

ВЗЛЁТ

6.2006 (18) июнь

Авиаперевозки по-украински

[с.12]



ОАК

100 дней после Указа
[с.40]

ILA 2006

картинки с выставки
[с.4]

F-16 падают в Европе
[с.46]



Учения «стратегов»

[с.24]

ISSN 1819-1754



Обзор: Воздушные Силы Украины [с.28]



Admit 1

Farnborough
INTERNATIONAL
AIRSHOW
17 - 23 July - 2006

Admit 1



Admit 1

Farnborough
INTERNATIONAL
AIRSHOW
17 - 23 July - 2006

Admit 1



Admit 1

Farnborough International Airshow

Закажите свой билет
на выставку
СЕЙЧАС

17-23 июля 2006

Посетите наш сайт
www.farnborough.com
или позвоните
+44 (0) 1252 532 816

С 17 по 23 июля это лучшее место для авиационного бизнеса. Нигде больше Вы не сможете встретить столько новых и уже знакомых заказчиков и поставщиков, собрать всю Вашу международную команду, освежить деловые контакты и открыть новые возможности для развития бизнеса. Вся мировая аэрокосмическая элита соберется в одном месте, чтобы увидеть самые последние разработки авиапромышленности - в новом, более интернациональном и удобном для бизнеса формате.

The best by Farnborough

Farnborough Aerodrome, Farnborough, Hampshire, United Kingdom

6/2006 (18) июнь

Главный редактор
Андрей Фомин

Заместитель главного редактора
Андрей Юргенсон

Обозреватели
Александр Велович
Владимир Щербаков
Андрей Быстров

Специальные корреспонденты
Андрей Зинчук, Виктор Друшляков,
Евгений Ерохин, Алексей Михеев,
Юрий Пономарев, Наталья Печорина,
Алина Черноиванова, Петр Бутовски,
Александр Младенов, Мирослав Дьюроши,
Валерий Агеев, Сергей Попсуевич

Дизайн и верстка
Григорий Бутрин

Интернет-поддержка
Георгий Федосеев

Фото на обложке
Андрей Жирнов

Издатель

АЭР МЕДИА

Генеральный директор
Андрей Фомин

Заместитель генерального директора
Надежда Каширина

Директор по маркетингу
Георгий Смирнов

Исполнительный директор
Юрий Желтоногин

Менеджер по распространению
Михаил Фомин

Журнал издается при поддержке
Фонда содействия авиации «Русские Витязи»

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

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

Отпечатано в типографии ООО «Нонпарел»

© «Взлёт. Национальный аэрокосмический журнал», 2006 г.
ISSN 1819-1754

Подписной индекс в каталоге агентства «Роспечать» –
20392

ООО «Аэромедиа»
Россия, 125475, Москва, а/я 7
Тел. (495) 198-60-40, 798-81-19
Факс (495) 198-60-40
E-mail: info@take-off.ru
http://www.take-off.ru

Уважаемые читатели!

Корреспонденты нашего журнала только что вернулись с авиационной выставки ILA 2006 в Берлине, на которой наша страна выступила в качестве официального партнера, с собственным единым национальным павильоном. Участие России в берлинском авиасалоне стало беспрецедентным за все последние годы как по количеству отечественных предприятий-экспонентов, так и по числу представленных натуральных образцов авиатехники. В этом номере мы предлагаем наиболее интересные с нашей точки зрения заметки с ILA 2006.

Но не успели мы вернуться из Берлина, как снова пора паковать чемоданы. На очереди – выставка «Авиасвит» на аэродроме «Гостомель» под Киевом. К сожалению, российское участие в ней будет отнюдь не таким масштабным, как мы могли видеть в Германии. Сейчас для наших двух стран – далеко не лучший период отношений. Печально видеть, как из-за политической подоплеку на глазах рвутся строившиеся годами производственные и кооперационные связи. Это отчетливо прослеживается и на примере авиапромышленности. Некогда единый организм отечественного авиапрома разделился по-живому, и каждая страна теперь развивает свою авиацию самостоятельно. Совсем свежий пример – решение России выйти из программы Ан-70, заданного еще постановлением советского правительства и долгие годы создававшегося общими усилиями.

Трудно развивается по этим же причинам проект освоения серийного производства на российском ВАСО нового украинско-российского регионального самолета Ан-148. Еле-еле сдвинулась с мертвой точки программа выпуска в России еще одного украинско-российского «регионала» – турбовинтового Ан-140. А ведь по большому счету обе страны заинтересованы во взаимодействии и кооперации. Хотелось бы надеяться, что политические амбиции рано или поздно уступят место здравому смыслу и трезвому расчету. Сотни лет Украина жила вместе с Россией. И теперь, пусть и в качестве совершенно независимых государств, неразумно перечеркивать давно налаженные связи. Это против интересов как россиян, так и украинцев.

Одной из ключевых тенденций современной высокотехнологичной индустрии – а именно таковой и является авиапромышленность – стало стремление к интеграции и совместным проектам. А выходит, что России проще работать вместе с Западной Европой, нежели с братским славянским народом Украины, с которым мы и говорим-то по сути на одном языке. Правильно ли это? Будем надеяться, что пройдет какое-то время, и политики наших двух стран все-таки смогут найти этот общий язык.

А пока мы рассказываем нашим читателям, как же развивалась авиация Украины за последовавшие после распада Советского Союза полтора десятилетия. В этом номере Вы можете найти объемные материалы как по гражданской, так и по военной авиации нашего соседа. Ну и, как всегда, наиболее важные новости из авиационного мира – как радостные, так, увы, и печальные.

До новых встреч на страницах нашего журнала!

С уважением,

Андрей Фомин
главный редактор журнала «Взлёт»





4

ILA 2006 4

- Германо-российская ILA
- Презентация «Глобал АвиаСпаса»
- Ту-204-300 дебютирует в Европе
- Европейский дебют МиГ-29М-ОВТ
- Ил-76ТД-90ВД приступает к коммерческой эксплуатации
- Премьера «Акваглайда»
- «Клипер» меняется
- Российские двигателестроители в Берлине
- Явление «Барракуды»
- «Эрбас» в Берлине: фурор А380 и перипетии с А350
- Показ «Люфтваффе»
- Раритеты в берлинском небе



10

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ 10

- ИФК и «Сухой» договорились?
- Ил-114 можно будет взять в лизинг

Падение и взлет?

Настоящее и будущее авиаперевозок в Украине

История современной украинской гражданской авиации насчитывает чуть более полутора десятилетий. За это время в республике появились лидеры в области пассажирских и грузовых авиаперевозок и аутсайдеры, работающие в условиях рыночных отношений, которые сложились в украинской экономике. В начале их деятельность проходила на фоне резкого снижения количества пассажиров, пользующихся услугами авиакомпаний, особенно в начале 90-х гг. С преодолением части кризисных явлений в экономике пропорционально увеличивались показатели пассажиропотока. Но в обозримом будущем уровень пассажиропотока «союзных» времен, наверно, останется для украинских авиакомпаний все же еще «непокоренной вершиной».

По традиции описание любых процессов в украинской экономике начинается с единого отправного пункта: момента распада СССР. В период конца 1991 – начала 1992 гг. вся пассажирская и транспортная авиатехника УССР была сконцентрирована в структуре украинской части единого советского перевозчика – «Аэрофлота» – Украинском управлении гражданской авиации СССР. Кроме того, на территории Украины грузовые самолеты и вертолеты входили в состав частей и подразделений ВВС, авиации ПВО, авиации ВМФ и армейской авиации Советского Союза, а также находились в распоряжении ряда предприятий министерств авиационной промышленности, общего и среднего машиностроения и др. Отдельно существовала также сельскохозяйственная авиация.

Собственно, активы этих государственных монополий и стали базой для создания после 1992 г. и дальнейшего развития всех «частных» (и «осколков» государственных) авиакомпаний на Украине. Последующую историю украинской гражданской авиации можно разделить на этап перераспределения бывшей общенародной собственности, становления условного рынка авиаперевозок и нынешний, современный этап. За прошедшие годы число магистральных пассажирских самолетов на Украине сократилось в полтора раза, а половину из них теперь составляют «иномарки». Вдвое уменьшилось число региональных лайнеров, втрое – грузовых самолетов, вчетверо – вертолетов. Тем не менее минувший 2005 г. стал самым успешным за все последнее время с точки зрения объема пассажирских перевозок и пассажирооборота. Наталья Печорина анализирует 15-летнюю историю украинской гражданской авиации и перспективы ее дальнейшего развития



12

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ 24



12

Учения «стратегов» из Украинки

Как уже сообщал наш журнал, в середине апреля на Дальнем Востоке России под руководством командующего 37-й Воздушной армией ВА ВГК (СН) генерал-лейтенанта Игоря Хворова прошла контрольная проверка базирующейся в гарнизоне Украинка (Амурская обл.) 326-й ордена Кутузова тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии. В ходе проверки экипажи входящих в состав дивизии авиаполов в период с 11 по 14 апреля приняли участие в командно-штабном учении (КШУ) по подготовке и ведению боевых действий этого соединения в воздушной операции с применением обычных средств поражения. На определенном этапе к дальневосточникам присоединились экипажи Дальней авиации, поднявшиеся на своих ракетносцах с авиабазы Энгельс в Европейской части России. Кульминацией КШУ стали практические пуски крылатых ракет воздушного базирования и бомбометания на полигонах в разной части страны.

В гарнизоне Украинка побывал наш специальный корреспондент Дмитрий Пичугин, который предлагает свой фоторепортаж с учений Дальней авиации



24



28

**Воздушные силы Украины:
15-й год в самостоятельном полете**

Военно-Воздушные Силы Украины были созданы 17 марта 1992 г. В этот день, согласно директиве Начальника Главного штаба Вооруженных Сил Украины, на базе штаба 24-й Воздушной армии в г. Винница было начато формирование командования ВВС «самостоятельной» республики. В наследство от Западного и Юго-западного стратегических направлений распавшегося СССР новому независимому государству досталась воздушная армада, превосходившая по количеству самолетов все европейские страны НАТО, вместе взятые!

Последующие годы значительно изменили структуру и боевой состав украинских ВВС, которые теперь имеют даже другое название – Воздушные силы Вооруженных Сил Украины. По сравнению с началом 90-х гг. численность боевых самолетов снизилась в восемь (!) раз, а личного состава – втрое (с учетом объединения ВВС и Войск ПВО). Украина полностью отказалась от стратегических и дальних бомбардировщиков, а также всех фронтовых самолетов предыдущих поколений. На ее вооружении сегодня только боевые самолеты четвертого поколения советского производства (истребители МиГ-29 и Су-27, штурмовики Су-25, бомбардировщики и разведчики Су-24). О 15-летнем пути реформирования ВВС Украины, их сегодняшнем дне и перспективах на ближайшее будущее рассказывает В. Роман



38

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 38

- «Иркут» подводит итоги
- Индийский Главком «слетал» на российском тренажере
- Теплообменники для В787 делают в России
- УОМЗ расширяет сотрудничество с Европой



40

**100 дней после Указа
Создание ОАК идет по графику**

Как уже сообщал наш журнал, 20 февраля этого года Президент России Владимир Путин подписал долгожданный Указ о создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). 1 июня с момента его опубликования проходит сто дней – своеобразный рубеж, после которого по традиции принято подводить первые промежуточные итоги. О них говорилось на прошедшей недавно в Москве конференции под амбициозным названием «Российская авиационная промышленность и авиационные перевозки после создания ОАК». В этом организованном Национальным инвестиционным советом форуме участвовало около ста руководителей российских и международных авиакомпаний, экспертов и высокопоставленных чиновников. На конференции побывал наш корреспондент Валерий Агеев, который делится услышанным



44

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ 44

- Катастрофа Ми-14 на Сахалине
- «Черные ящики» армянского А320 расшифруют

**«Союзнки» по НАТО
или Игра в «кошки-мышки»
Майские потери F-16 в Европе**

Май этого года оказался на редкость неудачным для самолетов F-16. В течение двух суток в Европе по разным причинам были потеряны сразу четыре «Файтинг Фалкона». Первыми «отличились» летчики ВВС Италии. 22 мая в ходе международного учения Spring Flag 2006 во время отработки действий в ночных условиях недалеко от острова Сардиния в воду упали два истребителя F-16, оба пилота катапультировались и были спасены. 29-летний Пир Франческо Грасси и 30-летний Фабио де Лука, пробыв в воде примерно час, были подняты поисково-спасательным вертолетом и доставлены в военно-морской госпиталь. Упавшие F-16 входили в состав 37-го авиакрыла и регулярно выполняли полеты с военно-воздушной базы Трапани-Бирджи, которая расположена в западной части острова Сицилия и является основным местом базирования итальянских «Файтинг Фалконов».

Не успели газеты отразить о потере итальянских ВВС, как уже на следующий день в центре внимания мировой печати снова стали два F-16 – теперь уже из двух других стран Североатлантического альянса. 23 мая в воздушном пространстве над южной частью Эгейского моря столкнулись самолеты ВВС Греции и Турции. Греческий летчик погиб, а турецкому пилоту – лейтенанту Галилу Ибрагиму Оздемиру – удалось благополучно катапультироваться. Позднее он был подобран командой зарегистрированного в Панаме грузового судна «Гас Сенчури» и турецким поисково-спасательным вертолетом «Кугар» доставлен в больницу города Фетхие, откуда затем перевезен в военный госпиталь в Балыкесир.

Владимир Щербаков рассказывает о недавних происшествиях с истребителями F-16 в Европе и анализирует политическую подоплеку инцидентов с греческими и турецкими боевыми самолетами, которые составляют реальную опасность и пассажирам бороздящих здесь небо гражданских авиалайнеров



46

Германо-российская ILA

ILA (*Internationale Luft- und RaumfahrtAusstellung* – международная авиационно-космическая выставка) – старейшая авиационная выставка в мире. В этом году она отметила свое 97-летие. Первая воздухоплавательная выставка в Германии, уже тогда получившая название ILA, состоялась в 1909 г. во Франкфурте и продолжалась с 10 июля по 17 октября. Знаменитый Парижский авиасалон впервые прошел в том же году, но открылся позже – 25 сентября. В 1913 г. германская авиационная выставка состоялась уже в Берлине, а следующий берлинский авиасалон в октябре 1928 г. собрал 150 самолетов и 19 стран-участниц. С 1957 г. выставка проходила в Ганновере, сначала в рамках Ганноверской торговой ярмарки, а затем как самостоятельное мероприятие. С 1978 г. ей было возвращено название ILA. Последний раз в Ганновере она состоялась в 1990 г., а после падения Берлинской стены и объединения Германии была перенесена в главный аэропорт Берлина – «Шонефельд», где и проходит с 1992 г. раз в два года.

Очередная международная авиационно-космическая выставка ILA 2006 прошла с 16 по 21 мая. Два года назад ILA 2004 собрала 987 фирм и организаций из 42 стран мира. На стоянках и в полете продемонстрирован 331 летательный аппарат. В этом году свою продукцию в Берлине представили уже 1014 компаний из 42 стран мира, на стоянке и в полете демонстрировалось 340 летательных аппаратов. Интересно в этой связи сравнить ILA в главном российском международном авиасалоне МАКС, которого связывают со своим германским «коллегой» давние партнерские связи. По количеству стран-участниц обе выставки держат примерный паритет (в МАКС-2005 приняло участие 40 государств), по числу экспонентов и показанных летательных аппаратов ILA несколько впереди (на МАКС-2005 представляло свою продукцию 654 компании и демонстрировался 221 летательный аппарат), но вот по посещаемости лидерство московского авиасалона безоговорочно: в 2005 г. его посетило в общей сложности 512 тыс. человек, в

т.ч. более 122 тыс. профессионалов и почти 390 тыс. публики, в то время как на ILA 2006 эти показатели составили соответственно только 250, 115 и 135 тыс. человек, т.е. вдвое (а по количеству публики почти втрое) меньше.

Нынешняя ILA стала подлинно германо-российской: России был дан статус партнера, и у нее впервые был свой собственный отдельный огромный павильон. Беспрецедентным для российского участия в международных авиасалонах за все последние годы стало и количество привезенных в Берлин летательных аппаратов. Только новинок, впервые показанных нашей страной за рубежом стало четыре: это модернизированный грузовой самолет Ил-76ТД-90ВД компании «Волга-Днепр», новый пассажирский лайнер Ту-204-300 авиакомпании «Владивосток-Авиа» (на котором, кстати, на ILA 2006 прибыла часть российской официальной делегации), сверхманевренный истребитель МиГ-29М-ОВТ и уникальный аппарат-эканоплан «Акваглайд-5» компании АТТК. Кроме того, еще три летательных аппарата привезло в Берлин МЧС России (самолет-амфибию Бе-200ЧС, транспортный Ил-76ТД и спасательный вертолет *Bo105*).

Ежедневные демонстрационные полеты шеф-пилота РСК «МиГ» Павла Власова на самолете МиГ-29М-ОВТ

покорили не только специалистов, но и обычных немецких зрителей, став, без сомнения, «гвоздем» показательной программы ILA 2006, чего не скрывали и организаторы выставки. Во время головокружительных пируэтов в небе над Шонефельдом Павла Власова нередко можно было слышать восклицания «Дас ист фантастиш!», а его посадку после очередного полета зрители неизменно встречали аплодисментами. Такой реакции не удостоились ни А380 (так же впервые показанный в Берлине), ни новинка «Люфтвaffe» – «Еврофайтер», тоже «открутивший» неплохую демонстрационную программу, что признал и сам Павел Власов.

Процессы, происходящие сегодня в российской авиапромышленности, получили свое отражение и в формировании отечественной экспозиции. На стендах ряда российских компаний под названием «фирмы» появилась скромная «добавочка»: UAC member («член OAK»). Именно поэтому ведущие российские компании представляли именно ту продукцию, на создание которой они претендуют в рамках Объединенной авиационно-строительной корпорации. Единным блоком, под эгидой «Оборонпрома» выступали также вертолетчики. Значительное место в павильоне заняли космические предприятия страны, выступившие в Берлине под эгидой «Внешавиакосмоса».

