса в неделю по 35 направлениям в 20 стран мира. В то же время мировой финансовый кризис, начавшийся в 2008 г., не мог не сказаться на «Армавиа». Например, весной 2012 г. ее долги перед ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в размере 178 тыс. долл. за декабрь 2011 г. заставили Росавиацию временно запретить полеты на территории нашей страны.

Наконец, 29 марта 2013 г. история компании завершилась официальным началом процедуры банкротства. Без учета временной аренды самолетов «Армянских авиалиний» в начале «нулевых» через руки «Армавиа» в общей сложности прошло более двух десятков воздушных судов иностранного производства: четыре A319, шесть A320, четыре Boeing 737, два ATR-42, четыре CRJ-200.

Особое место перевозчик занял в реализации программы нового российского регионального самолета Sukhoi Superjet 100. В апреле 2011 г. «Армавиа» стала стартовым коммерческим оператором «суперджета» (ей был поставлен первый серийный самолет с №95007) и в целом весьма успешно эксплуатировала его вплоть до конца октября 2012 г. Вернуть машину производителю пришлось в связи с невозможностью авиакомпании продолжать лизинговые выплаты. По этой же причине в «Армавиа» так и не поступил второй подготовленный для нее к июню 2012 г. SSJ100-95B (серийный №95021), уже окрашенный в ливрею авиакомпании и получивший имя собственное в честь национального кумира Армении — выдающего актера Фрунзика Мкртчяна. За время эксплуатации в «Армавиа» первый SSJ100 №95007 «Юрий Гагарин» (армянская регистрация ЕК95015) выполнил 932 коммерческих рейса с общим налетом около 2300 часов. Салон лайнера имел



Армен Гагариан

компоновку на 98 мест экономического класса. В последний месяц полетов он выполнял пассажирские рейсы из ереванского аэропорта Звартноц в Москву (Домодедово), Екатеринбург, Краснодар, Нижний Новгород и Уфу, а также в Дубай, Милан и Тель-Авив.

Увы, в истории «Армавиа» останется и унесшая 113 жизней катастрофа самолета A320 (ЕК-32009), произошедшая 3 мая 2006 г. в считанных километрах от побережья Черного моря при заходе на посадку в Сочи.

Осенью 2013 г. на рынок пассажирских авиасообщений вышла «Эйр Армения» (подробнее о ней см. интервью во врезке) — в настоящее время, по сути, единственная авиакомпания страны, допущенная к пассажирским перевозкам.

Авиакомпания-невидимки

В настоящее время, по данным официального интернет-сайта Управления

В отличие от пассажирского сегмента, в грузовом сообщении «Эйр Армения» предпочитает использовать советские Ан-12



Армен Гаспарян



Для пассажирских рейсов «Эйр Армения» первоначально использовала Boeing 737-500 (ЕК73797) выпуска 1994 г. Внуково, октябрь 2013 г.

гражданской авиации при правительстве Армении, в стране, кроме «Эйр Армения», зарегистрировано еще восемь авиакомпаний, каждая из которых ведет достаточно закрытую, а порой и чисто номинальную операционную деятельность. Коротко о каждой из них.

О самом молодом перевозчике, Armenia Airways, появившемся в прошлом году, известно только из публикаций независимых армянских СМИ: «одним из владельцев этой компании является двоюродный брат начальника УГА Карен Мовсисян». Вероятно, авиакомпания была создана после краха «Армавиа» под первоначальные планы правительства провести некий тендер по передаче трех групп авиарейсов (СНГ, Европа, Ближний Восток) трем местным операторам. Похоже, после отказа от этой концепции Armenia Airways оказалась не у дел.

Авиакомпания Atlantis European Airways, руководителем которой, соглас-

но «Справочнику авиакомпаний» ФГУП «Госпорация по ОрВД» по состоянию на декабрь прошлого года значился Арам Марутян, покинувший пост заместителя начальника Управления гражданской авиации в январе 2014 г., была основана 15 лет назад, в 1999 г. По информации интернет-сайта авиакомпании она осуществляет полеты из Еревана в Вену и Прагу в рамках соглашений с Austrian и Czech Airlines на их же самолетах, по сути, перепродавая блоки из 10–15 мест на каждый рейс. Своего рабочего флота у Atlantis European Airways фактически нет. На осень 2013 г. в ее сертификат эксплуатанта были вписаны Ан-12 (ЕК-12945) и бывший А320 «Армавиа» (ЕК-32008). Активные полеты на этих самолетах не ведутся. Впрочем, перевозчик приветствует политику «открытого неба» и «в настоящее время ведет переговоры о лизинге новых самолетов».

Группа остальных авиакомпаний — South Airlines (создана в 2000 г.), Taron-Avia

В союзе с «Евроконтролем»

9 декабря 2013 г. в ереванском аэропорту Звартноц открылся новый центр управления воздушным движением. На торжественной церемонии представитель ИКАО отметил, что «Армения играет ключевую роль в региональной и глобальной аэронавигационной системе, т.к. она связывает потоки воздушных движений из Западной Европы на Ближний Восток и Азию». В интервью «Взлёту» гендиректор ЗАО «Армэроавиация» Артур Гаспарян рассказал об аэронавигационном обслуживании полетов в воздушном пространстве Республики Армения.

Артур Степанович, сколько полетов в небе Армении было совершено в 2013 г.?

В 2013 г. было произведено 52,4 тыс. полетов, из них взлетов-посадок на аэродромы Армении — 17,9 тыс. и транзитных рейсов — 34,5 тыс.

Кто устанавливает тарифы за аэронавигационное обслуживание?

Тарифы устанавливает агентство «Евроконтроль» (Европейская организация по безопасности воздушной навигации — прим. ред.), членом которого «Армэроавиация» является с 2006 г.

Как модернизируется инфраструктура управления воздушным движением и структура воздушного пространства Армении?

За прошедшие годы введены в эксплуатацию чешская мультilaterационная система MLAT P3D, российская АС УВД «Галактика» компании «Азимут» и итальянская система связи SITT «Multifono M800IP». В 2015 г. планируется покупка новой системы АТИС и установка выносных автоматизированных рабочих мест диспетчеров на аэродроме Гюмри.

Также постоянно совершенствуется структура воздушного пространства Армении: в 2007 г. была введена зональная навигация в верхнем воздушном пространстве, а в декабре 2012 г. на аэродроме Звартноц — заходы на посадку, маршруты вылета и прилета по GNSS. Аналогичные изменения будут произведены и на аэродроме Гюмри в 2015 г.

Насколько система организации воздушного движения Армении гармонизирована с системами УВД сопредельных стран?

В рамках регионального проекта SOUTHGATE в 1999–2003 гг. под руководством шведской компании Swedavia провайдеры аэронавигационного обслуживания Грузии, Азербайджана и Армении провели коренные изменения в системе ОВД и предоставляемых процедурах. Также были проведены работы по внедрению RVSM и RNAV-5 в верхнем воздушном пространстве Южного Кавказа.

Ил-76ТД (ЕК76111)
армянской авиакомпании RUS.
Звартноц, март 2012 г.



Армен Гаспарян

(2007 г.), RUS (Reliable Unique Services) Aviation (2009 г.), Veteran Avia (2010 г.) и Skiva Air (2011 г.) — работает за пределами Армении. Их самолеты, чаще всего Ил-76 или Ан-12, можно увидеть в Азии и на африканском континенте. Вскользь о гостеприимстве армянского реестра гражданских воздушных судов «Взлёт» касался в материале о гражданской авиации Таджикистана (см. №7–8/2012, с. 42–44). В конце сентября 2014 г., по данным ОАО «Ил», в Армении было зарегистрировано семь Ил-76Т/ТД, при этом пяти из них эксплуатация была запрещена. Ранее в одном из докладов авиакомпании «Волга-Днепр», сделанного в рамках МАТФ-2014, говорилось, что в реестре Армении числится 11 самолетов Ил-76 или 9% мирового коммерческого парка самолетов этого типа (2-е место после России).

Отметим, что Ереван не остается без постоянного грузового авиасообщения. Эту функцию выполняет «Эйр Армения», в парке которой есть три Ан-12 и один Ан-32. Ее гендиректор Арсен Аветисян сообщил «Взлёту», что авиакомпания совместно с Atlas Air перевозит грузы в Звартноц, после чего развозит их своим флотом «в Среднюю Азию и на юг».

На особую нишу претендует авиакомпания Sky Net Airlines (2011 г.). Из скромной интернет-странички перевозчика следует, что он владеет 19-местным JetStream 32. Кроме международных чартерных полетов, авиакомпания планирует начать рейсы Ереван–Гюмри, а также, по мере восстановления аэропортов, действовавших на территории Армянской ССР, из Еревана в Капан, Степанаван и т.д.

Аэропортовая пара

«Всего в Армении, включая аэропорт Эребуни, действовали 12 аэропортов местных авиалиний с взлетно-посадочными полосами с искусственным покрытием, а также несколько грунтовых аэродромов и посадочные площадки для легкой авиации, — говорит Дмитрий Агбашьян. — По уровню аэрофикации, количеству аэро-

дромов на душу населения и на 1 км² территории, Армения была на первом месте в СССР и, насколько тогда было известно, в мире».

Ежедневно в Степанакерт (около 200 км по прямой от Еревана), Джермук (115 км), Горис (180 км), Берд (200 км), Сисиан (150 км) и другие аэропорты выполнялось до шести–восьми рейсов в каждый, а в Капан (200 км) — до 10–16 рейсов на 32-местных реактивных самолетах Як-40.