Вопреки муссировавшимся в кулуарах ILA 2006 слухам о том, что нынешняя берлинская выставка может стать последней из-за грядущего закрытия аэропорта «Шонефельд» и строительства рядом с ним нового суперсовременного международного аэропорта «Берлин-Бранденбург» (BBI), организаторы официально заявили, что следующая ILA, как и планировалось ранее, пройдет на прежнем месте через два года, в период с 27 мая по 1 июня 2008 г. На новое место – там где сейчас располагаются пассажирские терминалы «Шонефельда», по другую сторону ВПП – ILA переберется только в 2012 г. К тому времени, с 2011 г. должен начать функционировать супер-аэропорт BBI с расчетным годовым пассажиропотоком 20 млн человек (это на 40% больше, чем обслужили в 2005 г. все три крупнейших московских аэропорта «Домодедово», «Шереметьево» и «Внуково» вместе взятые), который затем планируется увеличить еще вдвое – до 40 млн человек. Три берлинских аэропорта сегодня вместе обслуживают 17,2 млн пассажиров, но «Темпельхоф» должен прекратить свою работу уже в следующем году, а к 2011 г. планируется закрыть и «Тегель». С открытием BBI надобность в «Шонефельде» отпадет, и на его нынешней территории и будет к 2012 г. построена новая инфраструктура выставки ILA.

А.Ю. А.Ф.



Презентация «Глобал АвиаСпаса»

Во время ILA 2006 российское Министерство по чрезвычайным ситуациям (МЧС) провела презентацию предлагаемой им международной авиационной поисково-спасательной системы, названной «Глобал АвиаСпас». Для этого в Германию прибыла авиагруппа МЧС России в составе тяжелого транспортно-спасательного самолета Ил-76ТД, самолета-амфибии Бе-200ЧС и вертолета *Bo105*. Посетил выставку и сам министр МЧС Сергей Шойгу.

Крупные природные катастрофы последних лет – такие, как цунами в Юго-Восточной Азии, землетрясения в Иране и Пакистане и т.п. – наглядно продемонстрировали насколько важно как можно быстрее приступить к спасению пострадавших людей. Российское МЧС предлагает создать для этого международную организацию и присоединиться к «Глобал АвиаСпасу» ряду европейских государств. Например, со стороны Германии в него предлагается включить летающий госпиталь А310МРТ, который должен быть готов взлететь в любую точку мира,

где произошло бедствие, в течение не более 3 ч от момента объявления тревоги. Демонстрацией возможностей международной авиационной поисково-спасательной системы должны стать совместные учения России и НАТО *Lazio* 2006, которые пройдут в Италии в октябре этого года.

Во время ILA 2006 МЧС показало имитацию спасения двух пострадавших с помощью вертолета *Bo105*, а также пожаротушения амфибией Бе-200ЧС.



Петр Бугоски

В настоящее время авиагруппа МЧС России состоит из 16 самолетов и 30 вертолетов, а к 2010 г. планирует увеличить свой парк до 60 летательных аппаратов. Сегодня его авиатехника эксплуатируется в четырех региональных центрах – под Москвой, в Краснодаре, Красноярске и Хабаровске. В будущем планируется создание еще одного регионального центра на юге России. В настоящее время



Петр Бугоски

МЧС закупает новые самолеты-амфибии Бе-200ЧС (три машины уже поступили на его вооружение, и две следующие должны быть переданы в этом году), легкие многоцелевые самолеты Ан-3 и вертолеты Ка-226.

Основное назначение самолетов МЧС – доставка на места крупных аварий и стихийных бедствий групп спасателей и специальной техники, а также тушение крупных пожаров. Для решения последней задачи транспортный Ил-76ТД может принимать на борт выливной авиационный прибор ВАП-2, который сбрасывает на очаг пожара 42 т огнегасящего состава. Самолет-амфибия Бе-200 в течение 1–2 секунд обрушивает на объект возгорания 12 т воды, а вертолеты Ми-8 и Ка-32 могут нести на внешней подвеске водосливное устройство ВСУ-5 емкостью 5000 л. **П.Б.**

Ту-204-300 дебютирует в Европе

Значительная часть российской делегации на выставке ILA 2006 прибыла в Берлин на борту нового средне-дальнемагистрального авиалайнера Ту-204-300 (RA-64040) – четвертого самолета этого типа, полученного в прошлом году авиакомпанией «Владивосток-Авиа» в лизинг от компании ИФК. Регулярные пассажирские перевозки на Ту-204-300 начались в июне 2005 г., пока в основном на внутренних маршрутах. Рейс лайнера в Берлин – первое его появление в странах Евросоюза.

Серийное производство самолетов Ту-204-300, а также Ту-204-100 и Ту-204С осуществляется на ЗАО «Авиастар-СП» в Ульяновске. За последние несколько лет здесь было построено и передано заказчикам в общей сложности девять таких машин. В портфеле заказов завода сейчас еще два Ту-204-300 для «Владивосток-Авиа» (срок поставки

первого – 2007 г., второго – 2008 г.), а также два Ту-204-100 и один грузовой Ту-204С для кубинской авиакомпании «Кубана» (первый из них должен быть поставлен уже в этом году). Финансирование постройки этих пяти самолетов осуществляет лизинговая компания ИФК. Кроме того, «Авиастар» имеет заказ на пять грузовых самолетов Ту-204-120СЕ от двух

китайских авиакомпаний (три – для *Air China Cargo* и два – для *China Eastern Cargo*). Головная машина уже построена и передана на испытания (см. «Взлёт» №5/2006, с. 30). Опционом предусмотрена возможность заказа китайцами в Ульяновске еще двух десятков «грузовиков» Ту-204С.

Вторым российским авиазаводом, осуществляющим серийный выпуск

самолетов семейства Ту-204, а именно Ту-214, является Казанское авиационное производственное объединение (КАПО) им. В.П. Горбунова. В настоящее время оно строит машины для авиакомпаний «Трансаэро» и «Дальавиа», а также ГТК «Россия», и Министерства обороны (подробнее о программе выпуска Ту-214 на КАПО – см. «Взлёт» №5/2006, с. 30). **П.Б.**



Андрей Фомин

Европейский дебют МиГ-29М-ОВТ

ILA 2006 стала первым зарубежным авиасалонном, где состоялся демонстрационный показ экспериментального сверхманевренного истребителя МиГ-29М-ОВТ со всеракурсным отклоняемым вектором тяги двигателей. Пилотаж на нем в берлинском небе исполнял старший летчик-испытатель РСК «МиГ» Герой России Павел Власов. Именно он летом 2003 г. и начал испытания этой машины с №156, двигатели которой к тому времени были оснащены ОВТ. Первый публичный показ МиГ-29М-ОВТ состоялся в августе 2005 г. в подмосковном Жуковском, а широкая публика впервые могла наблюдать за уникальным пилотажем самолета во время прошлогоднего МАКС-2005.

Теперь поплодировать мастерству Павла Власова и непревзойденным маневренным возможностям «МиГа» смогли и западноевропейцы. Показ МиГ-29М-ОВТ в Берлине – первый в серии зарубежных гастролей новинки РСК «МиГ». В июле истребитель должен отправиться на авиашоу Королевских ВВС в Фэйрфорде (Великобритания), а затем стать участником авиасалона в Фарнборо.

Самолет МиГ-29М-ОВТ №156 – по сути демонстратор технологий и летающая лаборатория для отработки системы ОВТ, которую предполагается использовать как на перспективных модификациях МиГ-29 (в частности, самолетах МиГ-35), так и на проектируемых истребителях

следующего поколения. Применение всеракурсного ОВТ позволяет осуществлять не только управление истребителем на маневре (в т.ч. на режимах сверхманевренности), но и стабилизацию параметров полета по всем трем осям при обычном пилотировании, обеспечивая сокращение затрат на балансировку и, соответственно, расхода топлива. Применение всеракурсного ОВТ на перспективных истребителях сделает управление ими более точным, более уверенным и более энергичным, практически не зависимым от величины угла атаки. Это не только будет давать им дополнительные серьезные преимущества в воздушном бою, но и существенно снизит нагрузку на летчика, позволит ему больше внимания уделять непосредственно решению боевых задач (подробнее о системе ОВТ и самолете МиГ-29М-ОВТ – см. «Взлёт» №8–9/2005, с. 10–23).

Однако показом сверхманевренного «МиГа» деятельность РСК «МиГ» на ILA 2006 не ограничилась. Руководители корпорации провели серию переговоров с потенциальными заказчиками и зарубежными коллегами. Во время выставки было подписано соглашение с западноевропейским концерном «Эрбас»

и германской компанией «Эльбе Флюгzeugwerke» (*Elbe Flugzeugwerke GmbH, EFW*) о создании на производственных площадях РСК «МиГ» в Луховицах и НПК «Иркут» в Иркутске совместного предприятия по переоборудованию пассажирских самолетов семейства А320 в грузовые. Начиная с 2011 г. в России сможет переоборудоваться в «грузовики» не менее 20 авиалайнеров А320 и А321 ежегодно, а общий объем заказов на грузовые версии узкофюзеляжных «Эрбасов» может достичь 400 машин. Соответствующий протокол о намерениях был подписан генеральным директором – генеральным конструктором РСК «МиГ» Алексеем Федоровым, президентом НПК «Иркут» Олегом Демченко, президентом «Эрбаса» Густавом Хумбертом (*Gustav Humbert*) и главой EFW Хорстом Эмкером (*Horst Emker*). «Благодаря этому соглашению, сотрудничество «Эрбас» и российской авиапромышленности, в развитии которого уже достигнуты большие успехи, будет выведено на принципиально новый уровень, в основу которого положено долгосрочное партнерство», – подчеркнул в этой связи президент «Эрбаса» Густав Хумберт. **А.Ф.**



Петр Бугаски

Ил-76ТД-90ВД приступает к коммерческой эксплуатации

Дебютантом ILA 2006 стал модернизированный транспортный самолет Ил-76ТД-90ВД, оснащенный в прошлом году по заказу группы компаний «Волга-Днепр» усовершенствованным оборудованием и принципиально новой силовой установкой в составе четырех двигателей ПС-90А-76. Значительное снижение шумности и вредной эмиссии благодаря ремоторизации позволяет продолжить эксплуатацию самолетов типа Ил-76 в Европе при одновременном повышении их грузоподъемности и топливной эффективности (подробнее о ремоторизации Ил-76 двигателями ПС-90 – см. «Взлёт» №4/2006, с. 38–39).

В Берлине демонстрировался головной модернизированный

Ил-76ТД-90ВД (РА-76950), получивший недавно имя знаменитого летчика-испытателя самолетов «Ил» Владимира Коккинаки. Переоборудование машины на заводе в Ташкенте завершилось в марте прошлого года, а ее первый полет состоялся 5 мая 2005 г. В январе этого года самолет получил сертификат АР МАК по уровню шума на местности.

Как сообщил на ILA 2006 президент группы компаний «Волга-Днепр» Алексей Исайкин, сразу после возвращения с выставки головной Ил-76ТД-90ВД приступит к первым коммерческим рейсам. Затем «Волга-Днепр» должна получить второй самолет данного типа. А всего, согласно проведен-

ному группой компанией исследованию, до 2015 г. рынком может быть востребовано до 20 самолетов Ил-76ТД-90ВД. Стоимость комплекта производимых Пермским моторостроительным комплексом новых двигателей ПС-90А-76 на один ремоторизуемый самолет составляет 17,2 млн долл. (цена одного ПС-90А-76 – 4,3 млн долл.).

Другим крупным проектом, инициированным группой компаний «Волга-Днепр», является программа модернизации имеющегося парка тяжелых транспортных самолетов Ан-124-100 «Руслан» в целях увеличения их грузоподъемности до 150 т и удовлетворения всем требованиям ИКАО, а также восстановления их серийного производства на заводе

«Авиастар». 25 марта этого года во время встречи в Федеральном агентстве по промышленности российской и украинской сторонами был подписан бизнес-план по программе модернизации и возобновления серийного выпуска самолетов Ан-124, предусматривающего производство на первом этапе 15 новых «Русланов». **А.Ф.**



Петр Бугаски

Премьера «Акваглайда»

Дебютант выставки ILA 2006 – Арктическая торгово-транспортная компания АТТК – представила в Берлине натурный экземпляр своего нового пятиместного экраноплана «Акваглайд-5», производство которого налажено на заводе в Нижнем Новгороде. Согласно заявлению представителя АТТК, к моменту проведения выставки построено уже шесть таких аппаратов.

«Акваглайд-5» имеет стартовую массу 2400 кг, длину 10,7 м и ширину 5,9 м. Полет машины возможен при высоте волны до 35 см. Аппарат

способен преодолевать расстояние до 400 км со скоростью 170 км/ч. В состав силовой установки «Акваглайд-5» входит немецкий автомобильный V-образный двигатель «Мерседес Бенц» М-119 мощностью 326 л.с., который через систему трансмиссии приводит во вращение два воздушных винта.

АТТК разрабатывает проекты и более крупных экранопланов. На плакатах компания представила некоторые из них – пассажирские и транспортные «Акваглайд-20», «-40», «-60» и «-200».

П.Б.



Андрей Фокин

«Клипер» меняется

Объем космической экспозиции России на ILA 2006, организованной «Внешавиакосмосом», стал беспрецедентным за все годы участия нашей страны международных выставках. Материалы о текущих проектах и многочисленные модели своей продукции представили все ведущие российские разработчики ракетно-космической техники. Признанный лидер в этой области – РКК «Энергия» – показывала, среди прочих, модели перспективного многоэтажного пилотируемого космического корабля «Клипер». Как рассказал корреспонденту «Взлёт» ведущий конструктор по проекту Владимир Данеев, в корпорации уверены в своей победе в объявленном в январе этого года тендере (подробнее о нем – см. «Взлёт» №1–2/2006, с. 48, №3/2006, с. 45), и надеются, что решение по этому вопросу будет принято этим летом.

Тем временем, первоначальный проект корабля, разрабатывающийся совместно «Энергией» и АХК «Сухой», претерпевает ряд серьезных изменений. В связи с вновь появившимися требованиями и в целях повышения безопасности возвращения с орбиты, доработкам подвергается система теплозащиты корабля. «Клипер»

приобрел новую форму носовой части корпуса и стал среднепланом. В качестве основного средства выведения теперь рассматривается ракета-носитель «Союз-2-3» (ее модель демонстрировалась на стенде ЦСКБ «Прогресс»). По мнению Владимира Данеева, при условии достаточного финансирования, первый космический старт «Клипера» сможет состояться не позднее 2015 г., а всего для орбитальных полетов может быть построено порядка пяти кораблей. Но до этого предстоит изготовить и испытать атмосферный аналог «Клипера» – образец для горизонтальных летных испытаний (ГЛИ), оснащенный турбореактивной силовой установкой. Если ситуация с конкурсом разрешится в ближайшее время и пойдет необходимое финансирование, такая машина может быть создана уже через 3–4 года.

А.Ф.



Андрей Фокин

Российские двигателестроители в Берлине

Центральное место в российском павильоне на ILA 2006 занял огромный двухэтажный стенд ММП «Салют», главным экспонатом на котором стал макетный образец модернизированного двигателя АЛ-31Ф-М1 со всеракурсным поворотным соплом. Демонстрация отклонения вектора тяги привлекала на выставке внимание не только рядовых посетителей, но и многих зарубежных специалистов. Как сообщил корреспонденту «Взлёт» генеральный директор предприятия Юрий Елисеев, двигатель АЛ-31Ф-М1 в настоящее время находится на завершающем этапе государственных испытаний. В дни проведения выставки в Берлине два модернизированных двигателя были установлены на истребитель Су-27СМ и начали проходить на нем

испытания в ГЛИЦ Минобороны в Ахтубинске. По словам Юрия Елисеева, ВВС России заинтересованы в оснащении такими двигателями модернизируемых ими самолетов Су-27. Кроме того, аналогичную силовую установку, возможно, получат новые корабельные истребители, которые могут быть созданы на базе Су-33 и Су-27КУБ по планируемому китайскому заказу.

Помимо «Салюта» российское авиадвигателестроение представляли в Берлине ассоциация АССАД во главе с ее руководителем Виктором Чуйко и моторостроительные предприятия, входящие в РСК «МиГ», – «Завод им. В.Я. Климова» и ММП им. В.В. Чернышева. Буквально за день до открытия ILA 2006 у «Климова» появился новый гене-

ральный конструктор – им стал Алексей Григорьев, до этого работавший начальником КБ «Завода им. В.Я. Климова». Как он рассказал корреспонденту нашего журнала, берлинская выставка стала весьма плодотворной для этого санкт-петербургского предприятия: с зарубежными коллегами, в частности, из Италии, была проведена серия переговоров по совместным проектам вертолетных двигателей. Приоритетными за заводе считают программы создания двигателя ВК-800В, который уже вскоре может быть установлен на вертолет «Ансат», а также принципиально нового вертолетного двигателя мощностью 1500 л.с. Продолжает «Климов» и работы по дальнейшему развитию двигателя РД-33 для семейства



истребителей МиГ-29. Уже создан и прошел большой объем испытаний модифицированный РД-33МК тягой 9000 кгс для самолетов МиГ-33 (МиГ-29К/КУБ). Разработанная на предприятии программа предусматривает дальнейшее поэтапное повышение тяги следующих модификаций РД-33 вплоть до 11 000 кгс. Подобные двигатели создаются с прицелом на использование в силовой установке перспективных легких многоцелевых истребителей пятого поколения. **А.Ф.**

www.ila-berlin.com

Явление «Барракуды»

Пожалуй, наиболее интересным зарубежным военным экспонатом ILA 2006 стал экспериментальный боевой беспилотный летательный аппарат (ББПЛА) «Барракуда» (*Barracuda*), создаваемый подразделением военных авиационных систем концерна EADS. Первый его 20-минутный полет состоялся всего за полтора месяца до начала берлинской выставки, 2 апреля, на испанской авиабазе «Сан Хавьер».



Андрей Юргенсон

До сих пор разработка «Барракуды» держалась в секрете, и показ натурного экземпляра этого ББПЛА в Берлине стал своего рода сенсацией. Пока известны только несколько основных данных аппарата. «Барракуда» имеет длину около 8 м, размах крыла чуть более 7 м и взлетную массу более 3000 кг. Силовую установку составляет турбореактивный двигатель канадской фирмы «Пратт-Уитни Кэнэда», по всей вероятности JT15D-5C, тягой 1400 кгс. Он обеспечивает «Барракуде» скорость полета, соответствующую числу $M=0,8$. Свой первый полет «Барракуда» выполнила в полностью автономном режиме, без управления с земли.



Петр Бугоски

Конструкция ББПЛА выполнена полностью из композиционных материалов. Постройка его осуществлялась в кооперации нескольких заводов EADS: фюзеляж был изготовлен на германском заводе в Аугсбурге, а крыло – в испанском Гетафе недалеко от Мадрида. В состав сменного целе-

вого оборудования «Барракуды» могут входить опτικο-электронные и телевизионные системы, лазерный целеуказатель, РЛС и станция радиотехнической разведки – все они размещаются во внутреннем отсеке аппарата. Кроме того, «Барракуда» может принимать на борт средства вооружения. **П.Б.**

«Эрбас» в Берлине: фурор A380 и перипетии с A350

Обязательными участниками ежедневной программы демонстрационных полетов на ILA 2006 стали три самолета концерна «Эрбас» – самый большой двухпалубный A380, самый дальний и «длинный» A340-600 и самый «маленький» A318. Представленный в Берлине четвертый прототип A380 (регистрационный номер F-WWDD) – один из пяти опытных самолетов этого типа, проходящих сейчас сертификационные испытания. «Эрбас» рассчитывает получить сертификат типа на A380 до конца этого года. Последний построенный на сегодня суперлайнер (F-WWSA), совершивший свой первый полет в Тулузе буквально накануне открытия ILA 2006, 7 мая, станет первым самолетом, поставленным уже в этом году заказчику – «Сингапурским авиалиниям». К настоящему времени A380 получил 159 твердых заказов из 16 стран.

Уже в ходе выставки в Берлине, ближе к ее окончанию, на борту A380

появился логотип «Люфтганзы». Странно только, почему так поздно, ведь на недавних авиасалонах в Дубае и Сингапуре A380 сразу демонстрировался в окраске национальных перевозчиков. Нынешний показ A380 в Берлине стал его дебютом в Германии.

При полном отсутствии «Боинга», попросту проигнорировавшему выставку, главная интрига ILA 2006 в области гражданской авиации была связана с неожиданно возникшими перипетиями в судьбе основного перспективного продукта «Эрбаса» – задуманного конкурентом авангардному заокеанскому B787 – нового дальнемагистрального лайнера A350. Незадолго до открытия выставки один из двух сопредседателей EADS Нозль Форжар (*Noel Forgeard*) публично заявил о необходимости внесения серьезных изменений в проект A350. Позднее это подтвердил и глава «Эрбаса» Густав Хумберт (*Gustav Humbert*), который правда «покритико-

вал» Форжара за то, что тот вынес на публику обсуждение столь щекотливого вопроса. Дело в том, что пересмотр проекта A350, и так отстающего от B787 по срокам на пару лет, может привести к задержке выхода его на линии еще на один-два года. Хумберт сообщил, что необходимость внесения изменения вызвана рядом новых требований, предъявленных «Эрбасу» некоторыми заказчиками A350, в частности крупнейшей лизинговой компанией ILCF и «Сингапурскими авиалиниями», и направлена на повышение рентабельности всей программы.

Окончательное решение об объеме доработок проекта должно быть принято к середине года, еще до выставки в Фарнборо, после чего основные проектные параметры A350 будут «заморожены». Главная дилемма заключается в том, будет ли A350 глубокой модернизацией нынешнего A330, как хотел «Эрбас» до сих пор, или ста-

нет принципиально новым самолетом. Если будет принято решение коренным образом перерабатывать проект, то можно с уверенностью считать, что на рынок он выйдет года на два позже ранее планировавшегося срока, т.е. не раньше 2012 г. По некоторым данным, основные замечания заказчиков A350 сводятся к необходимости расширения фюзеляжа (в один ряд должно быть установлено 11 кресел вместо нынешних 9), а также применения нового крыла, которое обеспечит повышение крейсерской скорости примерно на 0,02–0,03 M (до $M=0,83–0,84$).

Видимо в связи с временной неопределенностью с проектом A350, «Эрбас» избегал в Берлине любых напоминаний о нем. Не было даже его моделей, традиционно показываемых на всех крупных международных авиасалонах. А огромный макет салона A350, экспонировавшийся всего месяц назад на выставке в Гамбурге под своим настоящим именем, в этот раз представлялся как «перспективное видение кабины будущего самолета «Эрбас» большой дальности» – без какого бы то ни было упоминания о A350.

A350, стоимость которого по каталогу оценивается в 170 млн долл., на сегодня имеет 182 твердых заказа от 14 авиакомпаний. В «копилке» B787 (каталожная цена 150 млн долл.) – 393 твердых заказа от 29 заказчиков. **П.Б.**



Андрей Фокин

Показ «Люфтваффе»

На ILA 2006 Германия не только широко демонстрировала достижения национальной авиационной промышленности, но и провела масштабный показ возможностей своих вооруженных сил. Впервые участниками летной программы берлинской выставки стали недавно поступившие на вооружение «Люфтваффе» новые истребители «Еврофайтер». Примечательно, что немецкие военные летчики демонстрировали на серийных самолетах зна-

чительно более динамичный пилотаж и совершенно новые элементы «воздушной акробатики», чем доводилось видеть ранее на прежних авиасалонах с участием прототипов «Еврофайтера».

«Люфтваффе» демонстрировали также 20-минутную имитацию воздушной операции с участием двух «Еврофайтеров», большой группы «Торнадо» разных модификаций, а также самолета ДРЛО Е-3 и «ветерана» F-4F «Фантом» в качестве



Петр Бугоски

самолета-нарушителя. После скоротечной воздушной «схватки» «Фантом» принуждался пилотами «Еврофайтеров» к посадке. При этом последние базировались не в «Шонефельде», а прибывали на шоу

со своей базы в Лааге под Ростоком. В Берлине они только имитировали посадку: едва коснувшись колесами шасси ВПП «Шонефельда» они включали форсаж и уходили домой на базу. **П.Б.**

Раритеты в берлинском небе

Выставка ILA традиционно сочетает в себе не только показ достижений аэрокосмической промышленности разных стран и воздушной мощи ВВС Германии, но и увлекательное авиашоу с участием летающих раритетов времен второй мировой войны и других «легенд» истории мировой авиации. Не стала исключением и нынешняя ILA 2006. Несомненным «хитом» этой выставки стал знаменитый германский самолет Me-262B1-A «Швальбе» (*Schwalbe*), ставший в свое время первым в мире реактивным истребителем (его прототип поднялся в воздух в германском Ляйпхайме 18 июля 1942 г.). В Берлине представлялась летающая реплика этого самолета, изготовленная в США. Строилась она довольно

долго: к работам приступили еще в 1993 г., а первый полет ее в Сизтле состоялся только 15 августа 2005 г. Самолет был сначала зарегистрирован в США, а в начале этого года вернулся на историческую родину в Германию. С новой германской регистрацией D-IMTT он впервые поднялся в воздух 25 апреля. ILA 2006 стала первым в истории публичным показом Me-262. Пилотировал его Хорст Филипп (*Horst Philipp*). Впервые за 60 лет знаменитый реактивный «мессер» летал в небе над Германией.

Одна из самых серьезных проблем, с которой пришлось столкнуться энтузиастам при воссоздании Me-262, стало отсутствие оригинальных двигателей *Jumo 004* или



Петр Бугоски

BMW 003. В результате реплику пришлось оснастить двумя современными американскими ТРД CJ-610-9 компании «Дженерал Электрик» тягой по 1400 кгс. Они обеспечивают этому самолету взлетной массой 5500 кг скорость полета 800 км/ч. Всего планируется построить пять реплик Me-262, три из них уже готовы.

Me-262 стал не единственным «ветераном» в программе летного показа ILA 2006. В небо над «Шонефельдом» поднимались один из самых распространенных истребителей «Люфтваффе» времен второй мировой войны Me-109G-6 и его противники по воздушным схваткам — британский «Спитфайр» (оригинальной модификации Mk.XIX с соосными воздушными винтами), а также копии легендарных советских истребителей Як-3У. На ILA 2006 было представлено сразу три такие машины, принадлежащие германским любителям авиации, с разной «псевдоисторической» окраской (достаточно вспомнить, как «исковеркали» немцы слово «Гвардия» на бортовой эмблеме одного из «Яков»).

Производство реплик самолетов Як-3 по заказу американской музейной фирмы «Ганнел» было налажено в 1993 г. по восстановленным в «ОКБ им. А.С. Яковлева» оригинальным чер-



Петр Бугоски

тежом на ПО «Стрела» в Оренбурге. Вместо 1650-сильных отечественных моторов ВК-107А реплики Як-3 оснащаются аналогичными с ними по габаритам и конфигурации американскими поршневыми двигателями «Аллисон» V-1710 мощностью 1250 л.с., действующие варианты которых, не смотря на прекращение производства в 1948 г., по-прежнему еще доступны любителям истории авиации. Показанные и летавшие в Берлине «Яки» комплектовались самыми разными воздушными винтами цельнометаллической конструкции, конечно уже весьма далекими от оригинальных. Всего по зарубежными заказам в Оренбурге в 1993–2002 гг. была построена 21 реплика самолетов Як-3, Як-7 и Як-9. К сожалению, все они ушли за рубеж, и ни одного летающего «Яка-истребителя» в России как не было, так и нет. А в Германии, да и ряде других стран мира любят и чтут историю авиации... **П.Б., А.Ф.**



Андрей Фомин



Андрей Фомин



Андрей Юргенсон

ИФК и «Сухой» договорились?

Лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК) и Авиационная холдинговая компания «Сухой» после нескольких лет противостояния, связанного с продвижением ими конкурирующих проектов новых региональных самолетов Ан-148 и RRJ, похоже, наконец, договорились о сотрудничестве. Об этом стало известно накануне выставки ILA 2006 в Берлине. Переговоры между руководителями двух компаний Александром Рубцовым и Михаилом Погосьяном начались примерно три месяца назад. Примечательно, что во главе советов директоров обеих фирм стоит один и тот же человек – руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин, так что вполне вероятно, что именно он и стал инициатором переговорного процесса. «Сухому» партнерство с ИФК необходимо, чтобы ускорить процесс создания и продвижения на рынок RRJ, а ИФК это сотрудничество позволит приступить к производству и продажам Ан-148 в России.

До последнего времени программы RRJ и Ан-148 конкурировали как за заказы авиакомпаний, так и за госфинансирование. Ан-148 проходит сертификационные испытания с декабря 2004 г. Основной объем полетов по программе сертификации уже

выполнен, в настоящее время оформляются соответствующие документы, и до конца года самолет должен получить сертификат типа AP МАК. В апреле прошлого года ИФК подписала твердый контракт с авиакомпанией «Красэйр» на поставку в 2006–2007 гг. десяти Ан-148-100В, но сделка до сих пор не одобрена Росимуществом, представляющим интересы государства в составе акционеров авиакомпании (а государству, лоббирующему, как известно, альтернативный проект RRJ, принадлежит 51% акций этого перевозчика, подробнее – см. «Взлёт» №3/2006, с. 20). Опционом предусмотрена покупка «Красэйром» еще пяти Ан-148-100Е. В августе прошлого года ИФК было подписано соглашение с авиакомпанией «Пулково», намеревавшейся приобрести начиная с 2006 г. восемь Ан-148-100В в рамках твердого заказа и еще десять по опциону. Эта сделка из-за позиции государства в отношении программы Ан-148 также оказалась в подвешенном состоянии. Кроме того, в том же августе 2005 г. соглашение о намерениях приобрести до 15 пассажирских Ан-148-100В и пять транспортных Ан-148Т подписала с ИФК воронежская компания «Полет».

Сборку серийных Ан-148 по заказам российских авиакомпаний предполагалось вести на ВАСО, уже освоившим изготовление отдельных агрегатов самолета, которые поставляются по кооперации на киевский завод «Авиант» (он будет строить Ан-148 для украинских перевозчиков и по уже имеющимся первым зарубежным заказам). Однако в силу все той же неопределенности российской судьбы Ан-148, начало производства этих самолетов в Воронеже постоянно откладывается.

Летные испытания RRJ должны начаться осенью 2007 г., а ввод в эксплуатацию намечен на 2008 г. Недавно RRJ выиграл у Ан-148 тендер «Аэрофлота», заказавшего 30 машин. Контракт был подписан 7 декабря 2005 г. и в марте этого года одобрен Советом директором (см. «Взлёт» №1–2/2006, с.24, №4/2006, с.49), а 16 мая – общим собранием акционеров компании. В отношении других контрактов по программе RRJ пока такой ясности нет, но, согласно неоднократным заявлениям руководства «Сухого», активно продолжают переговоры с целым рядом российских и зарубежных авиакомпаний. До сих пор продвижением RRJ на рынке занимался

конкурент ИФК за бюджетное финансирование лизинговых программ – Финансовая лизинговая компания (ФЛК). В прошлом году ей было выделено из бюджета 3,25 млрд. руб., в то время как ИФК, объективно добившейся значительно более заметных успехов в деле финансирования производства и поставок новой отечественной гражданской авиатехники – всего 2,75 млрд. руб.

Теперь, по всей видимости, большинство противоречий должно быть снято. Согласно официальным заверениям руководителей АХК «Сухой» и ИФК, первая обязуется не препятствовать производству и продажам Ан-148 на российском рынке, а вторая берет обязательство участвовать в лизинге RRJ и производстве композитных материалов для него на ВАСО. Кроме того, стороны согласовали объем стартовой партии обоих самолетов (по 100 штук) и типоразмерности: предполагается, что Ан-148 будет производиться с салоном на 75 пассажиров и в грузовом варианте, а RRJ – в варианте на 95 и 110 пассажиров. Тем самым оба проекта будут «разведены» по разным нишам, что, по мнению руководителей «Сухого» и ИФК, исключит их конкуренцию на рынке. **А.Ю., А.Ф.**

Ил-114 можно будет взять в лизинг

10 мая Ташкентское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова

(ТАПОиЧ) объявило о подписании с петербургской группой компаний «Техноспецсталь-

Инжиниринг», специализирующейся на поставках горно-рудного и строительного оборудования, крупного контракта стоимостью около 300 млн долл. на поставку в 2006–2008 гг. 30 новых региональных турбовинтовых пассажирских самолетов Ил-114. Входящее в состав группы компаний ЗАО «Техноспецсталь-Лизинг» намерено сдавать приобретаемые самолеты в лизинг российским авиаперевозчикам. У него уже имеются предварительные договоренности с авиакомпаниями «Авиапредприятие «Северсталь», «Атлант-Союз» и «Волга-Днепр».

В настоящее время в России эксплуатируется всего два

самолета Ил-114. Оба они летают под флагом авиакомпании «Выборг» (на фото), которая получила их в лизинг как раз от «Техноспецсталь-Инжиниринг». Для постройки новых самолетов компания организует финансирование и поставки на ТАПОиЧ значительной доли российских комплектующих, многие из которых разработаны и производятся на предприятиях С.-Петербурга. В частности, новые Ил-114 будут оснащаться разработанными на «Заводе им. В.Я. Климова» модернизированными двигателями ТВ7-117СМ, производство которых будет осуществляться с 2006 г. на московском ММП им. В.В. Чернышева. **А.Ю.**



Федор Борисов

2006

гидроавиасалон



6~10 СЕНТЯБРЯ

ГЕЛЕНДЖИК, РОССИЯ

ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ БАЗА ТАНТК им. Г. М. БЕРИЕВА
АЭРОПОРТ ГЕЛЕНДЖИК

**ШЕСТАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
И НАУЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГИДРОАВИАЦИИ**



пл. Авиаторов, 1
г. Таганрог, 347923, Россия
тел./факс: (8634) 315415
e-mail: gas@tantk.taganrog.ru
<http://www.gidroaviasalon.com>



Сергей Сергеев

ПАДЕНИЕ И ВЗЛЕТ?

НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ АВИАПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

Наталья ПЕЧОРИНА, Киев

История современной украинской гражданской авиации насчитывает чуть более полутора десятилетий. За это время в республике появились лидеры в области пассажирских и грузовых авиаперевозок и аутсайдеры, работающие в условиях рыночных отношений, которые сложились в украинской экономике. В начале их деятельность проходила на фоне резкого снижения количества пассажиров, пользующихся услугами авиакомпаний, особенно в начале 90-х гг. С преодолением части кризисных явлений в экономике пропорционально увеличивались показатели пассажиропотока. Но в обозримом будущем уровень пассажиропотока «союзных» времен, наверное, останется для украинских авиакомпаний все же еще «непокоренной вершиной».

По традиции описание любых процессов в украинской экономике начинается с единого отправного пункта: момента распада СССР. В период конца 1991 – начала 1992 гг. вся пассажирская и транспортная авиатехника УССР была сконцентрирована в структуре украинской части единого советского перевозчика – «Аэрофлота» – Украинском управлении гражданской авиации СССР. Кроме того, на территории Украины грузовые самолеты

и вертолеты входили в состав частей и подразделений ВВС, авиации ПВО, авиации ВМФ и армейской авиации Советского Союза, а также находились в распоряжении ряда предприятий министерств авиационной промышленности, общего и среднего машиностроения и др. Отдельно существовала также сельскохозяйственная авиация.

Собственно, активы этих государственных монополий и стали базой для создания после 1992 г. и дальнейшего развития всех «частных» (и «осколков» государственных) авиакомпаний на Украине. Последующую историю украинской гражданской авиации можно разделить на этап перераспределения бывшей общенародной собственности, становления условного рынка авиаперевозок и нынешний, современный этап. За прошедшие годы число магистральных пассажирских самолетов на Украине сократилось в полтора раза, а половину из них теперь составляют «иномарки». Вдвое уменьшилось число региональных лайнеров, втрое – грузовых самолетов, вчетверо – вертолетов. Тем не менее минувший 2005 г. стал самым успешным за все последнее время с точки зрения объема пассажирских перевозок и пассажирооборота.