После распада СССР полеты на местных воздушных линиях свернулись до нуля, а их аэропорты пришли в запустение. В настоящее время для гражданских авиаперевозок

используются только имеющие международный статус Звартноц и Ширак (расположен около города Гюмри примерно в 80 км к северу по прямой от столичного аэропорта). По словам Арсена Аветисяна, «Армения — маленькая страна, еще один пункт должен быть на юге — аэропорт Капан». О необходимости его восстановления в ходе поездки в Сюникскую область в начале 2013 г. в рамках предвыборной кампании говорил президент республики Серж Саргсян (был переизбран на второй срок). В мае этого года губернатор региона Ваге Акопян говорил в парламенте, что для реконструкции капанского аэропорта нужны частные инвестиции.

Сегодня в роли лидера аэропортовой отрасли Армении безоговорочно выступает Звартноц. По итогам прошлого года, он обслужил 1,692 млн пасс., примерно столько же, как и годом раньше. Объем грузовых перевозок составил 10,361 тыс. т (падение на 15%). За последние пять лет пассажиропоток Звартноца вырос на 27%, грузопоток — на 38%.

Аэропорт Ширак демонстрирует более скромные показатели. В прошлом году его услугами воспользовались 66,5 тыс. чел. (падение на 7% к 2012 г.). При этом, по



Армен Гаспарян

данным Управления гражданской авиации Армении, его грузопоток составил лишь 4 т (падение к 2012 г. – в 8 раз).

В 2001 г. Звартноц был передан в концессионное управление ЗАО «Армения – Международные Аэропорты», подконтрольному аргентинскому бизнесмену армянского происхождения Эдуардо Эрнекяну (по данным на 2013 г., состояние около 1,3 млрд долл.), владеющему полусотней аэропортов в странах Южной Америки и Европы. В 2007 г. предприятие получило контроль над Шираком. К достижениям международного аэропортового оператора в Армении можно отнести открытие в 2011 г. нового терминала в Звартноце (инвестиции более 100 млн долл.) и ремонт взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и стоянок, а также установку светосигнальной системы в Гюмри в 2007 г. (около 10 млн долл.).

Отметим, что одной из причин краха «Армавиа» стала стоимость обслуживания в Ереване. «Перевозчик рассчитывался за всё на равных основаниях со всеми другими транзитными авиакомпаниями. И это при том, что ставки Звартноца, например, за взлет/посадку превышали парижские и московские более чем в два раза, бей-

Безопасность полетов по-армянски

Согласно официальной статистике Межгосударственного авиационного комитета, гражданская авиация Республики Армения является, пожалуй, самой безопасной среди других стран Соглашения: за все время его действия (подписано 30 декабря 1991 г., сегодня объединяет 11 республик бывшего СССР, за исключением Грузии и стран Прибалтики) здесь произошла всего одна катастрофа.

Ночью 3 мая 2006 г. при уходе на второй круг в процессе захода на посадку в аэропорт Сочи в сложных метеословиях из-за ошибки экипажа упал в Чёрное море и, разрушившись при столкновении с водной поверхностью, затонул на глубине более 400 м самолет А320-211 авиакомпании «Армавиа» с регистрационным номером ЕК-32009. На борту лайнера находилось восемь членов экипажа и 105 пассажиров (подавляющее большинство – граждане Армении), все они погибли (см. «Взлёт» №6/2006, с. 45; №7–8/2006, с. 55).

Всего же, за 23 года независимости Республики Армения в ее гражданской авиации произошло десять «официальных» авиационных происшествий, девять из которых обошлись без жертв. Семь авиационных происшествий, включая сочинскую катастрофу А320, зафиксированы МАК в последние 15 лет. Подавляющее большинство из них произошло с грузовыми самолетами за пределами Армении. Так, 28 марта 2006 г. в результате вынужденной посадки после попадания в стаю птиц в Иране сгорел Ан-12БК (ЕК-46741). 29 июня того же года из-за замыкания электрооборудования в грузовом отсеке после посадки в афганском Баграме загорелся Ан-12БП (ЕК-12305). 25 января 2008 г. при рулении в аэропорту Пуэнт-Нуар в Конго столкнулся с другим самолетом Ан-12БП (ЕК-11660). 24 октября 2008 г. в результате выкатывания за пределы ВПП при посадке в Шардже (ОАЭ) потерпел аварию Ан-12БП (ЕК-12129). 19 октября 2012 г. при грубой посадке в Шинданде (Афганистан) был

поврежден Ан-12Б (ЕК-12112) компании «Эйр Армения», а 4 декабря 2013 г. в результате выкатывания с ВПП в нигерийском аэропорту Абуджа столкнулся со строительной техникой и был серьезно поврежден Boeing 747-281BSF авиакомпании «Ветеран».

МАК традиционно не учитывает события, связанные с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. К таковым можно отнести происшествия с Як-40, к счастью обошедшиеся без жертв, в ходе карабахской войны. В 1992 г. пара машин авиакомпании «Арат-Авиа» подвергались обстрелу ПЗРК «Стрела-2» и азербайджанскими штурмовиками Су-25. Еще одно воздушное судно этого перевозчика было уничтожено на земле попаданием противораковой ракеты «Алазань».

Кроме того, в отчетность МАК не попала катастрофа Ил-76Т (ЕК-76300) при заходе на посадку в аэропорту Браззавиль в Конго 30 ноября 2012 г. По информации африканских властей, самолет столкнулся с землей и находившимися на ней строениями, немного не долетев до ВПП. В результате экипаж, состоявший из семи человек, пять из которых – граждане Армении, погиб. Еще 25 человек, по имеющимся данным, погибло на земле. Отметим, что в Управлении гражданской авиации Армении отрицают факт принадлежности разбившейся машины к национальному реестру гражданских воздушных судов.

В заключение, еще об одном происшествии – не связанным с воздушными судами Республики Армения, но происшедшем на ее территории. Речь – об аварии пассажирского самолета CRJ-100LR белорусской авиакомпании «Белавиа», произошедшей 14 февраля 2008 г. в ереванском аэропорту Звартноц. Причиной происшествия стало обледенение крыла самолета на взлете, в результате которого оно утратило несущие свойства и произошло сваливание самолета. К счастью, жертв в этот раз удалось избежать.

Авиационные происшествия с гражданскими воздушными судами Республики Армения после 2000 г.

№	Дата	Тип ВС	Рег. номер	Эксплуатант	Место АП	Число жертв, чел.
1	28.03.2006	Ан-12БК	ЕК-46741	«Феникс-Авиа»	Пайам (Иран)	–
2	03.05.2006	A320-211	ЕК-32009	«Армавиа»	Сочи	113
3	29.06.2006	Ан-12БП	ЕК-12305	«Миапет-Авиа»	Баграм (Афганистан)	–
4	25.01.2008	Ан-12БП	ЕК-11660	«Аэросервис»	Пуэнт-Нуар (Конго)	–
5	24.10.2008	Ан-12БП	ЕК-12129	«Тарон-Авиа»	Шарджа (ОАЭ)	–
6	19.10.2012	Ан-12Б	ЕК-12112	«Эйр Армения»	Шинданд (Афганистан)	–
7	30.11.2012*	Ил-76Т	ЕК-76300	«Аэросервис»	Браззавиль (Конго)	7+25
8	04.12.2013	B747-281BSF	ЕК-74798	«Ветеран Авиа»	Абуджа (Нигерия)	–

* Авиационные власти Армении не признают принадлежность самолета к национальному реестру гражданских воздушных судов республики на момент катастрофы



Аэропорт Звартноц – главные воздушные ворота Армении – расположен на высоте 865 м над уровнем моря и имеет взлетно-посадочную полосу размером 3850x56 м

ДМИТРИЙ АТБАШЬЯН: «Развитию авиации мешает статус Нагорного Карабаха»



После распада СССР на его территории возникло несколько особых государственных образований. Среди них – Нагорно-Карабахская Республика (НКР) с населением свыше 146 тыс. чел., занимающая территорию площадью около 11,5 тыс. км² между дружественной ей Арменией с одной стороны и Азербайджаном и Ираном с другой. Непризнанная подавляющим большинством государств мира республика завоевала свою независимость военным путем, активная фаза боевых действий между азербайджанскими и армянскими вооруженными формированиями завершилась здесь 20 лет назад, в мае 1994 г., подписанием договора о перемирии (Бишкекского протокола). Несмотря на это, отношения между участниками конфликта по-прежнему оставляют желать лучшего. Поэтому, например, между Ереваном и Баку до сих пор нет прямого авиасообщения, а реконструкция аэропорта города Степанакерт, столицы НКР, официально сданного в эксплуатацию осенью 2012 г., периодически сопровождалась жесткой критикой со стороны Азербайджана. Как в этих условиях функционирует гражданская авиация Нагорного Карабаха и почему здесь до сих пор не осуществляются реальные коммерческие полеты, «Взлёту» рассказал начальник Управления гражданской авиации непризнанной республики Дмитрий Атбашьян.

Дмитрий Александрович, что из себя представляет гражданская авиация НКР?

Воздушный транспорт НКР сегодня – это, прежде всего, кадры: полторы–две сотни работников аэропорта Степанакерт и ЗАО «АрцАТС», предоставляющего услуги по обслуживанию воздушного движения (ОВД). Практически все они – новички в гражданской авиации. Их обучение было проведено в прекрасно оборудованном учебном центре аэропорта специалистами фирм-производителей и поставщиков полного комплекта технических средств и оборудования для всех служб организации и обеспечения полетов гражданской авиации.

Это обучение продолжается и сейчас. Постепенно с 2010 г. наши специалисты освоили практически на 100% поддержание в исправности всего этого комплекса технических средств, а также приобрели навыки самостоятельной работы.

В итоге, аэропорт, предприятие по ОВД и некоторые из служб, на которые это распространяется требованиями ICAO, были сертифицированы и признаны готовыми к приему и выпуску воздушных судов.

Помимо аэропорта и предприятия по ОВД, ведется работа по организации в составе УГА НКР нового юридического лица – авиакомпании, которая будет ориентирована на авиационно-химические работы, туристические и учебные полеты. В этих целях она будет использовать самолеты малой авиации.

Для ее нужд на территории НКР имеются несколько посадочных площадок.

Какие основные проблемы испытывает гражданская авиация НКР?

В настоящее время главная проблема гражданской авиации НКР – статус непризнанного государства со всеми проистекающими из этого последствиями.

Сегодня ни одно воздушное судно гражданской авиации не может пересечь границы НКР. Когда же в 2012 г. такая попытка была сделана, наши соседи подняли такой шум с угрозами сбивать наши самолеты с пассажирами, что от этой идеи пришлось отказаться. А ведь мы лишь собирались связать Ереван со Степанакертом рейсами 19-местных пассажирских самолетов. При этом автомобильный транспорт на этом маршруте работает без всяких ограничений.

У нас в гостях было множество иностранных делегаций и политических деятелей. Все они были, по их словам, на нашей стороне, а сенатор одного из великих государств сказал мне буквально следующее: «Ну Вы же знаете, что у нас в Европе действуют двойные стандарты!» И это в ответ на мое замечание, что гражданская авиация вообще и наша, в частности, призвана лишь способствовать реализации одного из прав человека – права на свободу передвижения. А это право, объявленное в Декларации прав человека, не зависит от статуса территории, на которой он проживает...



Обновленный аэропорт Степанакерт, единственный в Нагорном Карабахе, открылся осенью 2012 г., но пока ни одного коммерческого авиарейса не принял

Выхода из этого положения без вмешательства неких высших инстанций я не вижу.

Есть ли в Правительстве НКР государственные программы по развитию воздушного транспорта?

Ежегодно нами разрабатывается и утверждается программа развития гражданской авиации на предстоящий год. Она, в свою очередь, выстраивается на основе общей программы, разработанной в ноябре–декабре 2009 г. на пять–шесть лет вперед. наших планов по малой авиации я уже коснулся выше.

Добавлю, что мы располагаем, вероятно, лучшими в мире комплектами навесной аппаратуры Spray Miser System (США) для авиационных работ, а сельское и лесное хозяйство НКР крайне нуждаются в этих работах. В конце августа 2014 г. мы ее опробовали и убедились в ее высокой эффективности. Недавно мы закончили сертификацию нашего авиационно-учебного центра. Надеюсь в 2015 г. перевести его на самофинансирование, тем более, что стоимость обучения в нем, учитывая экономичность наших учебных самолетов, будет, вероятно одной из самых низких в СНГ. Ну и, конечно, мы постоянно ждем прорыва в нашем международном статусе и всегда готовы начать полеты сами и «открыться» для полетов гражданской авиации, в т.ч. российских авиакомпаний.

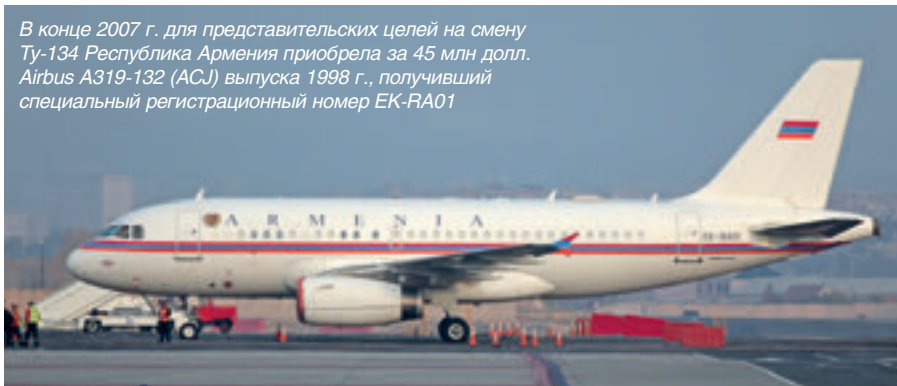
Насколько сегодня сформирована нормативно-правовая база НКР в сфере гражданской авиации?

Нормативно-правовая база НКР в сфере воздушного транспорта представлена Законом об авиации, который во многих случаях препятствовал нашему развитию. Все проблемы решались добавлениями и изменениями к этому закону, которые производились в соответствии с общим законодательством НКР. Кроме того, нами были разработаны новые и пополнены старые Авиационные правила НКР, которые, когда это требовалось, регистрировались в Министерстве юстиции НКР. Несмотря на это, нормативно-правовая база республики в сфере гражданской авиации, хоть и соответствует нашим сегодняшним реалиям, продолжает желать лучшего.

Для радикального решения проблем и, в частности, создания условий для развития в НКР малой авиации, а также с учетом опыта передовых стран, нами разработан проект Воздушного кодекса на русском, английском и армянском языках. В его разработке приняли участие наиболее опытные специалисты из числа руководителей бывшего МГА СССР, а в его основу положены рекомендации образца воздушного кодекса ICAO (RER 01/901).

В настоящее время проект находится в Минюсте НКР, где он гармонизируется с остальным законодательством.

В конце 2007 г. для представительских целей на смену Ту-134 Республика Армения приобрела за 45 млн долл. Airbus A319-132 (ACJ) выпуска 1998 г., получивший специальный регистрационный номер EK-RA01



Армен Гаспарян

рутские — в четыре раза, а в Алеппо — в шесть раз», — рассказал «Взлёту» источник в гражданской авиации Армении.

По мнению «Эйр Армения», реализовать потенциал Еревана, как транзитного авиаузла, также мешают высокие цены на авиакеросин — больше примерно на 150 долл. за тонну, по сравнению с конкурентами, например, Баку. Еще одним минусом Звартноца перевозчик считает отсутствие ангара под магистральные лайнеры, что вынуждает отправлять самолеты на «тяжелые» формы технического обслуживания за рубеж.

«Открытое небо»: что ждать?

Весной 2013 г., после ухода «Армавиа», с целью составить новую стратегию авиационного рынка правительство Армении пригласило консалтинговую компанию McKinsey & Company. По результатам совместного исследования с Фондом национальной конкурентоспособности Армении, в состав попечительского Совета которого входят представители правительства республики, видные бизнесмены Армении и диаспоры, а также один представитель международной организации, было рекомендовано перейти к политике «открытого неба».

23 октября прошлого года правительство утвердило программу-концепцию развития в стране конкурентных воздушных перевозок, направленную на либерализацию воздушного сообщения. В декабре исполнительный директор Фонда Арман Хачатрян в ходе ее презентации, в частности, сказал: «Политика «открытого неба» предполагает обеспечение ежегодного прироста ВВП на 1,5%. Мы ожидаем, что к 2016 г. в Армении будут действовать от 40 до 50 иностранных и местных авиакомпаний. Цены на авиаперелеты в Армению снизятся в среднем на 10–50%, а увеличение пассажиропотока составит 20–25%».

В январе 2014 г. Артём Мовсесян, глава Управления гражданской авиации Армении, говорил, что соглашения о либерализации воздушного сообще-

ния были заключены с Россией, США и ОАЭ. Ожидалось, что до конца года аналогичные договоренности будут достигнуты с Украиной, Ираком, Кувейтом и Туркменией.

В августе ведомство отмечало, что благодаря политике «открытого неба» местный авиарынок и география авиаперелетов расширились, и наблюдается тенденция увеличения объема пассажирских авиаперевозок. Так, с мая по июль этого года пассажиропоток через Звартноц и Ширак составил 632 тыс. чел. За аналогичный период 2013 г. эти аэропорты обслужили 469 тыс. пасс. (рост на 34,6%). При этом на авиарынок Армении вошли новые авиакомпании: Etihad Airways открыла рейсы в Абу-Даби, а Vueling — в Барселону.

Вместе с тем, у «открытого неба» есть и критики. Например, по мнению Юрия Мнацаканова, в разные годы занимавшего должности заместителя начальника Армянского УГА, начальника Управления гражданской авиации Республики Армения и гендиректора «Армянских авиалиний», не стоит забывать, что собственная гражданская авиация каждой страны — резерв ее вооруженных сил, что особо важно для Армении, поэтому предлагаемые концепцией пути преодоления кризиса в отрасли при отсутствии национального перевозчика не приемлемы.

«Международный опыт показывает, что никакой существенной связи между наличием национального перевозчика и обеспечением национальной безопасности нет, — полагает Арман Хачатрян. — Когда государство создает тепличные условия для национального авиаперевозчика, как было в случае с Арменией, ограничивая конкуренцию, предоставляя финансовые и нефинансовые преимущества, эти компании становятся «ленными» и, в результате, начинают разваливаться».

Помогут ли новые правила игры воздушному транспорту Армении вновь стать настоящим «локомотивом» экономики, как это было в советское время, мы узнаем совсем скоро.

Фрагмент обшивки хвостовой части фюзеляжа с частью регистрационного номера на месте катастрофы малайзийского Boeing 777-200 под Донецком

NBAAI

Алексей ЗАХАРОВ

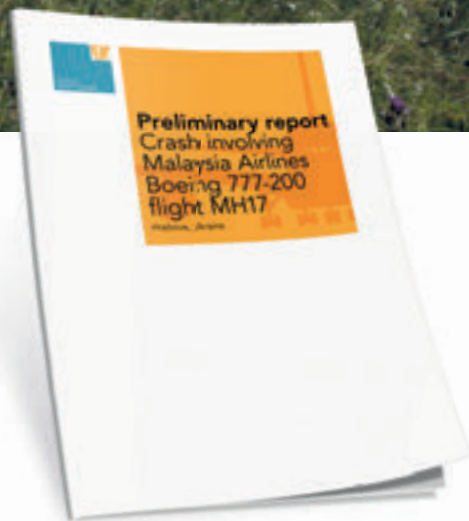
РЕЙС MH17:

О чем рассказал голландский отчет

Катастрофа пассажирского лайнера Boeing 777-200 авиакомпании Malaysia Airlines 17 июля 2014 г. под Донецком – самое обсуждаемое, хотя и трагическое авиационное событие последних месяцев. Произошедшее в зоне вооруженного противостояния на юго-востоке Украины и всего четыре месяца спустя после бесследной пропажи в марте этого года другого малайзийского гражданского самолета точно такой же модели, оно породило массу взаимных обвинений, слухов и версий, многие из которых не поддаются никакой критике. Между тем, единственным официальным документом, появившимся в ходе расследования этого авиационного происшествия, порученного по соглашению сторон Совету безопасности Нидерландов (Dutch Safety Board), пока является только Предварительный отчет, опубликованный 9 сентября 2014 г.