Самолеты «Боинг 737» различных модификаций сегодня являются самым массовым типом магистрального пассажирского воздушного судна в гражданской авиации Украины. На снимках показаны B737 трех ведущих украинских авиаперевозчиков – компаний «АэроСвіт» (слева), «Международные авиалинии Украины» (внизу) и «Украинско-Средиземноморские авиалинии» (вверху)



От общего к частному

К моменту распада Советского Союза на территории Украины базировалось всего около сотни магистральных и чуть более двухсот региональных пассажирских самолетов, при этом здесь имелось три с половиной сотни транспортных машин, главным образом военных. Поэтому в начале 90-х гг. особой конкуренции на рынке гражданских перевозок не наблюдалось. На обломках «Аэрофлота» были созданы «Авиалинии Украины», а также региональные (областные) авиакомпании (авиапредприятия) и президентский авиаотряд – государственное авиационное предприятие «Украина». Сельскохозяйственную авиацию (а в то время это несколько сот самолетов Ан-2 и вертолетов) подмяла под себя авиакомпания «Универсал-Авиа», разделившаяся потом на несколько отдельных авиакомпаний (ее деятельность в данной статье рассматриваться не будет). А вот с военнотранспортными самолетами бывшей Советской Армии ситуация сложилась воистину уникальная. До нынешнего дня около полусотни авиакомпаний, имеющих сертификаты эксплуатанта Госавиаслужбы Украины, располагают парками от нескольких до десятка самолетов Ан-12, Ан-26 и Ил-76. В период первоначального накопления капитала все зависело от того, как

близко к источникам «советской собственности» находились нынешние или бывшие владельцы украинских частных авиакомпаний. Только парк Ил-76, оставшихся в Украине, достигал почти 200 единиц. В настоящее время формально в составе украинского Минобороны имеется лишь 44 таких самолета, из которых в исправном состоянии не больше 20 машин. О деятельности многих украинских авиакомпаний, в парке которых имеются транспортные самолеты, зачастую становится известно только в связи с летными происшествиями за пределами Украины. И это неудивительно, поскольку средняя по площади территория страны с разветвленной дорожной сетью не располагает к активной эксплуатации транспортной авиатехники.

История появления первых частных авиакомпаний с участием иностранного капитала, специализирующихся на пассажирских перевозках, не противоречила всей логике процесса начала 90-х гг. Государственная авиакомпания «Авиалинии Украины», созданная еще в 1990 г., послужила «донором» для нынешних лидеров рынка пассажирских авиаперевозок – «Аэросвита» и «Международных авиалиний Украины» (МАУ). Государственная авиакомпания занимала монопольное положение по выполнению зарубежных

рейсов, что служило для нее (и продолжает оставаться для остальных) основным источником финансовых поступлений.

СП «Международные авиалинии Украины» (*Ukraine International Airlines*) как дочернее предприятие «Авиалиний Украины» появилось в 1992 г. Ему были переданы все рейсы в страны Западной Европы. Первоначально «Авиалиниям Украины» принадлежало 88,75% в уставном фонде МАУ, однако позже эта доля уменьшилась и была передана Фонду госимущества Украины. В 1994 г. в составе «Авиалиний Украины» был создан международный консорциум «Аэросвіт» («АэроСвіт»). К нему постепенно перешли все наиболее популярные рейсы в страны Средиземноморья, Восточной Европы и СНГ, ранее принадлежавшие «Авиалиниям Украины». В 1996 г. для перевозки первых лиц государства было создано государственное авиапредприятие «Украина», которому «Авиалинии Украины» передали свою наиболее совершенную технику. И, наконец, в 1999 г. под единственный рейс на Бейрут (с 1992 г. выполнявшийся «Авиалиниями Украины») была образована авиакомпания «Украинско-Средиземноморские авиалинии» (*Ukraine Mediterranean Airlines, UMAir*). Стоит ли отмечать, что долги и неминуемые «учре-

дительные» расходы остались на балансе «Авиалиний Украины»? К сожалению, «усилиями» чиновников единственная государственная компания превратилась в неликвид, и за последние годы несколько раз инициировались процедуры ее банкротства, но каждый раз что-то останавливало чиновничью руку от окончательного решения. В 2005 г. даже появилась идея создать национального лидерного перевозчика с участием государственной авиакомпании или даже на базе «Авиалиний Украины», но от идеи до реализации, как правило, лежит длинный путь. И проходить его Минтранс Украины пока не спешит.

В схожем положении, балансируя у черты существования, оказалась часть региональных авиакомпаний. Период экономического спада прошлого десятилетия наиболее сильно сказался на авиакомпаниях центральных и северных регионов Украины. Традиционно активный промышленный юго-восток, а также, как ни странно, западные регионы и соответственно базирующиеся там авиакомпании не только выжили в рыночных условиях, но и в настоящее время демонстрируют неплохие показатели деятельности. Устойчивый рост пассажирских перевозок в Украине начал наблюдаться с 2000 г.

К сожалению, стихийные рыночные отношения, наблюдавшиеся в период становления независимого государства, привели к тому, что в Украине появилось огромное количество новых авиакомпаний. Зачастую они располагали парком всего из нескольких самолетов и, соответственно, фактически не способны были устоять в конкурентной борьбе с такими гигантами, как «Аэросвит» или МАУ. Основное количество украинских авиакомпаний, имеющих на данный момент сертификат эксплуатанта Госавиаслужбы Украины, было создано

в 1993–1995 гг. В этот период появилось более полусотни новых авиаперевозчиков. В последующие годы их количество только увеличивалось. По состоянию на 2000 г. было зарегистрировано более 80 авиакомпаний, а по данным на конец 2005 г. сертификаты эксплуатантов имели уже 97 авиакомпаний. За исключением 27 пассажирских перевозчиков и 19 ведомственных авиакомпаний, принадлежавших госпредприятиям или работающим в сфере сельского хозяйства, остальные подвизаются на ниве грузовых и грузо-пассажирских перевозок за пределами Украины, при этом у некоторых эксплуатантов весь парк нередко состоит всего из одного–двух Ан-2 или Ми-2.

Показатели объемов пассажирских перевозок в украинской гражданской авиации долгое время оставались неутешительными. В 1995–1998 гг. ежегодное количество пассажиров, перевезенных авиакомпаниями Украины, не превышало 1,5 млн человек. Лидировали в этот период, несмотря на упоминавшиеся выше «донорские услуги», «Авиалинии Украины», а частные компании пока еще только «накачивали мускулы». С улучшением общей экономической ситуации положение в украинской гражданской авиации кардинально изменилось. По данным Госавиаслужбы Украины, показатель 2005 г. по числу перевезенных пассажиров превысил данные за 1999 г. более чем в три раза и достиг 3,8 млн пасс. При этом наследница «Аэрофлота» вынужденно ушла с рынка перевозок, а образовавшуюся нишу довольно успешно заполнили частные авиакомпании.

Тенденция или случайность?

Период стагнации рынка не мог длиться бесконечно, да и внутренние экономические факторы начала нового тысячелетия, сопутствовавшие деятельности авиапере-

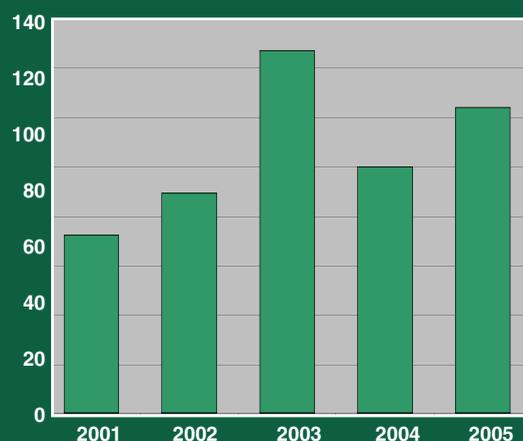


возчиков, носили, в основном благоприятный характер. Поэтому с 2000 г. на Украине наблюдается стабильный рост пассажирских перевозок. Сигналом оживления ситуации на рынке стал эксперимент Министерства транспорта Украины, начатый в 2002 г. в виде Программы развития внутренних авиационных перевозок, предусматривающей увеличение количества внутренних рейсов с одновременным существенным снижением цен на билеты. Учитывая неминуемые убытки авиакомпаний от уменьшения цен на их услуги, Минтранс твердо обещал компенсировать их, что и делал в большинстве случаев путем предоставления скидок на топливо, аэропортовое и аэронавигационное обслуживание. В результате 2002 г. принес почти 40% рост

Динамика пассажирских перевозок в Украине в 2001–2005 гг.



Динамика грузовых перевозок авиакомпаниями Украины в 2001–2005 гг., тыс. т





Дмитрий Писунгин

Ближнемагистральный авиалайнер Як-42 «бронзового призера» национального рейтинга авиаперевозчиков Украины по итогам 2005 г. – авиакомпании «ДонбассАэро»

количества перевезенных пассажиров. Среди украинских авиакомпаний не было полного и единодушного одобрения этих инноваций, но ссориться с Минтрансом было себе дороже. В следующем 2003 г. эксперимент потихоньку свернули, но ситуация уже сдвинулась с мертвой точки, и общие показатели пассажирских авиаперевозок ежегодно стали увеличиваться на 20–30%. Правда темпы роста в 2005 г. несколько замедлились. В минувшем году украинские авиакомпании перевезли 3,8 млн пассажиров, а общий пассажирооборот составил 6,1 млрд. пасс.-км, что соответствует росту на 17,6% и 11,3% по сравнению с показателями 2004 г.

В части международных пассажирских перевозок в 2005 г. 13 украинских авиакомпаний, осуществляющие регулярное воздушное сообщение с 45 странами мира, доставили 1,8 млн пассажиров. Загрузка мест при этом составила 62,4% против 57,6% в 2004 г. В это же время в Украину выполняли регулярные рейсы 47 иностранных авиакомпаний из 25 стран мира. Наибольшие объемы перевозок осуществлялись между Украиной и Россией, Германией, Чехией, Великобританией, Венгрией, Австрией, Израилем, Турцией, Францией, Польшей и Нидерландами.

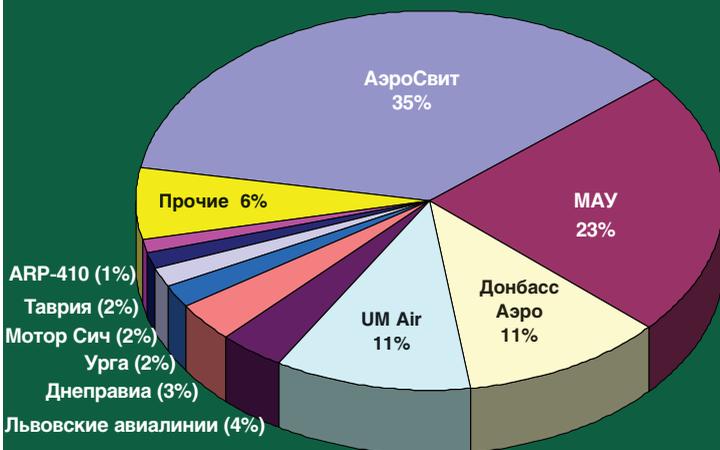
Количество пассажиров, перевезенных на внутренних линиях, увеличилось в прошлом году на 15%, достигнув 0,8 млн человек, а процент занятости кресел составил почти 60%. Еще 1,2 млн пассажиров было перевезено в 2005 г. чартерными рейсами, что почти на треть больше объемов 2004 г. Показатели чартерных перевозок увеличились у авиакомпаний «Международные авиалинии Украины», «Аэросвит», «ДонбассАэро», «Мотор Сич», «Львовские авиалинии».

По итогам прошлого года в четверку ведущих авиаперевозчиков Украины вошли «Аэросвит», МАУ, «ДонбассАэро» и UM Air, на долю которых пришлось 80% всех перевозок, осуществленных украинскими авиакомпаниями. А десять первых авиакомпаний республики выполнили уже 94% всей работы. Таким образом, на долю оставшихся 87 (!) украинских авиакомпаний пришлось только 6% перевезенных пассажиров.

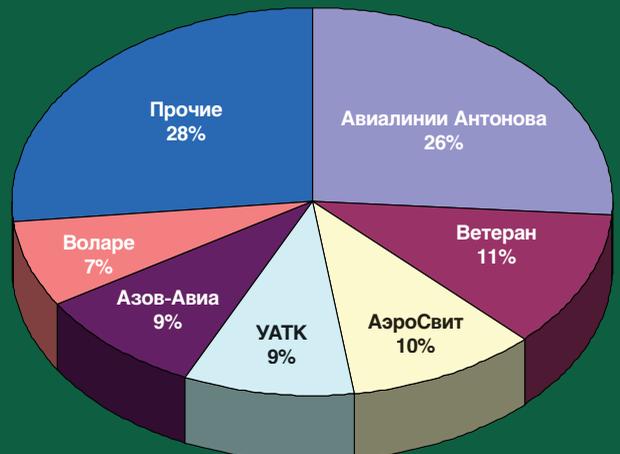
Сравнительно низкий уровень темпов роста пассажирских перевозок, отмеченный в 2005 г., связан с целым комплексом причин. Спрос на авиаперевозки на фоне повышения стоимости данного вида услуг постепенно насытился. На цены на билеты не могло не сказаться рекордное увеличение стоимости топлива. При этом особенно неэффективны стали самолеты типа Ан-24 и Як-40, которые в основном выполняют внутренние рейсы. В этой связи со всей очевидностью вновь стал вопрос кардинального обновления парков украинских авиакомпаний.

В то же время однозначного ответа о причинах снижения темпов роста пассажирских перевозок нет. В Госавиаслужбе Украины считают, что ссылка только на беспрецедентное повышение цен на авиатопливо не отражает истинного положе-

Ведущая десятка украинских пассажирских авиаперевозчиков по итогам 2005 г. (по количеству перевезенных пассажиров)



Ведущая шестерка грузовых авиаперевозчиков Украины по результатам 2005 г.



ния дел, ведь с этим явлением столкнулись авиаперевозчики во всем мире. Тем не менее из-за резкого повышения себестоимости авиаперевозок украинские авиакомпании не так активно, как в прошлые годы, открывали и осваивали новые маршруты, не увеличивали частоты полетов на существующих, что в предыдущие периоды являлось основой для 25–35% ежегодного роста показателей.

В то же время для украинских перевозчиков характерны не только общие, но прежде всего и индивидуальные проблемы, которые в общем и сказались на показателях 2005 г. Существенным фактором для самой крупной авиакомпании Украины – «Аэросвита» – стало ограничение на полеты в Северную Америку по результатам аудита FAA (США). Но вина за это решение лежит не на самой авиакомпании, а касается в целом системы управления гражданской авиации Украины. Ограничения по частотам полетов в США привели к уменьшению темпов развития авиакомпании и корректировке бизнес-планов.

Авиакомпания «Украинско-Средиземноморские авиалинии» в предыдущие годы стабильно занимала первые места по темпам роста перевозок, но в 2005 г. увеличила их только на 8%. Среди основных причин были проблемы ее финансовой устойчивости: несвоевременные расчеты привели к определенным ограничениям со стороны ряда украинских аэропортов, особенно при чартерных полетах. Поэтому объемы таких перевозок авиакомпании остались практически на уровне 2004 г.

Еще одной причиной снижения общих темпов роста перевозок на Украине стал фактический уход с рынка ряда региональных компаний – таких, как «Одесские авиалинии», «Аэромост-Харьков», покинувших первую десятку, и некоторых других. Их показатели были намного ниже, чем у лидеров, и в сумме потери достигли около 100 тыс. пассажиров.

Считается, что за эти годы произошло относительное насыщение данного сегмента рынка. Известно, что стабильность (даже при сохранении конкуренции) ведет к застою, а это, в свою очередь, приводит к стагнации и потере рынка. В Украине профильные органы госвласти выступили с весьма продуктивным предложением создать флагманского (единого) национального авиаперевозчика на внутренних и международных авиалиниях. Целесообразность такого решения объясняется пользой от объединения усилий ведущих украинских авиакомпаний в виде устранения нынешней конкуренции на внутренних и международных маршрутах. Пока она сохраняется, авиакомпании не могут в полной мере оптимизировать

маршрутную сеть, обеспечить удобные для пассажира стыковки и т.д. Хотя разговоры об этом идут давно, но конкретных действий пока нет, а вот снижение темпов роста – налицо.

Правда, пока что прорыв не отложен. По сути вопроса предложений было немало. Были идеи создания флагманской авиакомпании на базе «Авиалиний Украины» (но тогда пришлось бы гасить всю ее кредиторскую задолженность), а также формирования авиакомпании «с нуля», равно как и объединения действующих в единую

таки добывается своего. В ответ «Аэросвит» вводит новый рейс в Тель-Авив из Донецка. Несмотря на специфический юмор ситуации, ее суть – ужесточение конкуренции за довольно ограниченный рынок украинских авиаперевозок.

Тяжелые и крупногабаритные

Специфика работы украинских авиакомпаний на рынке грузовых перевозок отличается крайне низкими объемами внутренних рейсов и, как следствие, активной работой за рубежом. Основную часть



Дмитрий Плуугин

Вверху: самый массовый магистральный пассажирский самолет советского (российского) производства в нынешней гражданской авиации Украины – ближнемагистральный Як-42 – в окраске авиакомпании «ДнепроАвиа», шестой по результатам 2005 г.

Справа: самый крупный и грузоподъемный транспортный самолет Украины и всего мира – знаменитый Ан-225 «Мрия» – эксплуатируется лидером украинских грузовых авиаперевозок – «Авиалиниями Антонова»

Внизу: самый распространенный на Украине сегодня региональный лайнер Ан-24 в окраске авиакомпании «Львовские авиалинии», пятой по величине пассажирских перевозок в 2005 г.



Сергей Сергеев

структуру. В общем, учитывая явную ограниченность рынка авиаперевозок Украины, а именно развитую систему железнодорожного транспорта, низкий платежеспособный уровень основной части населения страны, близкую экспансию иностранных авиакомпаний (в случае присоединения к соглашению «Открытое небо») и т.д., идея концентрации ресурсов и координации действий авиакомпаний заслуживает воплощения. А пока этого нет, обостряется конкуренция на рынке перевозок из Украины в Германию, Великобританию, ОАЭ. А базирующаяся в Донецке «Донбасс-Аэро» «замахивается» на святая святых «Аэросвита» – историческую монополию на регулярные рейсы в Тель-Авив, и путем долгих судебных тяжб

парка частных украинских перевозчиков составляют самолеты Ил-76, выведенные из состава ВВС Украины или переданные отсюда же на условиях аренды. Такая же ситуация с Ан-12 и Ан-26. Численность этих типов самолетов в составе украинских авиакомпаний постоянно варьируется. В реальной собственности перевозчиков, как правило, находится не больше пяти–семи самолетов в состоянии летной годности, но всегда выручает аренда.