Вопреки ожиданиям многих журналистов и обывателей, в отчете не найти ответа на волнующий всех вопрос «кто сбил «боинг»?» (официально не констатируется даже сам факт его поражения ракетой). Специалисты знают, что вопрос «кто виноват?» в подобных «технических» расследованиях никогда и не ставится. Вместе с тем, в отчете на основе полученных комиссией объективных данных довольно подробно разбираются история и обстоятельства рокового рейса MH17, анализируются информация обнаруженных на месте происшествия бортовых самописцев и характер повреждений обломков самолета. На основании этого сделаны выводы о непосредственной технической причине катастрофы, а между строк можно найти и доказательства несостоятельности большинства «конспирологических» теорий вокруг донецкой трагедии.

С учетом того, что Предварительный отчет опубликован только на английском и голландском языках, а ряд его формулировок имеет несколько «сглаженный» и завуалированный характер, мы решили подготовить перевод наиболее существенных его фрагментов (в тексте статьи набраны курсивом, а наиболее важные, на наш взгляд, факты и выводы отчета дополнительно выделены жирным шрифтом), снабдив их комментариями. Надеемся, это позволит нашим читателям лучше разобраться с некоторыми аспектами как самой катастрофы, так и ее расследования.



Организация расследования

В соответствии с пунктом 3.1 Приложения 13 ИКАО, единственной целью данного расследования является предотвращение подобных авиационных происшествий и инцидентов. Целью этой деятельности не является установление вины или ответственности любой из сторон.

Это положение сразу дает понять: ответа на вопрос «кто сбил?» в отчете не будет. Представляется, что голландцы абсолютно правы, включив в отчет этот пункт. Политические страсти вокруг событий на Украине после падения малайзийского самолета накалились «выше верхнего предела». Дистанцирование от этих страстей – уместный в такой ситуации дипломатический ход.

Государство, на территории которого имело место авиационное происшествие, организует расследование и несет ответственность за его проведение. Однако оно может передать проведение такого расследования — целиком или частично — другому государству по взаимной договоренности и согласию (пункт 5.1).

В данном случае, Украина просила Нидерланды провести делегированное рас-

с момента катастрофы и до передачи расследования властям Нидерландов — пять дней — скорее всего, свидетельствует о том, что решение это принималось не слишком легко.

В соответствии с пунктом 7.1 Приложения ИКАО, предварительный отчет должен быть представлен в соответствующие государства и в ИКАО в течение 30 дней после происшествия.

В принципе, это вполне естественно — официальным органам нужно время, чтобы убедиться в правильности поступившей информации. Однако время реакции украинского Национального бюро по расследованию авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами — примерно 17 часов с момента катастрофы — все же представляется чрезмерным.



Boeing 777-2H6ER №28411 (9M-MRD)
авиакомпания Malaysia Airlines

следование. Это было официально согласовано в письменной форме 23 июля 2014 г. Расследование проводится Советом безопасности Нидерландов.

Для передачи расследования другой стране у Украины было два повода. Первый из них заключается в том, что республика не располагает специалистами высокой квалификации, имеющими опыт самостоятельного расследования авиационных происшествий. Катастрофу Ту-154М авиакомпании «Пулково», произошедшую под Донецком в 2006 г., расследовала комиссия Межгосударственного авиационного комитета (МАК), т.е. преимущественно российские специалисты. Катастрофой Ту-154М авиакомпании «Сибирь», упавшего в Черное море в 2001 г., также занималась Россия. Других же происшествий такого масштаба в независимом украинском небе не было.

Вторая причина — и она представляется даже более важной — нежелание Киева рисковать репутацией. Как ни крути, а версия о том, что к гибели малайзийского самолета могут быть каким-то образом причастны украинские вооруженные силы, никем официально не опровергнута. В такой ситуации взять на себя расследование — значит неминуемо дать повод обвинений в необъективности. Но время, прошедшее

с момента катастрофы и до передачи расследования властям Нидерландов — пять дней — скорее всего, свидетельствует о том, что решение это принималось не слишком легко.

В целях включения в предварительный отчет результатов комплексного расследования дата его публикации была сдвинута на три недели. Второй — довольно туманной — фразой Совет безопасности Нидерландов намекает на то, что члены комиссии по расследованию авиационного происшествия потеряли много времени, пытались попасть на место катастрофы. Но до тщательного обследования обломков самолета эксперты так и не дошли, поскольку им не была гарантирована личная безопасность в зоне боевых действий.

18 июля 2014 г. около 6 часов утра украинское Национальное бюро по расследованию авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами (NBAAI) направило уведомление, что 17 июля 2014 г. в 13.20 UTC самолет Boeing 777-200 с регистрационным номером 9M-MRD компании Malaysia Airlines исчез к западу от маршрутной точки ТАМАК. NBAAI было уведомлено Украинским государственным предприятием по обслуживанию воздушного движения (Укрээрорух), что связь с экипажем была потеряна. Сигналы от аварийного маяка самолета (ELT) были получены, и его приблизительное положение было определено.

Можно отметить, что первые неофициальные сообщения в СМИ появились примерно через час после катастрофы.

В соответствии с пунктом 4.1 Приложения 13 ИКАО (авиационные происшествия и инциденты), уведомление было направлено в Малайзию (государство регистрации самолета и эксплуатанта), США (государство пребывания разработчика и производителя самолета) и Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Уведомление было также направлено в Нидерланды и Австралию — государства, граждане которых погибли в катастрофе.

Понятно, что наибольшие человеческие потери в катастрофе понесли именно Нидерланды и Австралия (193 и 27 человек соответственно). Власти Малайзии (43 погибших) получили уведомление «по техническим причинам». Однако то, что не были уведомлены Индонезия (12 погибших) и Великобритания (10), следует считать недоработкой украинских властей.

Совету безопасности Нидерландов помогли эксперты из Австралии (ATSB), Франции (BEA), Германии (BFU), Индонезии (NTSC), Италии (ANSV), Малайзии (DCA), Российской Федерации (Росавиация), Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Украины (NBAAI), Великобритании (AAIB), США (NTSB) и Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA). Кроме того, ряд других стран предложили свою

помощь следственной группе Совета безопасности Нидерландов. На момент их предложения непосредственная поддержка не была необходимой, но их предложение было высоко оценено. Международная организация гражданской авиации уведомила Совет безопасности Нидерландов о предоставлении консультаций по процедурным вопросам для обеспечения полного соответствия стандартам и рекомендуемой практике, изложенным в Приложении 13 ИКАО.

Длинный перечень стран, из которых власти Нидерландов решили пригласить экспертов, скорее всего, имеет под собой два основания. Голландские власти (так же, как и украинские) не обладают большим опытом по части расследования серьезных авиационных происшествий. Более того, в Нидерландах не существует организации, специализирующейся на расследовании таких происшествий.

Вторая причина — стремление обеспечить максимальную открытость расследования. Дело это щекотливое, и широкое международное представительство в комиссии по расследованию явно не лишнее.

Работа комиссии

Следы происшествия находятся на открытой местности южнее и западнее населенного пункта Грабово на востоке Украины. На момент происшествия

в Украине продолжается вооруженный гражданский конфликт между вооруженными формированиями и украинскими вооруженными силами. Обломки самолета находятся в зоне, которая пребывала под контролем вооруженных формирований.

Этот абзац отражает отношение властей Нидерландов к событиям в Украине. «Вооруженный гражданский конфликт» (armed civil conflict), в котором участвует армия — вообще говоря, нонсенс. Однако официальная Гаага стремится сохранить политкорректность и беспристрастность в своей оценке происходящего в Украине, выраженной в отчете. Так что никаких сепаратистов или повстанцев — нейтральное «вооруженные формирования» (armed groups).

Получить доступ к месту нахождения обломков международной команде следователей пока не удалось. Совет безопасности Нидерландов намеревается посетить зону катастрофы, когда это будет возможно, чтобы безопасно (для экспертов) провести дальнейшее исследование обломков. Тем не менее, следователи NVAAG (украинское Национальное бюро по расследованию авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами) совершили ряд коротких визитов на место происшествия в период с 19 по 21 июля 2014 г. и сфотографировали зоны нахождения обломков.

То, что специалисты Совета безопасности Нидерландов не работали на месте катастрофы — одна из основных претензий, которые предъявляются голландским властям в ходе обсуждений в рунете. Сказывается разница в менталитетах: нашим интернет-фанатам трудно воспринять «бережное» отношение к человеческой жизни, существующее в Нидерландах.

Кроме того, сказывается непонимание «широкими массами» того, как происходит расследование авиационных происшествий. Одно дело — в короткой поездке сфотографировать обломки. И совсем другое — тщательное изучение «на месте» (как это и положено). Трудно требовать от эксперта вдумчивого исследования, когда он подсознательно находится в ожидании обстрела. Тут недалеко и до того, чтобы не заметить важного нюанса или даже сделать не вполне корректное умозаключение.

Конечно, чем больше времени пройдет от момента катастрофы до исследования обломков — тем меньше шансов установить истину. Однако не стоит осуждать голландцев за то, что они берегут жизни своих (и чужих) специалистов.

Следственная группа провела свое расследование из Киева (Украина) в течение трех недель. После этого периода команда была переведена в офис Совета безопасности Нидерландов.

Рейс МН17: хроника событий июль–сентябрь 2014 г. (время приведено к московскому)

17 июля, 14.31 — самолет Boeing 777-200 (9M-MRD) авиакомпании Malaysia Airlines вылетел рейсом МН17 из амстердамского аэропорта Схипхол в Куала-Лумпур

17 июля, 16.53 — самолет вошел в Днепропетровскую зону контроля воздушного пространства («Днепр-контроль»)

17 июля, 17.19.56 — последний ответ экипажа МН17 по радиосвязи диспетчеру «Днепр-контроль»

17 июля, 17.20.03 — конец записи на бортовых регистраторах самолета

17 июля, 17.37 — в «Сводках от Игоря Стрелкова и Ополчения» появляется сообщение (цитата по сайту pravda-tv.ru): «В районе Снежного только что сбили Ан-26, валяется где-то за шахтой «Прогресс»

17 июля, 18.30 — появление в мировых СМИ первых сообщений об исчезновении самолета, выполнявшего рейс МН17, а затем и о его катастрофе

17 июля, 19.40 — власти ДНР подтвердили факт падения самолета

17 июля, 19.50 — «Укразоруж» объявил о начале расследования авиационного происшествия

17 июля, 20.00 — президент Украины Петр Порошенко заявил, что, возможно, самолет был сбит, однако Вооруженные силы Украины к этому отношения не имеют

17 июля, 20.20 — Малайзия объявила о создании комиссии по расследованию катастрофы самолета компании Malaysia Airlines

17 июля, 20.30 — Президент РФ Владимир Путин проинформировал президента США Барака Обаму о крушении малайзийского самолета

17 июля, 21.10 — «Укразоруж» передал компании Malaysia Airlines координаты последнего зафиксированного места нахождения самолета

17 июля, 21.30 — «Аэрофлот» принял решение о выполнении полетов в обход Украины; о принятии аналогичного решения объявили и другие перевозчики

17 июля, 21.40 — Украина сформировала государственную комиссию по расследованию авиакатастрофы в Донецкой области

17 июля, 22.00 — Государственная служба по чрезвычайным ситуациям (ГСЧС) Украины

объявила, что ведет поисковые работы на месте крушения самолета

17 июля, 22.30 — власти Великобритании предложили создать Совет Безопасности ООН для обсуждения катастрофы

17 июля, 23.10 — Росавиация заявила, что расследование авиационного происшествия должен вести Межгосударственный авиационный комитет, поскольку Украина входит в его состав

17 июля, 23.20 — Eurocontrol объявил о закрытии зоны восточной Украины для полетов гражданской авиации

17 июля, 23.40 — США предложили Украине помощь в проведении расследования катастрофы

18 июля, 00.30 — СМИ со ссылкой на американские спецслужбы сообщили, что малайзийский лайнер был сбит ракетой класса «земля-воздух»

18 июля, 04.00 — Malaysia Airlines обнародовала количество и гражданство погибших в результате катастрофы

18 июля, 06.00 — украинское Национальное бюро по расследованию авиационных проис-

По неофициальной информации, «расследование из Киева» свелось к ожиданию момента, когда эксперты смогут выехать на место нахождения обломков самолета. Однако полноценных гарантий безопасности группа так и не получила, а камеральное расследование можно вести и в уютной Гааге.

В соответствии с Приложением 13 ИКАО, следственная группа Совета безопасности Нидерландов включает аккредитованных представителей и технических консультантов из Малайзии (государство регистрации и пребывания эксплуатанта), Украины (государство места происшествия), Российской Федерации (государство, которое предоставило информацию по запросу), Великобритании (государство пребывания разработчика и производителя двигателей), США (государство пребывания разработчика и производителя самолета) и Австралии (государство, которое предоставило информацию по запросу).

То, что в списке находится Австралия, вызывает некоторое недоумение. Скорее всего, единственный запрос, который эта страна могла получить, касается возможных террористов среди пассажиров с австралийскими паспортами, летевших рейсом МН17. Но тогда почему не упомянута Индонезия — мусульманская страна, в которой наличие террористов

представляется более вероятным, чем в тихой Австралии? Скорее всего, здесь опять имеет место «дипломатический полет».

Что касается представительства России, то на данном этапе расследования оно формально обусловлено предоставлением данных радиолокационной обстановки от ростовского центра УВД и записи переговоров с участием диспетчеров этого центра. В принципе, эти данные не являются особо значимыми для расследования (они дублируют украинские). Однако в дальнейшем следственной группе могут понадобиться, скажем, данные по характеристикам зенитно-ракетных комплексов (ЗРК), управляемых ракет и их боевых частей советского производства. Так что приглашение голландцами России к участию в расследовании выглядит вполне логично.

Хотя основная причина, скорее всего, другая. Западные СМИ (да и политики тоже) с самого начала не скупилась на голословные обвинения России в том, что гибель малайзийского лайнера произошла при ее прямом, либо косвенном («самолет сбили поддерживаемые Москвой сепаратисты») участии. И только задействование специалистов из России в непосредственном расследовании катастрофы дает основания для

того, что оно будет воспринято, как беспристрастное.

Маршрут полета

По данным УВД, в 13.00 экипаж рейса МН17 запросил отклонение от маршрута на 20 миль (примерно 37 км) влево в связи с погодными условиями. Этот запрос был согласован диспетчером центра УВД с позывным «Днепр-контроль».

Популярные в рунете «конспирологические» версии катастрофы рейса МН17 часто содержат вопрос: «Зачем это украинские диспетчеры увели самолет с трассы?». Приведенный фрагмент Предварительного отчета Совета безопасности Нидерландов дает на этот вопрос однозначный ответ.

На момент происшествия рейс МН17 находился в зоне Днепропетровского центра управления воздушным движением (УКДВ) в восточной части Украины. Укразрорух выпустил уведомление NOTAM, которое ограничивает доступ в воздушное пространство ниже эшелона FL320 (около 9800 м) в южной части этого района вследствие военных действий между вооруженными группами и украинскими вооруженными силами.*

Уведомление NOTAM A1383/14 установило временное закрытие для полетов зоны от поверхности земли до высоты FL260 (около 7900 м) в пределах опре-

шесть с гражданскими воздушными судами разослало официальное уведомление об исчезновении самолета

18 июля, 10.30 — официальный Киев заявил, что донецкие ополченцы не захватывали системы ПВО, принадлежащие Вооруженным силам Украины

18 июля, 16.00 — Обладминистрация Донецкой области сообщила, что специалисты ГСЧС обнаружили бортовые регистраторы упавшего самолета

18 июля, 20.00 — президент США Барак Обама заявил, что Вашингтон располагает достоверными данными, подтверждающими, что самолет Malaysia Airlines был сбит зенитной ракетой, выпущенной с контролируемой сепаратистами территории

19 июля, 06.00 — пресс-служба президента Украины Петра Порошенко распространила заявление с выражением соболезнования главам государств, граждане которых погибли в результате крушения самолета Malaysia Airlines над Украиной

19 июля, 09.00 — Министерство обороны РФ призвало своих украинских коллег предоставить международным экспертам учетные данные управляемых ракет классов «воздух-воздух» и «земля-воздух»

19 июля, 13.30 — Совет национальной безопасности Украины заявил, что власти не полагают ни одним бортовым регистратором самолета Malaysia Airlines

19 июля, 15.00 — в Киев прибыла группа экспертов из Малайзии, в состав которой входит более 130 человек

19 июля, 22.00 — Служба безопасности Украины заявила, что имеет неоспоримые доказательства того, что самолет Malaysia Airlines был сбит зенитно-ракетным комплексом «Бук»

22 июля, 01.30 — власти ДНР передали представителю Малайзии бортовые регистраторы упавшего лайнера

23 июля — Украина и Нидерланды подписали соглашение о передаче расследования обстоятельств катастрофы Совету безопасности Нидерландов

24 июля — власти ДНР заявили, что вооруженные формирования непризнанной республики не располагают зенитно-ракетными комплексами «Бук»

28 июня — Совет национальной безопасности и обороны Украины обнародовал информацию, что причиной гибели пассажиров рейса МН17 эксперты считают взрывную декомпрессию

28 июля — ополченцы сообщили, что ночью в районе села Рассыпное, близ которого находятся обломки упавшего малайзийского самолета, был бой с применением бронетанковой техники

31 июля — Верховная Рада Украины ратифицировала соглашение о работе международной комиссии по расследованию происшествия на месте нахождения обломков самолета Malaysia Airlines

6 августа — премьер-министр Нидерландов Марк Рютте объявил об отзыве группы по расследованию катастрофы из Украины

9 сентября — Совет безопасности Нидерландов обнародовал предварительный отчет по результатам расследования обстоятельств катастрофы самолета Malaysia Airlines

10 сентября — представитель Совета безопасности Нидерландов сообщила, что ключом к разгадке может стать исследование посторонних предметов, найденных в телах экипажа самолета

19 сентября — согласно информации МИД Нидерландов, заключительный отчет о расследовании обстоятельств катастрофы самолета Malaysia Airlines может быть готов к лету 2015 г.



«Українська»

Воздушная обстановка в зоне ответственности Днепропетровского центра УВД на 13.20 UTC 17 июля 2014 г. Красной линией показана пройденная часть маршрута рейса МН17, красным пунктиром – планировавшаяся и согласованная с диспетчером. На карту нанесено также фактическое положение на этот момент времени трех других коммерческих авиалайнеров, находившихся в данном районе, с указанием их типа и эшелона

деленной области на востоке Украины. Действие NOTAM охватывало период времени с 00.00 1 июля 2014 г. до 23.59 28 июля 2014 г. В тексте NOTAM говорится, что государственные воздушные суда Украины допускаются в эту зону, а гражданские самолеты должны иметь разрешение от командования вооруженных сил Украины для полета в области, упомянутой в NOTAM, на высотах ниже FL260.