В начале 90-х гг. грузовые перевозки за рубежом были наиболее прибыльным и привлекательным бизнесом для всех негосударственных украинских авиакомпаний. По состоянию на 1993–1995 гг., 117 самолетов Ил-76 были расписаны между

18 эксплуатантами. Правда после исчерпания ресурсов самолетов они возвращались в министерство обороны, чтобы после ремонта или даже без него пойти по второму или третьему кругу получения прибыли. Но на общие показатели грузовых перевозок деятельность «частников» в прошлое десятилетие практически не влияла в силу управленческого хаоса: любой предприниматель знал, что отчитываться перед госорганами необязательно, а то и вредно. Затем на рынке появились более мощные структуры, которые и стали

летов Ан-124: в дополнение к находившейся в ОКБ первой машине (№01-01, СССР-680125) два «Руслана» (№01-05 и 01-06, СССР-82007 и 82008) были переданы из состава советской Военно-транспортной авиации; затем на предоставленный госкредит киевский «Авиант» построил для него еще два Ан-124 (№02-08 и 02-10, СССР-82027 и 82029), а еще пара машин (№07-05 и 07-06, RA-82072 и 82073) была выкуплена у ГТК «Россия». К «Русланам» добавились два Ан-12, один Ан-26, а впоследствии и Ан-225-100 «Мрия». УАТК в

«Азов-Авиа» (11,4 тыс. т), авиакомпания «Воларе» (8,9 тыс. т). На этих перевозчиков пришлось почти три четверти всего объема грузовых авиаперевозок Украины. Остальные авиакомпании перевозят не больше нескольких тысяч тонн грузов, как правило за рубежом. Примечательно, что по итогам прошлого года УАТК потеряла своего традиционное второе место среди лидеров рынка транспортных перевозок, опустившись сразу на четвертое. При этом опередивший ее «Аэросвит» активно осваивает «смежное» со своим основным пассажирским грузовое направление, обещая дальнейший рост показателей.

Еще раз подчеркнем крайне незначительную составляющую внутреннего рынка для грузовых авиаперевозок на Украине: в 2005 г. их доля составила смехотворные 0,16% (!) или всего около 200 т грузов (почти вдвое меньше показателя 2004 г.) из общего объема в более чем 124 тыс. т грузов, перевезенных украинскими транспортными самолетами. При этом международные грузоперевозки за этот год увеличились на 25%, главным образом за счет дальнемагистральных направлений. Минувший год наглядно показал, что рынок внутриукраинских грузовых авиаперевозок сокращается в пользу железнодорожных и автотранспортных сегментов, которые стоят дешевле.



Андрей Фомин

обеспечивать львиную долю ежегодных отчетных показателей. В настоящее время только шесть украинских авиакомпаний согласно сертификату эксплуатанта имеют в своем парке самолеты Ил-76, девять перевозчиков эксплуатируют смешанный или однородный парк Ан-12 и Ан-26 различных модификаций. Счастливыми обладателями практически всей линейки советских транспортных самолетов являются «Авиалинии Антонова» (структурное подразделение АНТК им. О.К. Антонова) и госпредприятие Минобороны Украины «Украинская авиационно-транспортная компания» (УАТК).

Бывший авиаотряд АНТК им. О.К. Антонова получил семь само-

свою очередь при создании в 1997 г. и в последующие три года получила почти сто Ил-76, 22 Ан-12, 15 Ан-22 и довольно внушительный парк вертолетов. Правда практически все доставшиеся ей Ил-76 уже не имели летной годности. В результате, к 2003 г. УАТК эксплуатировала почти два десятка Ил-76, несколько Ан-26 и Ан-12, а излишек «Илов» успешно продавала нуждающимся в них странам, составляя конкуренцию официальному госпосреднику по торговле оружием — «Укрспецэкспорту».

В 2005 г. список ведущих грузовых авиакомпаний выглядел так: «Авиалинии Антонова» (32,5 тыс. т груза), авиакомпания «Ветеран» (14,1 тыс. т), «Аэросвит» (12,7 тыс. т), УАТК (11,4 тыс. т),

Парковая линейка

Гражданская авиация Советского Союза по части техники была едина: Як-40, Ан-24 и L-410 на региональных маршрутах; Ту-134, Ту-154, Як-42 и Ил-86 — на среднемагистральных; Ил-62 — на дальнемагистральных. С этим заделом (разве что только без Ил-86, использовавшихся на маршрутах с особо плотным пассажиропотоком) и начинали свою деятельность молодые украинские перевозчики. И если в эпоху становления украинских авиакомпаний эта техника удовлетворяла все потребности по пассажирским перевозкам, и даже с некоторым запасом, то во второй половине 90-х гг. наиболее «продвинутые» перевозчики Украины стали задумываться об обновлении своего авиапарка. Этого требовали как новые нормы ИКАО, так и старение — моральное и физическое — советской авиатехники.

Поскольку новых пассажирских самолетов авиапромышленность Украины в то время практически не производила (турбовинтовой региональный Ан-140 только проходил испытания, Ту-334 находился на ранних стадиях освоения производства, а Ан-148 не было по сути еще и в проекте), а о закупках приподнявшихся российских лайнеров нового поколения Ту-204 и Ил-96 вопрос не стоял, украинские перевозчики,



Сергей Сергеев

Вверху: в Украине еще летают раритетные Ил-18Д (на снимке – самолет «Львовских авиалиний») **Внизу:** почти полсотни реактивных региональных самолетов Як-40 эксплуатируются многими областными украинскими авиакомпаниями (на снимке – самолет компании «Мотор Сич») **Справа:** многие украинские авиакомпании связывают будущее своих региональных перевозок с новыми отечественными самолетами Ан-140 (на снимке – Ан-140-100 компании «Ильич-Авиа»)



Сергей Сергеев



Андрей Фокин

вслед за российскими, пошли по пути приобретения за рубежом на лизинговых условиях поддержанных «Боингов» — главным образом отнюдь не самых новых В737 серий 200, 300 и 400. Большинство из них до начала работы в Украине немало, в среднем от 3 до 15 лет, полетали в парках различных зарубежных авиакомпаний.

Первой, еще в середине 90-х гг., получила «Боинги» компания МАУ. В разные годы под ее флагом летало не менее двух десятков В737 модификаций 247, 2Т4, 32Q, 33R, 341, 35В, 36N, 3Y0, 4Y0, 4Z9, 528, 529, 5Y0, имевших регистрационные номера, последовательно с UR-GAA по UR-GAT. По крайней мере полтора десятка В737 модификаций 2L9, 2Q8, 33A, 3Q8, 448, 4Q8, 4Y0, 529 (регистрационные номера UR-BFA, BVY, BVZ, а затем с UR-VVA по UR-VVN) со второй половины 90-х гг. эксплуатировала на условиях лизинга авиакомпания «Аэросвит». После завершения срока лизинга некоторые машины уходили новым заказчикам, но многие продолжают летать в Украине и в настоящее время. В начале нового тысячелетия «Аэросвит» первым в республике взял в лизинг дальнемагистральные «Боинги» модели 767-383ER (они получили здесь регистрационные номера UR-VVF и UR-VVG).

Украинскую «монополию» «Боингов» нарушила в 2003 г. компания UM Air, взявшая в лизинг четыре DC-9-51 (UR-CBY, CCR, CCS, CCT), а также один «Эрбас» А320-211 (UR-UFB). Ее примеру последовала и «Донбасс-Аэро», получившая в 2005 г. свой первый А320-211 (UR-DAA), а в этом году еще один А320-231.

Тем временем к поставкам заказчикам были готовы первые серийные отечественные региональные авиалайнеры нового поколения Ан-140, строящиеся на заводе в Харькове. В 2002 г. одну такую машину (UR-14001) получили «Одесские авиалинии», а еще две (UR-14002 и 14003) — «Аэромост-Харьков». К сожалению, вскоре после передачи заказчику третья харьковская машина погибла в катастрофе в Иране. В следующем году одесситы получили еще один Ан-140 (UR-14004), а два других самолета (UR-14005 и 14006) обрели своих владельцев в лице авиакомпаний «Мотор Сич» и «Аэромост-Харьков». Пару следующих Ан-140-100 (UR-14007 и 14008) в 2004 г. приобрела мариупольская компания «Ильич-Авиа», тогда же обе одесских машины сменили владельца и стали летать под флагом харьковского «Аэромоста».

Еще один тип выпускаемых в Харькове самолетов — транспортные Ан-74Т и

Ан-74ТК различных модификаций — в последнее время строятся в основном за рубежом заказам. Тем не менее один из новых самолетов этого семейства — Ан-74ТК-300 в варианте VIP — был недавно поставлен государственной компании «Украина».

Всего в настоящее время в парках украинских авиакомпаний насчитывается почти семь десятков магистральных пассажирских самолетов, половина из которых — машины советской постройки, а остальные — «иномарки», на которых и выполняется основной объем перевозок. Парк региональных авиалайнеров насчитывает чуть больше сотни машин: в основном это Ан-24 и Як-40 выпуска 60-70-х гг. и всего лишь семь современных Ан-140.

Лидер рынка — «Аэросвит» — сейчас располагает 11 среднемагистральными В737 и двумя дальнемагистральными В767. Летом планируется получение еще по одному В737 и В767. В ближайших планах авиакомпании закупка по крайней мере двух новейших Ан-148 для выполнения авиаперевозок по Украине (об этом ниже). Кроме того, «Аэросвит» в апреле этого года направил запросы двум ведущим мировым производителям гражданской авиатехники — «Боингу» и «Эрбасу», содержащие



требования украинского перевозчика к характеристикам дальне- и среднемагистральных самолетов и условия их поставок на конкурсной основе. В планах авиакомпании получить и рассмотреть до конца года предложения от «Боинга» и «Эрбаса», определив типы и условия поставок самолетов для комплектации перспективного парка своих воздушных судов.

Второй крупнейший украинский авиаперевозчик — МАУ — сегодня эксплуатирует парк из двенадцати B737 различных модификаций, при этом два из них (модификации B737-528) поступили в авиакомпанию в марте и апреле этого года. Авиакомпания «Донбасс-Аэро», находящаяся в муниципальной собственности Донецкой области и эксплуатировавшая до этого в основном только Як-42, в 2005–2006 гг. получила в долгосрочный лизинг два A320 (возрастом свыше десяти лет) и в ближайшее время планирует приобретение одного CRJ-200. Парк авиакомпании «Украинско-Средиземноморские авиалинии» состоит из одного A320, четырех DC-9, одного Ту-134 VIP и одного Ан-24.

«Львовские авиалинии» — областная авиакомпания, вошедшая в 2005 г. в пятерку ведущих перевозчиков Украины, — эксплуатирует по одному самолету Ил-18Д

и Ил-76МД, а также пять Ан-24 и три Як-42. Днепропетровская компания «Днепрavia» имеет восемь Як-40 различных модификаций и еще несколько машин того же типа арендует. Акционерная авиакомпания «Урга» из Кировограда эксплуатирует четыре Ан-24 и девять Ан-26, а авиакомпания ОАО «Мотор Сич» из Запорожья — один Ан-140-100, три Ан-24 и два Як-40. Четыре Ан-140-100 имеются у компании «Аэромост-Харьков», а два — у компании Мариупольского металлургического комбината «Ильич-Авиа». Парк авиакомпании «Таврия» состоит из двух Ан-24. Еще одна авиакомпания, созданная на базе бывшего авиаотряда промышленного предприятия, Киевского авиаремонтного завода №410, — авиакомпания «ARP-410» — эксплуатирует по одному Ан-24 и Ан-30, три Ан-26 и арендует еще пять Ан-24 и четыре Ан-26.

Помимо получения на условиях лизинга «иномарок», ряд ведущих авиакомпаний Украины связывает свое будущее с приобретением гордости отечественной авиапромышленности — новых региональных самолетов Ан-148, серийное производство которых осваивается на киевском заводе «Авиант» в кооперации с российским ВАСО. Согласно заявлению генерального директора «Авианта» Олега Шевченко,

Парк гражданской авиации Украины		
	1992	2006
Магистральные пассажирские самолеты		
Ил-18	2	2
Ил-62М	11	3
Ту-134	29	12
Ту-154	37	3
Як-42	24	13
Airbus A320	-	3
Boeing 737	-	23
Boeing 767	-	2
DC-9	-	4
MD-82	-	1
MD-83	-	1
Всего	103	68
в т.ч. иностранного производства	-	34
Региональные пассажирские самолеты		
Ан-24	93	50
Ан-28	7	2
Ан-140-100	-	7
Як-40	48	45
L-410	82	10
Всего	230	114
Легкие многоцелевые самолеты		
Ан-2	536	150
Як-18Т	9	1
Всего	545	151
Грузовые самолеты		
Ан-12	57	19
Ан-22	3	1
Ан-26	76	30
Ан-30	9	2
Ан-32	19	5
Ан-74	10	5
Ан-124-100	6	7
Ан-225	1	1
Ил-76	170	44
Всего	351	114
Вертолеты		
Ка-26	52	39
Ми-2	306	40
Ми-6А	2	-
Ми-8	82	23
Ми-26Т	2	-
Всего	444	102
Итого самолетов	1229	447
Итого ЛА	1673	549

Данные по количественному составу нынешнего парка гражданской авиации Украины приводятся на основе сообщений пресс-служб авиакомпаний, имеющих сертификат эксплуатанта Госавиаслужбы Украины

сделанному в ходе недавнего интервью нашему журналу (см. «Взлёт» №3/2006, с. 8–11), в ближайшие годы украинские компании намерены приобрести «свыше 30 самолетов Ан-148». До десяти машин планирует заказать «Аэросвит», шесть могут отправиться в Одессу, пять — в Донецк, три намерена приобрести УАТК, по две — компании «Ильич-Авиа», «Урга» и «Крым-Триал», а еще одна может отправиться в Днепропетровск.

Пока что эти планы базируются на предварительных договоренностях, которым еще только предстоит перерасти в твердые контракты, но главным «тормозом» на этом пути является отсутствие в Украине лизинговой компании. В начале 2000-х гг. услуги лизинга украинской авиатехники предлагал «Укртранслизинг» (УТЛ), но сейчас по ряду причин от авиационного направления деятельности компания отказалась. Сказывается во-первых, конку-

рсии в 1997 и 2003 гг., каждая из которых стала причиной гибели более семи десятков человек, а также катастрофа Ан-140 в Иране в 2002 г., похоронившего под своими обломками 44 человека, в т.ч. и ряд своих создателей.

Полный список тяжелых авиационных происшествий в украинской гражданской авиации в 1992–2006 гг. приводится в таблице. В него не включены происшествия с самолетами малой, спортивной и сельскохозяйственной авиации, а также вертолетами, но добавлены трагические инциденты с самолетами, принадлежащими предприятиям украинской авиационной промышленности — например такие, как катастрофа первого опытного самолета Ан-70 под Киевом в 1995 г. и совсем недавняя катастрофа харьковского Ан-74ТК-200 в Африке (подробнее о ней — см. «Взлёт» №5/2006, с. 46). Учитываются только те происшествия, которые произошли с само-

виаконпании «Аэросвит» — в московском аэропорту «Шереметьево» в 2004 г., тогда правда пассажирам удалось отделаться простым испугом.

Подавляющее большинство авиационных происшествий с украинскими гражданскими самолетами произошло за пределами республики. При этом заметный «перевес» в сторону аварий и катастроф украинских транспортных самолетов объясняется их интенсивной эксплуатацией по всему миру. Зачастую причинами происшествий становится превышение допустимых норм загрузки воздушных судов, неоправданное продление ресурсов и сроков службы, неудовлетворительное техническое обслуживание и неуклонно снижающийся уровень подготовки летного и технического состава. В первую очередь это относится к самолетам, эксплуатируемым в странах Африки. Формально все эти причины должны были давно стать



Авария самолета В737-529 украинской авиакомпании «Аэросвит» в московском аэропорту «Шереметьево» 27 апреля 2004 г. К счастью, на этот раз обошлось без жертв, да и сам самолет был вскоре восстановлен и сегодня продолжает пассажирские перевозки

рентный фактор: основателем УТЛ является «Укрзалізниця», которой выгодно развивать перевозки железнодорожным транспортом. В условиях роста цен на услуги пассажирских перевозок билет на поезд не намного дешевле авиационного, поэтому вряд ли УТЛ продолжит предоставление услуг по лизингу авиатехники. Альтернативы же ему на украинском рынке все еще нет, и в отсутствие национальной авиализинговой структуры все больший интерес вызывают предложения аналогичных иностранных компаний. Но будут ли они вкладывать деньги в украинские самолеты?

Черные страницы

Деятельность украинских авиакомпаний за последние полтора десятка лет, к сожалению, не обошлась без ряда тяжелых авиационных происшествий. В историю современной гражданской авиации Украины кровью пассажиров и экипажей вписаны полтора десятка катастроф магистральных пассажирских и грузовых самолетов, унесших жизни более чем трех сотен человек. Наиболее тяжелыми стали летные происшествия с самолетами Як-42 в Греции и

летами, имеющими украинскую регистрацию. Поэтому, например, в скорбный список не попал трагический случай с самолетом Ан-28, произошедший 28 декабря 1999 г. в Черном море в 70 км от побережья Турции. На этой машине, имевшей экваториально-гвинейскую регистрацию (3С-ЈЈІ) при перелете из Киева в Анкару погибли шесть украинских граждан, так и не найденных в черноморской пучине. Немало украинских экипажей, увы, гибнет каждый год в Африке на транспортных машинах, чаще всего марки «Ан», принадлежащих небольшим местным авиакомпаниям, собственниками которых зачастую являются выходцы из стран СНГ. Эти происшествия также не включены в приводимую скорбную статистику.

В период 1992–2006 гг. на пассажирских и грузовых перевозках в катастрофах было потеряно пять украинских Ил-76, три Ан-26, по два Як-42 и Ан-12, по одному Ан-32, Ан-140 и Ан-74. Еще по два Ан-26 и Ан-32 и по одному Ил-76 и L-410 были списаны в результате аварий без человеческих жертв. Немалый резонанс имел инцидент с нынешним флагманом украинской гражданской авиации — «Боингом» 737

предметом внимания структур, ответственных за безопасность полетов (ранее в составе Минтранса был Укрaviaтранс, затем — орган со специальным статусом — Госавиаслужба Украины). Но, судя по количеству летных происшествий с самолетами украинских авиакомпаний, ситуация с безопасностью полетов в республике еще далека от идеальной.