NOTAM A1492/14 установило временный запрет полетов на высотах от FL260 до FL320 в зоне, находящейся в восточной части временно закрытой области, установленной NOTAM A1383/14. Действие NOTAM A1492/14 охватывало период времени с 18.00 14 июля 2014 г. до 23:59 14 августа 2014 г. Ограничение не распространялось на рейсы государственных воздушных судов Украины.

На момент происшествия рейс МН17 совершал полет на высоте эшелона FL330 (около 10 000 м), в разрешенной для полетов области воздушного пространства над запретной зоной, упомянутой последней NOTAM.

Разбираться в содержании упомянутых в предварительном отчете уведомлений NOTAM вовсе не обязательно – достаточно последнего абзаца, выделенного Советом безопасности Нидерландов. Полет малайзийского лайнера проходил в зоне, которая не была закры-

та авиационными властями Украины. Закрытие (или незакрытие) неба в зоне вооруженных конфликтов – достаточно сложный вопрос международного права. Однако не подлежит сомнению одно: власти страны, над территорией которых существует военная угроза для пассажирских самолетов, обязаны гарантированно закрыть зоны, в которых эта угроза существует. В полной мере Киев этого не сделал, и в этой части его ответственность за произошедшее сомнений не вызывает.

Согласно информации, полученной от NVAАI, зафиксированные данные наблюдения УВД показали, что во время происшествия с рейсом МН17 в той же области воздушного пространства, в которой действовали указанные ограничения, находились три других коммерческих авиалайнера. Два из них следовали в восточном и один – в западном направлении. Все они были под контролем РЛС Днепропетровского центра УВД. В 13.20 расстояние между МН17 и ближайшим из трех других самолетов составляло примерно 30 км.

Это сообщение подрывает еще одну популярную в рунете версию: «Малайзийский лайнер был сбит украинским штурмовиком Су-25». Военных самолетов в зоне, где могла быть выполнена атака, не отмечено. Упомянутый на известной пресс-конференции

Минобороны России «предположительно Су-25» вышел на высоту порядка 3000 м (ниже ростовские РЛС воздушную обстановку не фиксируют из-за рельефа местности) и спустя несколько минут вновь ушел вниз, за радиогоризонт. Атаковать идущий на десятикилометровой высоте «боинг» он никак не мог.

Другой вывод, который можно сделать из этого фрагмента части отчета – рейсу МН17 просто «не повезло». Скорее всего, катастрофа с той же вероятностью могла произойти и с любым другим самолетом, находившимся в то же время в той же зоне.

Экипаж и самолет

Вследствие того, что рейс МН17 имеет большую продолжительность, экипаж самолета состоял из четырех человек: двух командиров воздушного судна (КВС) и двух вторых пилотов. Согласно информации, полученной от Malaysia Airlines, все члены летного экипажа имели соответствующую квалификацию для выполнения коммерческих полетов на Boeing 777 с пассажирами на борту и имели действующие медицинские свидетельства. Оба КВС имели более 10 000 ч налета, из которых более 7000 ч – на самолетах типа Boeing 777. Оба вторых пилота имели более 3000 ч налета, из которых чуть более 200 ч приходилось на Boeing 777.

Квалификация экипажа, в общем, сомнений не вызывает. С другой стороны, можно вспомнить обстоятельства катастрофы рейса АF447 (см. «Взлет» №7/2011 с. 40–46). Тогда формально опытные пилоты поставили самолет в безвыходное положение, притом, что справиться с аварийной ситуацией было вполне возможно. Впрочем, обстоятельства катастрофы рейса МН17 практически исключают версию ошибки экипажа.

Boeing 777-2H6ER – широкофюзеляжный пассажирский самолет, оснащенный двумя двигателями Rolls Royce Trent 892В. Он был изготовлен в США в 1997 г. и имел серийный №28411. По данным, полученным от эксплуатанта, самолет был допущен к полетам 16 ноября 2013 г. после выполнения ремонта. Последняя проверка технического состояния была выполнена 16 апреля 2014 г.

Прибытию самолета в амстердамский аэропорт Схипхол предшествовал инцидент. Технические документы, полученные от сервисного агента показали, что во время пребывания в амстердам-

*NOTAM (Notice to Airmen) – уведомление, выпускаемое авиационными властями для предупреждения экипажей самолетов о потенциальных опасностях на маршруте полета или в зонах, которые могут повлиять на безопасность полета

«Черные» ящики

ском аэропорту Схинхол была выполнена доливка моторного масла в двигатель №1 (левый). В документах отмечено, что потребление масла в течение предшествующего полета было в пределах нормы. О жалобах на техническое состояние самолета или его систем не сообщалось. В транзитной регистрационной документации подтверждается, что заправка и транзитная проверка были проведены для полета в международный аэропорт Куала-Лумпур. Согласно документам, перед вылетом самолет находился в пригодном для выполнения полетов состоянии, никаких известных технических неполадок не было.

Данные о возрасте самолета и его техническом состоянии, представленные в предварительном отчете Советом безопасности Нидерландов, не дают оснований для беспокойства.

В принципе, недостаток масла по неустановленной причине, зафиксированный на одном из двигателей в Амстердаме, есть повод для размышлений. Однако данные бортового регистратора полетных данных (см. ниже) свидетельствуют, что двигатели работали нормально. Представить фатальный отказ двигателя, причем развившийся так быстро, что его не зафиксировали многочисленные датчики, достаточно сложно. Других данных, могущих лечь в основу версии «катастрофа произошла по причине отказа техники», на этапе предварительного расследования не найдено.

Метеорологическая информация была получена от Королевского метеорологического института Нидерландов (KNMI) и Метеобюро Великобритании. На момент происшествия Украину накрывала активная зона пониженного давления с кучево-дождевой облачностью и грозовой активностью. Наиболее интенсивная метеорологическая активность наблюдалась по линии, проходящей на северо-запад от Крыма на Западную Украину. Изолированные грозовые зоны наблюдались ближе к месту происшествия, с отдельными молниями, зафиксированными на юго-западе от Донецка.

В целом метеорологических явлений, представляющих опасность для рейса MH17 зафиксировано не было. Экипаж проявил разумную осторожность, запросив изменение маршрута для обхода потенциально опасных грозовых зон (см. выше). В какой степени это отклонение от трассы L980 могло повлиять на последующие события, пока сказать сложно.

Бортовые регистраторы не были извлечены из обломков представителями следственной группы, действующими в соответствии с Приложением 13 ИКАО, однако лица, неизвестные группе, изъяли их с места происшествия. 21 июля 2014 г. регистраторы были переданы официальному представителю Малайзии в Донецке членами вооруженного формирования, контролирующего зону (нахождения обломков). Регистраторы были доставлены на поезде из Донецка в Харьков представителем Малайзии в сопровождении представителей Нидерландов, а затем перевезены в Киев представителем Малайзии в сопровождении представитель Нидерландов и ИКАО. 22 июля 2014 г. в Киеве регистраторы были переданы представителям Совета безопасности Нидерландов.

Сразу после передачи представителям Совета безопасности Нидерландов, в сопровождении международной груп-



Параметрический бортовой самописец с борта 9M-MRD



Речевой самописец с разбившегося «боинга»

Схема разброса групп фрагментов конструкции самолета и последняя зафиксированная бортовым самописцем FDR точка его нахождения



ны специалистов по авиационной безопасности из Германии, Малайзии, Нидерландов, Украины, Великобритании, США, а также представителей ИКАО, регистраторы были доставлены в лабораторию Бюро по расследованию авиационных происшествий в Фарнборо (Великобритания). В Фарнборо к группе присоединился французский специалист, после чего началось считывание данных из обоих бортовых регистраторов. Позже к группе присоединился также представитель Межгосударственного авиационного комитета.

Никаких доказательств или признаков манипуляции с бортовыми регистраторами обнаружено не было.

«Исчезновение с последующим появлением» бортовых регистраторов — один из моментов, питающих уже упомянутые «конспирологические» версии. Однако действия «вооруженных формирований» вполне логичны. Комиссия по расследованию авиационного происшествия на место нахождения обломков явно не торопится, а мало ли что может случиться с регистраторами в зоне боевых действий...

Кстати, поведение «вооруженных формирований» с «черными ящиками» косвенно может свидетельствовать о том, что к гибели самолета они отношения не имеют (или не знают об этом). В самом деле, зачем представлять регистраторы комиссии, ведущей расследование — мало ли что там может быть записано? Однако ополченцы передали официальным лицам крайне важные для установления истины приборы. При

этом они дождались приезда представителя стороны, заинтересованной в объективном расследовании. Перспектива передать регистраторы украинским властям ополченцев явно не устраивала.

Корпус бортового речевого регистратора был поврежден и, хотя модель и серийный номер были нечитаемыми на маркировочной табличке, серийный №1366, представленный Malaysia Airlines, был подтвержден выштамповкой на нижней части корпуса. Внешние повреждения, обнаруженные на регистраторе, характерны для поврежденного от удара, внутренний модуль памяти цел. Емкость записи этого регистратора составляет 30 минут.

Данные за полные 30 минут были успешно считаны и содержали достоверную информацию о полете. Часть информации регистратора соответствует сеансу связи самолета с центром УВД.

Запись также включает сообщения экипажа, которые не дают никаких свидетельств о чем-то аномальном в ходе полета. Аудиозапись регистратора заканчивается внезапно. Повторное прослушивание не выявило никаких звуковых сигналов или речевых оповещений о неполадках систем.