Аэродромная сеть

В настоящее время в Украине насчитывается 32 действующих гражданских аэропортов, из которых 19 имеют статус международных. Аэропорты в Борисполе и Симферополе принимают все воздушные суда (ВС) без ограничений. Еще 14 аэропортов могут принимать ВС 1-го класса, 10 — 2-го класса и 10 — 3-го класса и ниже. Кроме того, для нужд гражданской авиации используются 22 аэродрома Министерства обороны и Министерства промышленной политики. Всего же в гражданской авиации Украины в начале 90-х гг. было зарегистрировано около 70 аэродромов. В то же время (по состоянию на 1993 г.) Министерство обороны Украины располагало 109 аэродромами и одним гидроаэродромом. Из

Тяжелые летные происшествия в гражданской авиации Украины

№	Дата	Тип ВС	Регистрационный номер	Эксплуатант	Место происшествия	Класс АП	Всего на борту	Жертвы (экипаж/пасс.)
1	06.07.1994	Ан-32П	UR-48018	АНТК	Испания	катастрофа	6 (4/2)	5 (3/2)
2	31.07.1994	Ан-26Б	UR-26207	АУ (UN)	Сербская Краина	катастрофа	7 (6/1)	7 (6/1)
3	18.01.1995	Ан-32Б	UR-48074	Miabi Air	Киншаса (ДРК)	авария	34 (4/30)	-
4	23.01.1995	L-410UVP	UR-67115	АУ	Проведения	авария	3 (2/1)	-
5	10.02.1995	Ан-70 №01-01	UR-	АНТК	Гостомель (К иев)	катастрофа	7 (7/0)	7 (7/0)
6	04.04.1995	Ан-26	UR-26049	АУ	Палана (РФ)	авария	9 (6/3)	-
7	06.06.1996	Ил-76МД	UR-76539	Хосеба	Киншаса (ДРК)	катастрофа	10 (8/2)	10 (8/2)
8	24.06.1996	Ан-26Б	UR-26197	Air Nacoia	Ангола	катастрофа	8 (8/0)	4 (4/0)
9	17.12.1997	Як-42	UR-42334	Аэросвит/ЛАЛ	Салоники (Греция)	катастрофа	74 (8/66)	74 (8/66)
10	13.07.1998	Ил-76МД	UR-76424	АТІ	ОАЭ	катастрофа	8 (8/0)	8 (8/0)
11	17.07.1998	Ил-76 (Ил-78)	UR-UCI	УАТК	Асмара (Эритрея)	катастрофа	10 (9/1)	10 (9/1)
12	14.12.1998	Ан-125П	UR-11319	Хорс	Кито (Ангола)	катастрофа	10 (5/5)	10 (5/5)
13	19.03.2000	Ан-26Б	UR-26586	UN	Гома (ДРК)	авария	10 (5/5)	-
14	30.03.2000	Ан-26	UR-79170	AAP	Шри-Ланка	катастрофа	40 (4/36)	40 (4/36)
15	18.04.2001	Ил-76МД	UR-78821	Dart	Остенде (Бельгия)	авария	8 (8/0)	-
16	07.06.2000	Ан-32Б	UR-48054	Авиатранс-К	Судан	авария	8 (4/4)	-
17	27.01.2001	Ан-70 №01-02	UR-NTK	АНТК	Омск	авария	33	-
18	07.02.2002	Ан-125П	UR-LIP	Воларе	Марокко	катастрофа	8 (8/0)	8 (8/0)
19	23.12.2002	Ан-140	UR-14003	Аэромост-Харьков	Исфахан (Иран)	катастрофа	44 (6/38)	44 (6/38)
20	08.05.2003	Ил-76МД	UR-UCB	Ukrainian Cargo	ДРК	катастрофа	115 (6/109)	7 (0/7)
21	26.05.2003	Як-42Д	UR-42352	UM Air	Трабзон (Турция)	катастрофа	75 (13/62)	75 (13/62)
22	04.03.2004	Ил-76ТД	UR-ZVA	Азов-Авиа	Баку (Бина)	катастрофа	7 (7/0)	3 (3/0)
23	27.04.2004	B737-529	UR-VVB	Аэросвит	Москва (Шереметьево)	авария	107 (6/101)	-
24	23.04.2006	Ан-74ТК-200	UR-74038	ХГАПП	Нджамена (Чад)	катастрофа	6 (6/0)	6 (6/0)

АНТК – АНТК им. О.К. Антонова • АУ – Авиалинии Украины • ЛАЛ – Львовские авиалинии • UM Air – Украинско-Средиземноморские авиалинии • UN – силы ООН

Примечания

- На противопожарных работах в Сьерра де Мариола в Испании (временное базирование в аэропорту Валенсия) зацепил деревья и столкнулся со склоном горы.
- Потерпел катастрофу в районе боевых действий в Сербской Краине. Возможно был сбит.
- Разрушился при посадке на закрытую ВПП аэродрома Киншаса в ДРК. Все члены экипажа и пассажиры выжили.
- При выполнении перегоночного полета, на перелете Анадырь–м. Проведения при заходе на посадку в 1300 м от ВПП произвольно включился реверс левого двигателя, самолет зацепил левой консолью крыла землю и упал на замерзшее озеро. Самолет списан, вне находившиеся на борту выжили.
- При выполнении испытательного полета с аэродрома Гостомель под Киевом столкнулся на высоте 3200 м с самолетом сопровождения Ан-72, разрушился в воздухе и упал на землю. Весь экипаж погиб, самолет Ан-72 благополучно совершил посадку в Гостомеле.
- При выполнении перелета Петропавловск–Усть–Пахачи после промежуточной посадки в Палане в результате попытки взлета с нерасторможенным шасси выкатился на 410 м за пределы ВПП, получил повреждения и был списан. Все находившиеся на борту выжили.
- Потерпел катастрофу на взлете из аэропорта Киншасы. Погибли все находившиеся на борту.
- При перелете по маршруту Луанда–Кафунфо (Ангола) в процессе повторного захода на посадку на аэродром Кафунфо из-за отказа одного двигателя приземлился на фюзеляж рядом с ВПП и сгорел.
- При выполнении пассажирского рейса Одесса–Салоники (Греция) в процессе повторного захода на посадку из-за несогласованных действий украинского экипажа и греческих наземных диспетчеров в результате отклонения от принятой для аэропорта Салоники схемы захода на посадку столкнулся с горой на высоте около 1000 м в 72 км к юго-западу от Салоников. Одна из самых тяжелых катастроф в истории гражданской авиации Украины.
- При взлете из аэропорта Расал-Хайма (ОАЭ) в Николаев из-за перегруза, составившего от 15 до 25 т, при наборе высоты 180 м на скорости 400 км/ч после уборки закрылков перешел в снижение, упал в море и разрушился.
- При выполнении полета из Бургаса (Болгария) в Асмара (Эритрея) в процессе инструментального захода на посадку в темное время суток столкнулся с возвышенностью за 7,2 км до начала ВПП и разрушился.
- При заходе на посадку на аэродром Кито (Ангола) с гуманитарным грузом на высоте около 450 м, вероятно, был сбит повстанцами УНИТА.
- При заходе на посадку на аэродром Гома (ДРК) в 1 км от ВПП попал в свдиг ветра, пытался уйти на второй круг, но грубо приземлился на фюзеляж слева от ВПП, списан. Все находившиеся на борту выжили.
- Потерпел катастрофу при выполнении перевозки раненых по контракту украинской авиакомпании с ВВС Шри Ланки в центральной части острова в 14 км южнее бывшей столицы Шри Ланки Анурадхапуры. Все находившиеся на борту 40 человек погибли.
- При выполнении прерванного взлета из аэропорта Остенде (Бельгия) в Алжир с грузом медикаментов для Гвинеи из-за срабатывания сигнализации о пожаре двигателя выкатился на 40 м за пределы ВПП и был списан. Экипаж не пострадал.
- При выполнении посадки на аэродроме Лима-25 на юге Судана на ВПП неожиданно выбежало около 300 местных жителей, экипаж предпринял маневр для избежания столкновения с людьми, отвернул вправо, и самолет столкнулся с наземными препятствиями. Самолет списан, жертв нет.
- При выполнении взлета с аэродрома Омск в Якутск для продолжения испытаний в условиях низких температур на втором опыльном экземпляре Ан-70 произошел отказ двух двигателей. Экипаж совершил вынужденную посадку на заснеженное поле. Самолет получил значительные повреждения фюзеляжа, но был позднее восстановлен. Никто на борту не пострадал.
- При выполнении полета из Агадир (Марокко) в Алжир в 80 км от аэродрома вылета столкнулся с горой на высоте около 3000 м.
- В процессе заходе на посадку на аэродром Исфахан (Иран) в темное время суток при выполнении полета Харьков–Трабзон–Исфахан из-за несогласованных действий украинского экипажа и иранских диспетчеров в результате отклонения от принятой для аэродрома Исфахан схемы захода на посадку столкнулся с горой на высоте 2380 м на удалении 33 км от приводного радиомаяка аэропорта посадки. Одна из наиболее нашумевших катастроф в истории гражданской авиации Украины. На борту этого только что построенного Ан-140, летевшего на церемонию выкатки второго построенного в Иране самолета IAn-140, помимо 3 членов экипажа и 3 технических специалистов, находилось 38 пассажиров из числа руководителей и сотрудников предприятий авиационной промышленности Украины и России, а также журналисты. Все они погибли.
- При выполнении полета по маршруту Киншаса–Лубумбаши–Луано на арендованном украинской авиакомпанией ВВС ДРК самолете Ил-76МД произошло непреднамеренное открытие в воздухе задней грузовой рамы и разгерметизация грузовой кабины, в результате чего по меньшей мере 7 пассажиров (по некоторым данным, до 60) было выброшено за борт. Самолет благополучно вернулся в аэропорт вылета.
- В процессе ухода на третий круг после двух неудачных попыток захода на посадку в аэропорту Трабзон (Турция) выполняющий чартерный рейс из Бишкека в Трабзон с возвращающимися из Кабула испанскими военнослужащими-мировотворцами на борту самолет Як-42Д авиакомпании «Украинско-Средиземноморские авиалинии» столкнулся с горой и разрушился. Самая тяжелая катастрофа в истории гражданской авиации Украины. В ее результате погибло 75 человек.
- Упал при взлете из аэропорта Баку после промежуточной посадки для дозаправки в ходе рейса Анкара–Кабул из-за несогласованных действий членов экипажа. Попытка взлета самолета с полной загрузкой и полной заправкой топливом (соответственно 40 и 47 т) была предпринята по ошибке без выпуска механизации крыла. Выпуск закрылков и предкрылков осуществлялся уже в процессе взлета, при этом бортинженер, услышав команду диспетчера о прекращении взлета, выключил двигатели, в то время как командир экипажа принял решение на его продолжение. В процессе катастрофы погибло трое из семи членов экипажа, остальные госпитализированы. Самолет списан.
- При взлете из московского аэропорта «Шереметьево» из-за асимметрии тяги двигателей и непринятия командиром экипажа своевременного решения на прекращение взлета самолет уклонился влево и сошел с ВПП, в результате чего была разрушена передняя опора шасси и поврежден фюзеляж. Ни кто из находившихся на борту не пострадал.
- В процессе повторного захода на посадку в аэропорт Нджамена (Чад) при выполнении транспортного рейса по маршруту Триполи–Себа (Ливия)–Нджамена с гуманитарным грузом на борту потерял высоту и упал на берег реки Чари на границе Чада и Камеруна. Весь экипаж самолета – 6 сотрудников ХГАПП – погиб.

них 54 эксплуатировались ВВС, 8 — войсками ПВО и три — ВМС республики. Не задействованы были еще 44 аэродрома и один гидроаэродром.

В настоящее время перспективы для дальнейшего развития в Украине есть только у таких крупных и имеющих большой пассажиропоток аэропортов, как Борисполь (Киев), Симферополь, Днепропетровск, Донецк, Одесса и Харьков.

Перспективы

Украинский рынок пассажирских перевозок находится в состоянии развития, но его емкость в общем пока довольно ограничена. В случае усугубления кризисных явлений в украинской экономике, а также дальнейшего роста цен на авиатопливо, не исключено повторение ситуации 90-х гг. Грузовые авиаперевозки пока находятся в более выигрышном положении, но эта стабильность временная. Парк ВС, находящийся в эксплуатации как в грузовых, так и в большинстве пассажирских компаний, составляют самолеты советского производства, и не может не стареть с каждым годом.

Сама жизнь подводит к более широкому использованию современной техники с повышенной топливной эффективностью. Эксплуатация таких самолетов как B737, A320, Ан-140, а в ближайшей перспективе и Ан-148, позволит сохранить достаточно высокие темпы роста для украинских авиакомпаний, где доля международных перевозок доходит до 80%.

Нетрудно заметить, что «водораздел» проходит между авиакомпаниями, выполняющими международные рейсы и



Сергей Сегреев

Недавно украинская «монополия» «Боингов» была нарушена западноевропейскими «Эрбасами» модели A320. Две машины получила «Донбасс-Аэро» (на снимке) и еще одну — UM Air

эксплуатантами, ограниченными только внутренним рынком. Однако, сохранение региональных (областных) авиакомпаний стало возможным при общем расширении маршрутных сетей перевозчиков, выполняющих международные рейсы. Перевозки пассажиров сегодня для них — главная возможность удерживаться «на плаву». Но появляется дилемма обновления авиапарка. Если крупные перевозчики предпочитают лизинг иностранной авиатехники, то сравнительно небольшим региональным авиапредприятиям ее в лизинг нигде не дадут, кроме как в самой Украине. К сожалению, один из наиболее выгодных путей развития украинских авиакомпаний и самой авиационной промышленности пока еще не намечен: было очень много разговоров о создании лизинговой компании, приходе иностранных капиталов, но воз и ныне там, а деятельность «Укртранслизинга» в данном направ-

лении, которая свелась к поставке четырех Ан-140 (по паре «Одесским авиалиниям» и компании «Аэромост-Харьков»), как уже отмечалось выше, прекращена.

Злободневным вопросом для всех крупных перевозчиков остается увеличение пассажиропотока. Несмотря на начало более активных действий по обновлению авиапарка и расширению маршрутной сети международных рейсов, в целом наблюдается продолжение падения темпов роста. По данным Госкомстата Украины, в январе—апреле 2006 г. авиационным транспортом республики было перевезено 1,1 млн пассажиров (на 12,2% больше аналогичного периода 2005 г.). Однако в период января—апреля 2005 г. количество пассажиров составляло 1,0 млн и соответствовало 30,1% роста, по сравнению с тем же периодом 2004 г.

Свое будущее многие украинские авиакомпании связывают не только с лизингом «иномарок», но и с закупками новых отечественных самолетов, в первую очередь региональных Ан-140 и Ан-148. На снимке — один из двух Ан-140-100, приобретенных компанией «Мотор Сич»



Сергей Сегреев

Следующим, угрожающим фактором является неминуемая экспансия иностранных перевозчиков на украинский рынок. Противостоять ему не в силах ни одна из украинских авиакомпаний, независимо от формы собственности. Речь идет не о единичном случае прихода частного капитала (в этом случае с ним может справиться авиакомпания, на чью «территорию» по неосторожности забрел «неофит»), а о массовом освоении рынка. В настоящее время рынок украинских пассажирских авиаперевозок защищен двусторонними соглашениями, которые котируют рейсы иностранных авиакомпаний в Украине. Как только украинские аэропорты полностью откроются для них, ничто не спасет украинских перевозчиков от поглощения зарубежными «коллегами». Уже сейчас МАУ в шутку называют «подвозчиком снарядов» для «Австрийских авиалиний» (кстати, на рейсы в Вену успешно не допускают «без пяти минут» партнера

МАУ – «Аэросвит»). Эта авиакомпания – не единственный претендент на перераспределение украинского пассажиропотока: не дремлют «Бритиш Эруэйз», «Люфтганза», «Малев» и др.

Противопоставить иностранным предложениям украинским монополистам пока практически нечего. Инициатива Минтранса по созданию флагманского перевозчика не лишена логики, но практически не осуществима на практике. Во-первых, нет четких подходов по схеме его создания. Как уже упоминалось, возможно как объединение действующих ныне перевозчиков в виде национального «альянса», так и создание авиакомпании государственной формы собственности путем объединения госпакетов функционирующих авиакомпаний; рассматривается и создание «флагмана» «с нуля». Два последних варианта неосуществимы в силу управленческого хаоса – постоянного фактора украинской действитель-

ности. К тому же, государство не может (или не хочет) выделять средства, которые затем не вернуться в бюджет в виде налогов и сборов. В случае объединения ныне действующих авиаперевозчиков, трудно будет согласовать «национальности» капиталов главных владельцев «Аэросвита» и UM Air, или «Аэросвита» и МАУ. «Винегрет» из госсобственности и частных владельцев вообще представляется с очень большим трудом.

В силу этих причин украинский рынок авиаперевозок в ближайшие годы ожидает не очень благоприятная ситуация. С одной стороны, ухудшение социально-экономического положения граждан не позволяет говорить о возможности серьезного увеличения пассажиропотока. С другой стороны, движение в сторону открытого рынка авиаперевозок создает проблемы для возможного сохранения нынешних авиакомпаний-лидеров как таковых. Для них это будет падение, а для конкурентов хоть не большой, но взлет.

Сравним?

Безусловно, сравнивать, гражданскую авиацию Украины и России – стран, имеющих принципиально разные территории и на порядок отличающуюся плотность населения, – дело, на первый взгляд, кажущееся неблагоприятным. Но тем не менее. Итак, по величине населения Россия превосходит Украину примерно в три раза (около 140 и 48 млн человек соответственно), а по площади территории – в 28 раз (17 075 и 604 тыс. км²). При этом плотность населения имеющей огромные сибирские и северные территории России составляет всего около 8 чел./км², в то время как в «компактной» Украине достигает почти 80 чел./км².