Нет звуковых сигналов или речевых оповещений об отказах в работе систем самолета и на записи с микрофонов в кабине экипажа, которая завершается в 13.20.03. Переговоры экипажа не дают никаких свидетельств о каких-то аномалиях в полете.

Одна из загадок рейса МН17 — внезапное прекращение записей на обоих регистраторах — речевом и полетной

информации. С учетом того, что они разнесены по длинному фюзеляжу самолета, это действительно маловероятно.

Однако маловероятно — не значит невозможно. В конце концов, Boeing 777 — пассажирский самолет, и его системы не проектировались в расчете на боевые повреждения. Так что специалисты наверняка смогут найти объяснение внезапному и одновременному обрыву записей.

Маркировочная табличка на корпусе регистратора полетных данных содержит информацию о наименовании модели Model 980-4700-003 производства Allied Signal и серийном №2196. Эти данные согласуются с информацией, предоставленной Malaysia Airlines. Регистратор поврежден, но внутренний модуль памяти цел. Внешние повреждения, обнаруженные на регистраторе, характерны для повреждений от удара. Информация из регистратора, который может записывать оперативные данные в течение 25 часов, была успешно считана и содержала достоверные данные о ходе полета.

Считанные полетные данные были расшифрованы с помощью нескольких программных инструментов от различных производителей. Данные согласуются с другой имеющейся информацией о полете рейса МН17. Кроме того, уникальный 24-битовый номер воздушного судна по коду ИКАО, который выдается государством регистрации (Малайзия), соответствовал 24-битовому номеру воздушного судна по коду ИКАО, который был записан на регистраторе. Государство регистра-

Анализ обломков

ции зарегистрировало самолет с этим кодом как 9M-MRD.

Здесь явный «подкоп» под, пожалуй, самую невразумительную из «конспирологических» версий июльской катастрофы. Она гласит, что упавший под Донецком Boeing 777, якобы, на самом деле – аналогичный самолет той же компании Malaysia Airlines, имеющий регистрационный номер 9M-MRO и пропавший в марте текущего года.

Но «конспирологи» вряд ли сдадутся. Адепты столь нелепой версии легко поверят и в такую мелочь, как фальсификацию данных бортовых регистраторов...

Данные регистратора полетных данных показали, что самолет совершал полет на высоте эшелона FL330, с постоянным курсом 115° и при постоянной воздушной скорости 293 узла (скорость относительно земли 494 узла, что соответствует 915 км/ч).

Все параметры двигателей были в норме для крейсерского полета. До окончания записи в 13.20.03 не обнаружено никаких предупреждений или предостережений от систем самолета.

В этой части отчета наверняка забыли указать, что данные относятся к последним минутам нормального полета. Ведь до этого самолет маневрировал, обходя грозовую зону. Но если принять упомянутое допущение, то все выглядит логично. Катастрофа с высокой степенью вероятности вызвана «внешними» причинами – техника и пилоты вели себя штатно.

Обломки самолета, выполнявшего рейс MH17, были обнаружены на большой территории в окрестностях населенных пунктов Рассыпное и Грабово в восточной части Украины. Основной район нахождения обломков расположен на удалении 8,5 км при курсе 080° от последнего известного местоположения самолета в полете.

На месте происшествия было сделано большое количество фотографий, что позволило идентифицировать отдельные части конструкции, а также провести предвари-

тельную оценку локализации и характера повреждения фюзеляжа и двигателей.

Обломки самолета, идентифицированные по фотографиям, сделанным на месте, и по спутниковым снимкам, содержат множество больших и малых фрагментов, распределенных по площади размером примерно 5x10 км. Части фюзеляжа, грузы и багаж пассажиров рассеяны по всему району нахождения обломков.

Собственно, ничего особо нового этот раздел отчета не содержит – то, что самолет начал разрушаться еще в воздухе,



Фрагмент киля

DCA Malaysia



Место сосредоточения основного количества обломков самолета: части двигателей (1), фрагменты конструкции крыла (2) и стойка основной опоры шасси (3)

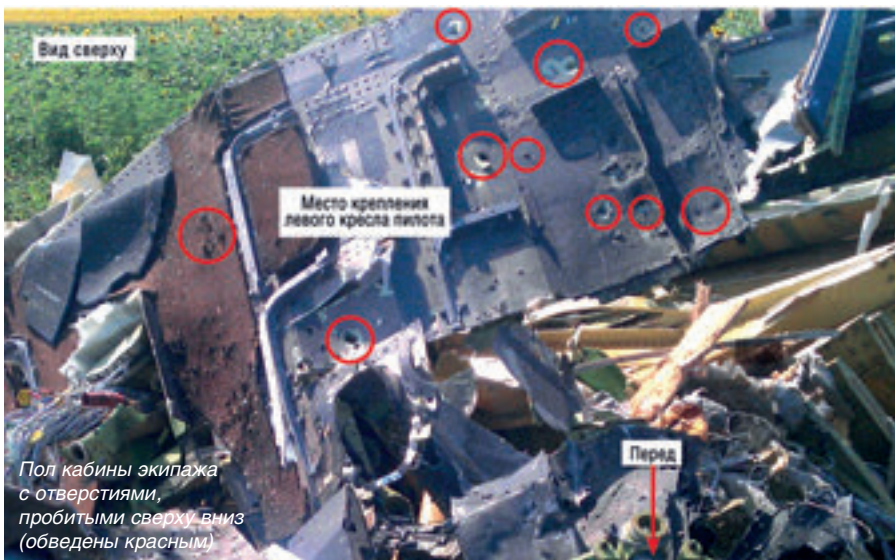
NBAAI

DCA Malaysia



Фрагмент обшивки носовой части фюзеляжа под остеклением фонаря кабины экипажа с многочисленным количеством небольших отверстий от внешнего проникающего воздействия

NBAAI



Пол кабины экипажа с отверстиями, пробитыми сверху вниз (обведены красным)

DCA Malaysia



Внутренняя поверхность фрагмента конструкции верхней части («потолка») кабины экипажа с проникающими снаружи повреждениями внешними объектами

известно давно. То, что размеры зоны нахождения обломков сопоставимы с удалением от последнего известного места нахождения самолета, может говорить о том, что разрушение началось на большой высоте и, скорее всего, вызвано аэродинамическими нагрузками на серьезно поврежденный планер самолета. Это косвенно свидетельствует, что внешнее воздействие на самолет было сильным.

Большая часть обломков кабины экипажа и передней части фюзеляжа найдены в районе, ближайшем к последней позиции самолета, зафиксированной регистратором полетных данных. Среди этих обломков фрагменты кабины, переднего грузового отсека и боковой стенки фюзеляжа. Обломки кабины располагаются в южной части населенного пункта Россыное, в 2,3 км на восток от последней позиции самолета, зафиксированной регистратором полетных данных.

То, что обломки кабины были найдены близко к последнему известному месту нахождения самолета, подтверждает (хотя и не с полной достоверностью) то, о чем говорилось неофициально: внешнее воздействие на планер самолета было максимальным в его носовой части, скорее всего, в задней части пилотской кабины или непосредственно за ней.

Повреждения элементов носовой части фюзеляжа и кабины экипажа соответствуют повреждениям, которые можно было бы ожидать от большого количества объектов с высокой энергией, проникших в самолет извне.

Осторожность выражений Предварительного отчета Совета безопасности Нидерландов многих раздражает. Однако таковы нормы (скорее, неписанные) предоставления информации в подобных случаях. Можно вспомнить, что комиссия по расследованию катастрофы Ту-154М в 2001 г. первоначально охарактеризовала повреждения обшивки как «пробоины, похожие на пулевые» — и лишь впоследствии они были идентифицированы, как нанесенные поражающими элементами боевой части ракеты комплекса С-200.

Что в итоге?

Главные выводы Предварительного отчета Совета безопасности Нидерландов о расследовании катастрофы рейса MH17 кратко представлены на его 30-й странице (всего их 34):

На основании предварительных исследований, проведенных к настоящему времени, можно сделать вывод, что никаких свидетельств отказов авиационной тех-

Погибшие в мирном небе

ники или ошибочных действий экипажа вплоть до конца записей бортовых самописцев не имеется.

Повреждения элементов конструкции носовой части фюзеляжа свидетельствуют о том, что самолет подвергся внешнему воздействию большого числа обладающих высокой энергией объектов, что, по всей видимости, привело к нарушению структурной целостности планера самолета и его разрушению в воздухе.

Подведем некоторые итоги. Предварительный отчет Совета безопасности Нидерландов об обстоятельствах катастрофы самолета Boeing 777 компании Malaysia Airlines в полной мере соответствует требованиям к документам такого типа. Он дает ответы только на некоторые вопросы, касающиеся исправности самолета, адекватности действий экипажа и наземного персонала, параметров полета и непосредственных причин, вызвавших падение самолета, — но и этого вполне достаточно, чтобы снизить накал «брожения умов» вокруг этой трагедии.

Да, вопросы остаются. В частности, многих интересует, почему в отчет не вошла информация о посторонних предметах, обнаруженных в телах пассажиров рейса MH17 (это было обнаружено Советом безопасности Нидерландов вскоре после публикации отчета). Ответ может быть прост: к тому моменту могло быть не готово официальное заключенное медиков, или же голландские власти просто решили не включать в отчет эти данные. В любом случае, это не умышленное умолчание — ибо зачем тогда Совету безопасности Нидерландов было вообще доводить до сведения СМИ эту информацию?

Узнаем ли мы когда-нибудь, что на самом деле произошло с рейсом MH17 и кто виноват в гибели самолета и 298 человек на его борту? Возможно. А, может быть, и нет. Уже не раз упоминавшаяся катастрофа самолета авиакомпании «Сибирь» над Черным морем так и не получила окончательной (т.е. судебной) оценки.

Возможно, какой-то результат дадут обещания наград за представление информации, проливающей свет на эту катастрофу, — таких объявлений было сделано уже несколько. Возможно, что успеха добьются родственники погибших из Германии, которые предъявили отдельный иск властям Украины. А возможно, что тайна рейса MH17 так и останется тайной — как уже не раз бывало в истории авиации. Тем более, когда в истории замешана «большая политика»...

11 сентября 1968 г. Средиземное море. SE-210 Caravelle III (F-BOHB), Air France. Сбит зенитной ракетой ПВО Франции. Число погибших — 95.

В ходе выполнения снижения экипаж доложил о пожаре на борту. Не долетев до ВПП аэропорта Ниццы, самолет упал в воду. Лишь через сорок с лишним лет бывший министр обороны признал, что самолет погиб в результате попадания отклонившейся от траектории наведения ЗУР.

21 февраля 1973 г. Синайский полуостров. Boeing 727 (5A-DAN), Libyan Arab Airlines. Сбит истребителями ВВС Израиля. Число погибших — 108.

В результате сильного попутного ветра и ошибки экипажа самолет пролетел территорию Египта и оказался над Синайским полуостровом, контролируемым Израилем. При попытке пары истребителей F-4 посадить Boeing на израильской авиабазе его командир неверно оценил ситуацию и попытался уйти в сторону Египта. Самолет был поврежден в результате пушечного огня истребителей и разбился при попытке совершить вынужденную посадку. Несколько человек (в т.ч. второй пилот) выжили.

20 апреля 1978 г. Кольский полуостров. Boeing 707 (HL7429), Korean Air Lines. Совершил вынужденную посадку после попадания ракеты, запущенной перехватчиком Су-15 авиации ПВО Советского Союза. Число погибших — 2.

Вследствие ошибки экипажа самолет вошел в воздушное пространство СССР, при попытке перехвата попытался уйти в сторону Финляндии. В результате попадания ракеты «воздух–воздух» Boeing получил серьезные повреждения и совершил вынужденную посадку на лед озера. Два пассажира погибли в результате поражения осколками боевой части ракеты, еще 13 получили ранения.

8 июня 1980 г. Ангола. Як-40 (D2-TYC), Angola Airlines. На маршруте по ошибке сбит огнем своей ПВО (по другой версии — истребителем ВВС Замбии). Число погибших — 19.

27 июня 1980 г. Тирренское море. DC-9 (I-TIGI), Itavia Aerolinee. Сбит истребителем при попытке перехвата самолетов ВВС Ливии. Число погибших — 81 (в т.ч. 13 детей).

По неофициальным данным, DC-9 был сбит французским истребителем, участвовавшим в учениях НАТО. Считается, что пара самолетов ливийских ВВС пыталась проникнуть в район учений, укрывшись в «радио-

локационной тени» итальянского лайнера. Головка наведения одной из пущенных по ливийцам ракет «воздух–воздух» самопроизвольно произвела перезахват цели, и в результате УРВВ попала в DC-9.

1 сентября 1983 г. Охотское море. Boeing 747 (HL7442), Korean Air. Сбит истребителем Су-15 авиации ПВО Советского Союза. Число погибших — 269.

Самолет в ходе выполнения полета отклонился от маршрута на 500 км (по западной версии — по причине сбоя навигационной системы и халатности экипажа, по советской версии — в результате провокации с участием американского самолета-разведчика RC-135). Для его перехвата были подняты истребители, базировавшиеся на Камчатке, но приказа о стрельбе на поражение не было, и Boeing продолжил полет почти до Сахалина, где и был сбит.

3 июля 1988 г. Персидский залив. A300-B2 (EP-IBU), Iran Air. Сбит зенитной ракетой, запущенной с американского крейсера УРО Vincennes. Число погибших — 290.

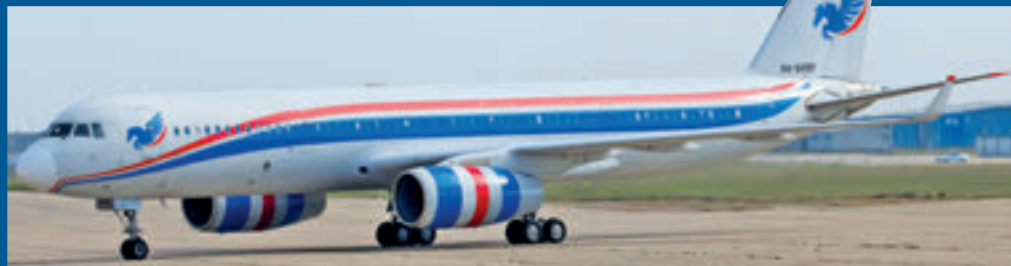
В момент поражения ЗУР иранский самолет летел по международной трассе, нанесенной на планшетах ПВО корабля. Однако командир крейсера принял пассажирский лайнер за боевой самолет ВВС Ирана, и отдал приказ на применение зенитно-ракетного комплекса. Реакция офицера была обусловлена тем, что годом ранее атаке с воздуха в этом же районе подвергся фрегат ВМС США Stark, при этом погибли 28 членов экипажа корабля. Сообщалось, что командир крейсера был отстранен от должности, однако впоследствии награжден орденом «Легион почета» за службу в 1987–1989 гг.

4 октября 2001 г. Черное море. Ту-154М (RA-85693), авиакомпания «Сибирь». Сбит зенитной ракетой комплекса С-200 в ходе учений ПВО Украины. Число погибших — 78.

Представители Украины сначала опровергали сам факт проведения учений, но потом вынуждены были его признать. Согласно заключению Межгосударственного авиационного комитета, проводившего расследование происшествия, самолет был сбит ЗУР ПВО Украины. Украинские официальные лица в своих выступлениях сначала опровергали, но позже подтверждали эту версию. Однако в конечном итоге украинские суды не признали вины своих зенитчиков, мотивируя это тем, что поражение Ту-154М произошло за пределами официальной технической дальности ракеты комплекса С-200.

«ЭКИПАЖ» С НОВА ПОЛЕТИТ. Теперь – на Ту-204СМ

Пока отечественные авиакомпании и госзаказчики никак не определятся с закупкой новых пассажирских лайнеров Ту-204СМ, одному из двух имеющихся опытных самолетов этого типа нашлось неожиданное применение. Он станет «героем» нового художественного фильма «Экипаж», к съемкам которого приступила киностудия «ТриТэ» Никиты Михалкова. Для этого ОАО «Спектр-Авиа» по договору с ОАО «Туполев» изменило с помощью самоклеящихся пленок аскетичную ливрею опытного борта RA-64151 на новую, а сам



Тимофей Никитин

лайнер перелетел из Жуковского в аэропорт Внуково.

«Экипаж» станет вторым художественным фильмом отечественного производства, снятым в формате IMAX (первым был

«Сталинград», выпущенный той же студией «ТриТэ»). Режиссёру фильма Николаю Лебедеву будет помогать создатель легендарного советского «Экипажа» Александр Митта. В главных ролях снимутся Данила Козловский, известный по нашумевшему фильму «Легенда №17», а также Владимир Машков, который уже играл пилота в фильме «Кандагар», правда пилотировал он тогда грузовой Ил-76.

Оригинальный фильм-катастрофа Александра Митты «Экипаж» 1979 г. собрал более 70 млн просмотров, заняв 3-е место проката в 1980 г. и 6-е место среди всех фильмов советского производства. Для его съемок использовался Ту-154Б (СССР-85131) Бориспольского авиаотряда «Аэрофлота», который еще

в 1976 г. был отстранен от полетов с пассажирами из-за случайно разлитой на борту в одном из рейсов ртути и затем передан Управлению учебных заведений МГА СССР. Для создания же самых захватывающих сцен «Мосфильму» тогда предоставили другой лайнер – Ту-154А (СССР-85087), который был поврежден огнем после возгорания в аэропорту Толмачёво, но его хвостовая часть осталась цела.

Создатели нового «Экипажа» не считают его ремейком легендарной картины Митты, хотя для построения сюжета и используют схожие идеи. Съемки с участием Ту-204СМ начались в сентябре во Внуково, а затем будут продолжены в Крыму. На экраны фильм должен выйти через год, осенью 2015-го. **А.Б.**



instagram.com/vlighterewfilm

GE
Measurement & Control



Видеобороскоп Mentor поможет принять самое верное решение

Компания GE представляет современный видеобороскоп™ – Mentor Visual iQ™

Видеобороскоп Mentor Visual iQ™ помогает проводить осмотры труднодоступных областей промышленного оборудования быстрее и более точно. Обмен данными в режиме реального времени, интуитивно понятный сенсорный дисплей, настраиваемые профили и 3D фазовые измерения – всего лишь часть технических возможностей, поднимающих производительность эндоскопических осмотров на новый уровень. Расширенные интеллектуальные возможности нового видеобороскопа VideoProbe™ Mentor Visual iQ™ не только увеличивают производительность оптического контроля, но и делают Ваши результаты контроля более достоверными.

Узнайте больше о том, как GE меняет Ваши представления о видеобороскопах для осмотра критического промышленного оборудования на сайте mentorvisualiQ.com

Россия, 107023, Москва, ул. Электровзаводская, д. 27, стр. 8, БЦ Лефорст, этаж 5, +7 495 937 1111



реклама

Видеобороскоп Mentor Visual iQ
GE Inspection Technologies



ОБЪЕДИНЕННАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ
ОБОРОНПРОМ

КОРПОРАЦИЯ «ОБОРОНПРОМ» –

многопрофильная машиностроительная группа, объединяющая ведущие российские предприятия в области вертолётостроения и двигателестроения. Входит в состав Госкорпорации «Ростехнологии» (Ростех)

«ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ»

(дочерняя компания Корпорации «ОБОРОНПРОМ») – ведущий российский разработчик и производитель вертолётной 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

ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ: ОТ ИДЕИ ДО ВОПЛОЩЕНИЯ