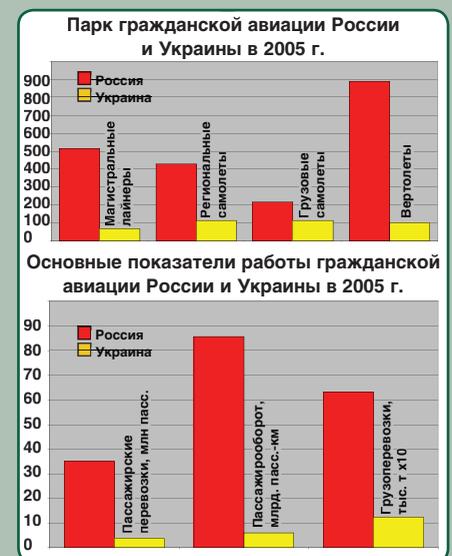
Соотношение объемов пассажирских авиаперевозок по итогам 2005 г. в двух странах составило 35,1 на 3,8 млн человек, т.е. 9,2 к 1. По критерию пассажирооборота эта разница еще более заметна: 85,78 и 6,1 млрд. пасс.-км, т.е. «счет» 14 к 1, что говорит о том, что российские компании летают в среднем в полтора раза «дальше». В прошлом году вся гражданская авиация Украины перевезла меньше пассажиров, чем одна отдельная взятая российская авиакомпания – вторая в национальном рейтинге «Сибирь» (S7), не говоря уж о «Аэрофлоте», и чуть меньше, чем две компании, занимающие пятую и шестую строчки в российской «табели о рангах» – «Трансаэро» и «ВИМ-Авиа». Доля пассажиров, перевезенных на международных рейсах в общем объеме регулярных авиаперевозок Украины в прошлом году достигла 69%, в то время как в России на зарубежные маршруты пришлось только 45% всех пассажиров,

что свидетельствует о значительно большей востребованности российского воздушного транспорта для сообщений внутри страны. Это в общем и неудивительно, если учесть размах российских территорий и разницу в плотности населения вместе с развитостью инфраструктуры украинских автомобильных и железных дорог. Еще более характерна в этой связи ситуация с воздушными грузоперевозками: их внутренняя доля в Украине составляла всего 0,16%, а в России – целых 42%. Общий же объем перевозок грузов воздушным транспортом России и Украины соотносится примерно как 5 к 1 (630 и 124 тыс. т соответственно).

Каким же парком обеспечивались эти показатели? Реально действующих магистральных пассажирских самолетов в России в 7,5 раз больше, чем у Украины (514 и 68), при этом доля относительно современных «иномарок» во флоте российских авиакомпаний составляет 17%, в то время как у соседа достигает 50%. Несмотря на указанные выше «международные» приоритеты украинской гражданской авиации, разница в парке региональных машин не так существенна и оставляет «всего» 3,8 раза (430 и 114 самолетов соответственно). А по «грузовикам» «отставание» Украины и того меньше – всего на 90% (217 и 114 транспортных самолетов), чего не скажешь о вертолетном парке: винтокрылых в России в 8,7 раз больше (890 и 102). Общий же счет по гражданским самолетам для России и Украины составляет 3,6 к 1 (1598 и 447), примерно соответствуя разнице в количестве жителей

двух стран, но никак не соотносясь с критерием плотности населения.

И в заключении о собственниках авиатехники. В России в 2005 г. работало 185 авиакомпаний, располагающих в общей сложности 2488 летательными аппаратами, а в Украине – 97 компаний с 549 ЛА. Т.е. на одну условную среднестатистическую компанию у нас приходилось 13 самолетов и вертолетов, а у соседей – менее 6. Если учесть, что в России на долю первых по рейтингу четырех перевозчиков пришлось 49,9% всей работы, а в Украине – 80%, можно сделать вывод о возможностях и реальной рыночной эффективности подавляющего большинства зарегистрированных пользователей авиатехники, не входящих в «топ-лист» национальных авиакомпаний.





УЧЕНИЯ «СТРАТЕГОВ» ИЗ УКРАИНКИ

Репортаж Дмитрия ПИЧУГИНА
Фото автора



Как уже сообщал наш журнал (см. «Взлёт» №5/2006, с. 8), в середине апреля на Дальнем Востоке России под руководством командующего 37-й Воздушной армией ВА ВГК (СН) генерал-лейтенанта Игоря Хворова на авиабазе Украинка (Амурская обл.) прошла контрольная проверка 326-й ордена Кутузова тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии. В ходе проверки экипажи входящих в состав дивизии авиаполков в период с 11 по 14 апреля приняли участие в командно-штабном учении (КШУ) по подготовке и ведению боевых действий этого соединения в воздушной операции с применением обычных средств поражения. На определенном этапе к дальневосточникам присоединились экипажи Дальней авиации, поднявшиеся на своих ракетносцах с авиабазы Энгельс в Европейской части России. Кульминацией КШУ стали практические пуски крылатых ракет воздушного базирования и бомбометания на полигонах в разной части страны.

В гарнизоне Украинка побывал наш специальный корреспондент Дмитрий Пичугин, который предлагает свой фоторепортаж с учений Дальней авиации.



...11 апреля после приведения дивизии в высшую степень боевой готовности четыре ее самолета Ту-95МС перебазировались из Украинки на северный аэродром Анадырь. Полет проходил в сложных погодных условиях над нейтральными водами Тихого океана, вблизи Алеутских островов и побережья Аляски. Полет выполняли молодые командиры кораблей первого и второго года обучения, впервые участвующие в КШУ.

Одновременно, в тот же день два самолета Ту-95МС из состава 79-го ордена Красной звезды тяжелого бомбардировочного авиационного полка и два самолета Ту-22М3 из 444-го ордена Кутузова и Александра Невского тяжелого бомбардировочного авиационного полка выполнили полет на отработку учебно-боевых задач в Японском море и над акваторией Тихого океана.

При пересечении нейтральных вод вблизи Японии самолеты Ту-95МС в течение двух часов сопровождался самолетами ВВС Японии. Экипажами была отработана практика длительного полета над океанской акваторией на значительном удалении от береговой черты с выполнением учебных задач боевого применения крылатых ракет воздушного базирования.

Глубокой ночью 14 апреля четыре самолета Ту-95МС взлетели с аэродрома Анадырь, выполнили полет вдоль побережья Аляски и Канады, над нейтральными водами Бофорта, произвели тактические пуски крылатых ракет и совершили посадку на аэродроме Украинка.

В тот же день шесть самолетов Ту-22М3 из 200-го гвардейского Брестского тяжелого бомбардировочного полка с результатом «отлично» нанесли бомбовый удар на авиационном полигоне в Иркутской обл. боевыми бомбами калибра 500 кг. В то же время четыре самолета Ту-22М3 из 444-го полка нанесли бомбовый удар на авиационном полигоне в Приморском крае боевыми бомбами ФАБ-250. Цели были поражены также с оценкой «отлично».

Рано утром 14 апреля с аэродрома Украинка поднялись четыре самолета Ту-95МС и взяли курс на северный полигон в районе города Воркута Республики Коми, где выполнили два практических пуска крылатых ракет воздушного базирования. Одновременно, с авиабазы Энгельс взлетели два самолета Ту-160 и пара самолетов Ту-95МС из состава 22-й гвардейской Донбасской тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии и, совершив многочасовой полет, произвели пуск двух крылатых ракет на северном полигоне в едином боевом порядке с самолетами 326-й тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии.

Полеты стратегических ракетоносцев выполнялись на полный радиус их действия.

По традициям Дальней авиации, при возвращении на земле их встречал личный состав в строю при развернутых боевых знаменах.

Всего в ходе учений было совершено 53 самолето-вылета, проведено четыре практических пуска крылатых ракет воздушного базирования, 32 тактических пуска ракет и 10 практических бомбометаний. В обеспечении практических пусков принимали участие самолет радиолокационного дозора и наведения А-50, воздушный командный пункт Ил-22, истребители Су-27 и МиГ-31, самолет-заправщик Ил-78 и транспортные самолеты обеспечения Ан-12.

Во время КШУ самолеты Дальней авиации совершили многочасовые полеты над большей частью территории Российской Федерации и нейтральными водами Тихого и Северного Ледовитого океанов.



Вверху: на авиабазу Украинка прибывает самолет-заправщик Ил-78

Справа: учебно-боевые самолеты Ту-134УБЛ используются в Дальней авиации для тренировок летчиков бомбардировщиков Ту-22М3 и Ту-160

Внизу: загрузка крылатой ракеты воздушного базирования на самолет Ту-95МС





Вверху: руководитель КШУ – командующий 37 ВА генерал-лейтенант Игорь Хворов

Внизу: торжественная встреча экипажей на авиабазе Украинка после дальнего полета на полигон





Сергей Полсуевич

ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ УКРАИНЫ

15-й год в самостоятельном полете

Военно-Воздушные Силы Украины были созданы 17 марта 1992 г. В этот день, согласно директиве Начальника Главного штаба Вооруженных Сил Украины, на базе штаба 24-й Воздушной армии в г. Винница было начато формирование командования ВВС «самостоятельной» республики. В наследство от Западного и Юго-западного стратегических направлений распавшегося СССР новому независимому государству досталась воздушная армада, превосходившая по количеству самолетов все европейские страны НАТО, вместе взятые!

Последующие годы значительно изменили структуру и боевой состав украинских ВВС, которые теперь имеют даже другое название – Воздушные силы Вооруженных Сил Украины. По сравнению с началом 90-х гг. численность боевых самолетов снизилась в восемь (!) раз, а личного состава – втрое (с учетом объединения ВВС и Войск ПВО). Украина полностью отказалась от стратегических и дальних бомбардировщиков, а также всех фронтовых самолетов предыдущих поколений. На ее вооружении сегодня только боевые самолеты четвертого поколения советского производства (истребители МиГ-29 и Су-27, штурмовики Су-25, бомбардировщики и разведчики Су-24). О 15-летнем пути реформирования ВВС Украины, их сегодняшнем дне и перспективах на ближайшее будущее рассказывает этот материал.

Советское наследие

К началу 90-х гг. на территории Украины находились три воздушные армии фронтовой авиации (5 ВА со штабом в Одессе, 14 ВА во Львове и часть 24 ВА ВГК в Виннице), значительная часть Дальней авиации СССР (большая часть 36 ВА и 46 ВА, включая полки стратегических бомбардировщиков

Ту-160 в Прилуках, Ту-95МС в Узине и обеспечивавший их полк заправщиков Ил-78), истребительные части ПВО и подразделения морской авиации. Мощная группировка военно-транспортной авиации включала две дивизии, оснащенные самолетами Ил-76М и Ил-76МД. Кроме того, имелась единственная в своем роде 17 ВА со штабом в Киеве,

занимавшаяся исключительно подготовкой летного и инженерного состава. Ей подчинялось семь авиационных училищ (по одному в Киеве, Василькове, Чернигове, Луганске и три – в Харькове), а также 10 учебных авиационных полков на самолетах Л-39, МиГ-21, Су-24 и вертолетах Ми-8, Ми-24.

Ремонтная сеть ВВС включала девять крупных заводов (в городах Белая Церковь, Запорожье, Конотоп, Луганск, Луцк, Львов, Николаев, Одесса, Чугуев), способных выполнить ремонтные работы любого уровня сложности на большинстве типов летательных аппаратов, состоявших на вооружении, их двигателей, оборудования и вооружения. На территории республики располагались также два ремзавода морской авиации – в Севастополе (вертолетный) и Евпатории (самолетный) – и один ремзавод авиации ПВО в Днепропетровске. Два самолетостроительных завода (в Киеве и Харькове), завод по производству авиационных двигателей в Запорожье, конструкторские бюро по самолетам (в Киеве) и двигателям (в Запорожье), предприятия по производству систем вооружения, ремонтные заводы



В. РОМАН



Сергей Попсуевич

Слева: основа ударной авиации современных Воздушных Сил Украины – фронтовой бомбардировщик Су-24М (на подвеске самолета – корректируемая бомба КАБ-1500Л). Такие машины состоят на вооружении бомбардировочно-разведывательной авиабригады в Староконалтинове

Вверху: двухместный учебно-боевой штурмовик Су-25УБ из состава штурмовой авиабригады в Кульбакино

Внизу: большинство украинских истребителей Су-27 базируется на аэродроме Миргород и входят в состав 831-й истребительной авиабригады



Андрей Савенко

гражданской авиации и сеть крупных складов вооружения обеспечивали прочный тыл военной авиации молодого государства.

Военно-Воздушные Силы Украины на начало 1992 г. включали 10 авиационных дивизий, 22 отдельных авиаполка, 9 отдельных эскадрилий – всего около семисот воинских частей, порядка 2800 летательных аппаратов (в т.ч. почти 1700 боевых самолетов, включая 42 новейших стратегических бомбардировщика) и около 150 тыс. человек личного состава. Еще одна дивизия ракетно-носцев (Ту-22М3 и Ту-16К), пять отдельных полков и пять эскадрилий имелись в морской авиации. По количественному показателю военная авиация Украины в 1992 г. уступала лишь авиации США, России и Китая, а по качественному (учитывая наличие 19 Ту-160, 23 Ту-95МС, 43 Ту-22М3, 22 Ту-22М2 и 33 Ту-22КД с ядерными крылатыми ракетами Х-55 и Х-22) – только США. Для страны с 52-миллионным населением и территорией в 603,6 тыс. км², провозгласившей безъядерный статус и не имевшей глобальных амбиций, подобная воздушная мощь была явно избыточной.

Начало реформ

Первым командующим ВВС Украины был назначен генерал-лейтенант Валерий Васильев. Под его руководством начался процесс реорганизации и сокращения воен-

ной авиации до пределов оборонной достаточности. К концу 1993 г. она уменьшилась на сотню воинских частей и 50 тыс. личного состава. Воздушных армий было оставлено только две (5-я и 14-я), реформирован ряд объединений и соединений, образованы авиационные группы дальней и военно-транспортной авиации. В Крыму создали Государственный авиационный научно-испытательный центр – ГАНИЦ, включавший и знаменитый комплекс «Нитка», на котором до сих пор отрабатывают навыки посадки на палубу авианесущих кораблей пилоты из России. В состав ВВС передали также армейскую авиацию Сухопутных войск.

В 1993–1996 гг. с вооружения были сняты все устаревшие типы самолетов – такие, как МиГ-21, МиГ-25, МиГ-27, Як-28, Су-17, Ту-16 и Ту-22. Парк фронтовой авиации составили современные бомбардировщики Су-24 и Су-24М, истребители Су-27 и МиГ-29, штурмовики Су-25, разведчики Су-24МР. В Дальней авиации сохранилась лишь одна дивизия ракетноносцев Ту-22М3.

В оборонную доктрину государства «не вписались» новейшие стратегические бомбардировщики Ту-160 и Ту-95МС. Без ядерных боеголовок к крылатым ракетам Х-55СМ, которые ввиду безъядерного статуса Украины в 1992–1995 гг. были переданы России, они стали просто чрезвычайно дорогими «военными игрушками». Ущерб, наносимый

Х-55СМ с фугасной боевой частью, сравним со стоимостью самой ракеты, а обычные авиабомбы вообще не предусматривались в номенклатуре вооружения этих гигантов. Для тренировочного полета стратегического бомбардировщика требуется минимум 50–60 т топлива, а общие затраты на содержание двух полков превышали бы военный бюджет государства. Поэтому управление авиационной группы Дальней авиации было ликвидировано, подразделения переданы в состав 13-й тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии, а самолеты поставлены на консервацию. Тогда же начались переговоры о передаче стратегических авиационных комплексов Ту-160 и Ту-95МС ВВС России.

В 1994 г. командующим ВВС Украины назначается генерал-полковник Владимир Антонец. Под его руководством было завершено формирование ВВС и начат процесс их реорганизации: воздушные армии были реформированы в авиационные корпуса. Им, как и прежде, подчинялись авиационные дивизии, состоящие из авиаполков, баз и подразделений связи и обеспечения.

В рамках реформы военного образования изменилась и система подготовки кадров для военной авиации. 17 ВА была расформирована. Летный состав для ВВС стали готовить в Харьковском институте летчиков, созданном на базе трех авиационных училищ, а инженерно-технический – в Киевском институте

ВВС. 33-й Центр боевой подготовки морской авиации в Николаеве был в 1994 г. передан ВВС и преобразован в Центр боевой подготовки ВВС Украины.

Авиационную группу военно-транспортной авиации переформировали в 7-ю военно-транспортную авиадивизию. Ее парк пополнил полк заправщиков Ил-78 (бывший 409 апсз в количестве 20 машин), переоборудованных в обычный грузовой вариант.

Из состава Войск ПВО Военно-Воздушные Силы приняли части истребительной авиации, из Военно-Морских Сил — полк истребителей МиГ-29 и полк штурмовиков Су-25. Одновременно подразделения армейской авиации, оснащенные вертолетами Ми-24, были переданы обратно в состав Сухопутных войск. Общая численность ВВС за пять лет, с 1994 по 1999 г., сократилась до 60 тыс. человек.

В начале августа 1996 г. на авиационном полигоне Киево-Александровский (в Николаевской области) были проведены первые в истории ВВС Украины крупные лётно-тактические учения с участием всех родов авиации. На них отрабатывались удары обычным и высокоточным оружием, штурмовки, воздушные бои и поисково-спасательные операции.

«Украинские соколы»

Самолеты с желто-голубыми кругами на крыле и «трезубцами» (стилизованным изображением пикирующего сокола) на киле впервые представили Вооруженные Силы Украины за рубежом в 1992 г. В турне по Канаде и США отправилась группа летчиков на истребителях МиГ-29. Их показательный пилотаж на авиашоу в различных городах стал для местных жителей своеобразным открытием молодого украинского государства.

А начиная с 1996 г. украинские пилоты уже регулярно участвовали в крупных авиационных праздниках в Европе. Традицию завоевания «мирных трофеев» основал полковник Николай Коваль, удостоенный высшей награды «Суперкороль воздуха» за пилотаж на истребителе Су-27 на Королевском международном авиашоу *Air Tattoo* '96 в Великобритании. На *Air Tattoo* '98 награду за лучший полет на небоевом самолете получил экипаж военно-транспортного Ан-72 летчика-испытателя полковника Алексея Ванеева. Неоднократными призерами различных шоу были также пилоты Су-27 подполковники Иван Черненко и Федор Тышук.

9 мая 1996 г. впервые перед зрителями выступила пилотажно-демонстрационная эскадрилья ВВС «Украинские соколы» в составе шести истребителей МиГ-29, пилотируемых ведущими летчиками-ис-



Вверху: в воздухе – пилотажная группа ВВС Украины «Украинские соколы», выступающая на истребителях МиГ-29. На снимке запечатлен момент возвращения с авиашоу CIAF '99 в Чехии, сентябрь 1999 г.

Внизу: домой – всегда с призами! «Украинские соколы» с командованием ВВС на родном аэродроме Кировское по возвращении с авиашоу в Румынии. В центре – командир группы, летчик испытатель 1 класса полковник Виктор Россошанский, 26 августа 2001 г.



пытателями ГАНИЦ (командир — полковник Виктор Россошанский). Группа покорила сердца миллионов зрителей во время выступлений в Великобритании, Чехии, Словакии, Румынии, Турции и была удостоена ряда наград.

Летом 1998 г. в рамках программы «Содружество авиабаз» украинский военный летчик подполковник Иван Черненко на истребителе Су-27 совершил трансатлантический перелет в США. Из Миргорода он привел свой Су-27 в Сеймур-Джонсон, на базу 4-го истребительного авиакрыла ВВС США. В годы войны «мустанги» этого авиакрыла с миргородского аэродрома прикрывали «летающие крепости», совершавшие «челночные налеты» на Германию.

Украинские ВВС неоднократно демонстрировали выучку и мастерство

лётного состава и в родном небе. Первый воздушный парад состоялся 24 августа 1997 г. А самым ярким и зрелищным стал воздушный праздник в честь десятилетия украинского государства: 24 августа 2001 г. над главной улицей страны — древним Крещатиком — в парадном строю прошли все типы боевых самолетов и вертолетов.

С 2000 г. началась работа ВВС Украины на полигонах Российской Федерации. Два экипажа 831 иап из Миргорода на самолетах Су-27 выполнили боевые пуски ракет класса «воздух–воздух» по воздушным мишеням на полигоне Ашулук в Астраханской области. А Ил-76 десантировал украинских и российских спортсменов на Северный полюс в ходе первой национальной экспедиции «Украина–Северный полюс-2000».



В. Роман

Вверху справа: этот Су-27 с бортовым №57 в специальной окраске из состава 831 иап в Миргороде неоднократно представлял ВВС Украины на различных авиашоу. В кабине самолета – военный летчик 1 класса подполковник Иван Черненко
Внизу справа: фронтовой самолет комплексной воздушной разведки Су-24МР – основа разведывательной авиации ВВС Украины. Разведчики базируются в Староконстантинове и вместе с Су-24М входят в состав бомбардировочно-разведывательной авиабригады
Внизу: самолеты МиГ-29 – самый массовый тип истребителя в современных Воздушных Силах Украины. Они состоят на вооружении четырех истребительных авиабригад – в Ивано-Франковске, Василькове, Озерном и Бельбеке



Сергей Полсуевич



Сергей Полсуевич

Внизу: Основной тип учебно-тренировочного самолета ВВС Украины – L-39 чешского производства с украинским двигателем AI-25ТЛ. Такие самолеты состоят на вооружении учебной авиабригады в Чугуеве



Сергей Полсуевич

Новые сокращения

Экономическая ситуация в государстве в конце 90-х гг. вынуждала продолжать сокращение вооруженных сил. Прежде всего, необходимо было избавиться от исключительно дорогих стратегических бомбардировщиков. С 1993 г. продолжались переговоры об их передаче России. Ввиду отсутствия видимых результатов правительство Украины в 1997 г. обратилось к США с просьбой финансировать их ликвидацию в рамках Программы совместного сокращения угрозы. Утилизация стратегических бомбардировщиков требовала огромных денег: на каждый Ту-160 – порядка 200 тыс. долл., на Ту-95МС – 167 тыс. долл. Лишь после того, как первые восемь самолетов пустили на слом, 8 октября 1999 г. в Ялте было подписано межгосударственное соглашение с РФ о передаче ракетноосцев в счет погашения

«газовых» долгов Украины. Восемь самолетов Ту-160, три Ту-95МС и 575 крылатых ракет Х-55СМ значительно усилили боевой состав российской Дальней авиации (до этого в ВВС России имелось всего шесть Ту-160). Их общая стоимость была оценена в 285 млн долл. По заявлению заместителя Главного инженера Дальней Авиации ВВС РФ полковника Владимира Германовича, командовавшего отправкой Ту-160, все самолеты были приняты в хорошем состоянии. Последние Ту-160 отбыли в приволжский город Энгельс 21 февраля 2002 г., а спустя два месяца они уже принимали участие в учениях на севере России. Передача России ядерных боеголовок к ракетам Х-55 и Х-22 была завершена еще в 1995 г.

К сожалению, большую часть могучих красавцев-«стратегов» (с учетом находившихся на авиаремонтных заводах – 11 Ту-160

и 23 Ту-95МС, многие постройки середины 80-х годов, с минимальным налетом, а также 483 крылатые ракеты Х-55 к ним) пришлось утилизировать, ибо стоимость их содержания (400 тыс. долл. в год для одного Ту-160 и 270 тыс. долл. для Ту-95МС) оказалась чрезмерной даже для России. Процесс был завершен к маю 2001 г.

В память о «стратегическом» прошлом украинской авиации по одному Ту-160 и Ту-95МС было передано музею Дальней авиации в Полтаве. Еще два Ту-95МС сохранены для исследовательских целей.

Недостаточное финансирование Вооруженных Сил заставило в 1999–2003 гг. провести очередное их сокращение. Коснулось оно и ВВС.

Прежде всего, изменилась их структура. Дивизионное звено ликвидировали, и с 2001 г. система управления Военно-Воздушными



В. Роман

Вверху: последние украинские стратегические ракетоносцы Ту-95МС на авиабазе Узин, снимок сделан в апреле 1998 г. ВВС России было передано только три таких самолета, а оставшиеся два десятка были к маю 2001 г. подвергнуты утилизации
Внизу: учебно-боевые самолеты Ту-134УБЛ входили в состав 184 тбап в Прилуках и использовались для подготовки и тренировок летчиков бомбардировщиков Ту-160. После вывода последних из состава ВВС Украины этим машинам остались только тривиальные транспортные задачи



Внизу: к моменту распада СССР группировка из 19 новейших стратегических бомбардировщиков Ту-160 базировалась на украинской авиабазе Прилуки. После 1992 г. самолеты получили опознавательные знаки ВВС Украины, но фактически ими никогда не использовались. Восемь машин в 1999–2000 гг. были возвращены в Россию, а остальные пошли под нож гильотины



В. Роман

Внизу: дальние бомбардировщики-ракетоносцы Ту-22МЗ состояли в Украине на вооружении 185 тбап в Полтаве до 2003 г. Последние их полеты на боевое применение ракет Х-22 состоялись в 2000 г., в том же году началось постепенное списание этих машин, завершившееся весной этого года утилизацией последнего 60-го украинского «Бэкфайра»



Сергей Полсуевин



Сергей Полсуевин

Силами включала только три уровня: командование ВВС — авиационный корпус — авиационные базы (авиационные полки). Главный штаб ВВС в Виннице был преобразован в Главное командование ВВС ВС Украины. Сформированы 35-я оперативная авиагруппа (дальней авиации) со штабом в Полтаве и Учебное командование со штабом в Харькове. Для подготовки кадров создано единое военное учебное заведение — Харьковский институт ВВС. Киевский институт ВВС был ликвидирован, а на его базе создали авиационный факультет Национальной академии обороны.

Хроническая нехватка средств для боевой подготовки армии привела к ряду тяжелых летных происшествий, наиболее трагическим из которых стало падение истребителя

Су-27УБ на зрительях во время авиашоу на аэродроме Скнилов (Львов) 27 июля 2002 г., в результате чего погибло 77 человек, а общее число пострадавших достигло 392 человек. Плохо подготовленные военные становились источником опасности для своих же граждан, которых они были призваны защищать.

Выход был найден в создании Объединенных сил быстрого реагирования (ОСБР). Их воздушный компонент объединил наиболее боеспособные части, которым была обеспечена боевая подготовка на уровне, близком к стандартам НАТО. Их в первую очередь стали комплектовать контрактниками — к 2005 г. число профессионалов в ВВС было доведено до 30%. Остальные подразделения при этом обеспечивались топливом

и запасными частями по мере наличия средств.

Авиационный компонент ОСБР в 2003 г. включал одну эскадрилью истребителей (12 самолетов Су-27 из 831-го авиаполка из Миргорода), одну эскадрилью транспортных самолетов (десять Ил-76 из Мелитополя) и по одному звену из 7 бап (Староконстантинов, четыре бомбардировщика Су-24М) и 48 рап (Коломыя, четыре разведчика Су-24МР).

ВВС Украины в 2003 г. располагали 392 боевыми самолетами, и включали 10 авиаполков (на считая учебные полки и эскадрильи, а также пару транспортных полков на Ан-26 и Ан-24 и вертолетные эскадрильи): четыре истребительных (по паре на Су-27 и на МиГ-29), два бомбардировочных (на Су-24М), два штурмовых (Су-25), транс-



Вверху: фоторазведчик Ан-30Б эскадрильи «Блакытна стежа» («Голубая тропа») активно используется в полетах по программе «Открытое небо». Снимок сделан в аэропорту «Борисполь» в октябре 2003 г.

В. Роман



Сергей Попсуевич



Сергей Попсуевич

Вверху слева: основные советские средние военно-транспортные самолеты Ан-12 достались «по наследству» и ВВС Украины. **Вверху справа:** собственностью украинских ВВС стала большая группировка военно-транспортных самолетов Ил-76 численностью более сотни машин, однако большинство из них, имеющих летную годность, позднее было передано для эксплуатации коммерческим авиакомпаниям. **Внизу:** тактические транспортные самолеты Ан-26 используются в различных видах Вооруженных Сил Украины. На снимке, сделанном в октябре 2005 г. показан самолет Ан-26 ВМС Украины



Сергей Попсуевич

портный (Ил-76МД) и разведывательный (Су-24МР). В их состав входил также отдельный полк ДПЛА, оснащенный беспилотными разведчиками ВР-2 «Стриж».

В начале нового тысячелетия в ВВС Украины прошли новые сокращения. Был расформирован ряд авиаполков и отдельных эскадрилий. В течение 2002 г. из боевого состава вывели 170 самолетов, в 2003-м на базы хранения отправилось еще 120. Полностью были сняты с вооружения истребители МиГ-23МЛД, бомбардировщики Су-24 (базовой модификации) и «евростратегические» ракетносцы Ту-22М3, снизилось количество самолетов практически всех типов.

В 2000 г. украинские «Бекфайры» в последний раз выполнили боевые

пуски своих крылатых ракет Х-22: два экипажа 185 тбап из Полтавы без дозаправки преодолели более 4000 км и поразили учебные цели в Баренцевом море. Дальнейшее содержание этих мощных машин оказалось «не по карману» для молодого государства. Да и в боевом отношении к началу нового века они уже были малоэффективны, т.к. ракеты Х-22 явно устарели: низкая помехоустойчивость и слишком большое отклонение при стрельбе по наземным целям делали их бесполезными в современной войне. На разработку новых высокоточных средств финансовых ресурсов не предвиделось, а в бомбардировочном варианте Ту-22М3 были слишком уязвимы для средств ПВО.

Решение о постепенном выводе Ту-22М3 было принято в октябре 2000 г., и проходило в три этапа. На первом (до мая 2002 г.) было утилизировано восемь бомбардировщиков, находившихся на авиаремонтных заводах. На втором – все самолеты, находившиеся на базах хранения. До середины 2003 г. два десятка Ту-22М3 продолжали оставаться в составе 185 тбап, однако истечение ресурса на ряд узлов и агрегатов заставил списать и их. К апрелю 2006 г. были ликвидированы все 60 оставшихся «Бекфайров» и утилизированы 423 ракеты Х-22 к ним. Работы проводились в рамках «Программы совместного сокращения угрозы», с помощью американской фирмы «Рэйтеон» и при финансировании США (см. также «Взлёт» №1–2/2006, с. 13).

Современный этап

В декабре 2004 г. Вооруженные Силы Украины перешли на трехвидовую структуру, включающую Сухопутные войска, ВМС и Воздушные Силы. Провести объединение ВВС и ПВО пытались еще в 1994 г. Однако по ряду причин слияние было отложено, и до конца 2004 г. Украина оставалась единственной европейской страной, где эти два вида вооруженных сил существовали отдельно.

Днем рождения Воздушных Сил (ВС) Вооруженных Сил Украины считается 1 декабря 2004 г. К этой дате было официально завершено переподчинение всех соединений и воинских частей ВВС и Войск ПВО единому Командованию ВС. Его возглавил генерал-полковник Анатолий Торопчин, ранее командовавший ПВО.

На втором этапе создания ВС (декабрь 2004 г.) проходило изменение командной структуры. Штаб ВС разместился в г. Винница (на базе бывшего командования ВВС). Вместо 14-го и 5-го авиакорпусов и Командования войск ПВО было сформировано три новых воздушных командования: «Запад» (со штабом в г. Львов), «Центр» (в Василькове, под Киевом), «Юг» (в Одессе) и тактическая группа «Крым» (в Севастополе, в составе командования «Юг»).

В прямом подчинении Командования ВС остались учебные заведения (Харьковский университет Воздушных Сил (переформирован из Харьковского института ВВС), Васильковский колледж ВС, ЦБП ВС в Николаеве, Учебно-тренировочный центр в Калинове, готовящий специалистов зенитно-ракетных и радиотехнических частей, подразделений радиоразведки и РЭБ, Государственный авиационный научно-испытательный центр (Кировское), воинские части специального назначения (разведывательные, инженерные, связи, РЭБ и т.п.), службы снабжения и обеспечения.

Функционально Воздушные Силы подразделяются на Объединенные силы быст-

Сергей Полосевич



Вверху: Украина осталась по сути последней страной мира, в вооруженных силах которой продолжается эксплуатация самолетов-амфибий Бе-12. Несколько таких машин сейчас состоят на вооружении отдельной морской авиабригады в Саках

В.Роман



Вверху: вертолет Ка-29 авиации ВМС Украины высадил десант морских пехотинцев на маневрах «Казацкая степь-95», полигон «Широкий лан», август 1995 г.

Справа: В состав морской авиации ВМС Украины входят и вертолеты Ми-8, решающие в основном транспортные и поисково-спасательные задачи

Внизу: противолодочный вертолет-амфибия Ми-14ПЛ из 555 плвп, аэродром Очаков, август 1996 г.

В.Роман



Сергей Полосевич

рого реагирования (ОСБР), основные силы обороны и силы поддержки. Воздушная составляющая ОСБР включает наиболее боеспособные части всех видов: авиационные, зенитно-ракетные и радиотехнические. Их задача – немедленная локализация вооруженного конфликта и прикрытие разворачивания Основных сил обороны в случае эскалации боевых действий.

Основные силы обороны (ОСО) включают большую часть ВС и призваны обеспечить отражение крупномасштабной военной агрессии. Силы поддержки должны обеспечить действия ОСБР и ОСО. Они включают учебные заведения и центры боевой подготовки, резервные части, базы хранения и склады. Региональным воздушным командованиям подчинены бригады

(полки) всех родов авиации, зенитно-ракетные, радиотехнические части и некоторые подразделения специального назначения (инженерные, связи, РЭБ). В состав авиационных частей ВС по состоянию на осень 2005 г. входили 11 авиабригад, созданных на базе бывших авиаполков: пять истребительных в Миргороде, Ивано-Франковске, Василькове (Киевская обл.), Озерном (Житомирская обл.) и Бельбеке (Крым), оснащенных самолетами МиГ-29 и Су-27; одна бомбардировочно-разведывательная в Староконстантинове, включающая нескольких бомбардировочных эскадрилий на Су-24М и 32-я отдельная разведывательная эскадрилья на Су-24МР; одна штурмовая в Кульбакино (Николаевская обл.), оснащенная самолетами Су-25; две транспортных в

Мелитополе и Борисполе (Киевская обл.); смешанная на аэродроме Гаврышевка под Винницей; учебная в Чугуеве, а также одна смешанная авиаэскадрилья на аэродроме Кульбакино (Николаевская обл.).

«Противовоздушный» компонент ВС включал четыре зенитно-ракетных и три радиотехнических бригады, а также девять зенитно-ракетных полков. На вооружении зенитно-ракетных частей остались только комплексы С-300, С-300В1, С-300П и некоторое число С-200, а также самоходные ЗРК «Бук». Согласно «Белой книге «Оборонная политика Украины – 2005» на конец года в составе ВС насчитывалось 59 тыс. человек личного состава (из них 50 тыс. военнослужащих), 204 боевых и 32 транспортных самолета (Ил-76МД),



Вверху: противолодочный вертолет Ка-27ПЛ из состава 555-го противолодочного вертолетного полка в тренировочном полете, аэродром Очаков, август 1996 г. Сейчас все вертолеты ВМС Украины входят в состав отдельной морской авиабригады в Саках **Внизу:** противолодочные вертолеты Ка-25 эксплуатировались в ВМС Украины до 1994 г., после чего были отправлены на базы хранения

В. Ромен



Сергей Попсувакин

порядка 50 ЗРК С-300 (всех моделей) и четыре полка ЗРК «Бук».

Непосредственно Командованию ВС подчиняются Объединенный учебный центр ВС, три транспортных авиабригады, отдельный полк ДПЛА, ГАНИЦ и части обеспечения.

В состав ВК «Запад» входят две истребительные и бомбардировочная авиабригады, три зенитно-ракетных полка и радиотехническая бригада (ртбр); ВК «Юг» включает две истребительные и штурмовую авиабригады, две зенитно-ракетных бригады, три зенитно-ракетных полка и ртбр; ВК «Центр» — истребительную бригаду, две зенитно-ракетных бригады, три зенитно-ракетных полка и ртбр.

Несмотря на хроническую нехватку топлива, план летной подготовки за 2005 г. был выполнен на 86% (в 2004 г. — только на 56%). Налет в ОСБР вырос в 1,5 раза (с 56,5 до 86 ч), в ОСО — в 1,2 раза (с 18,5 до 23 ч). Впервые в полном объеме была возобновлена боевая подготовка: в нее включены групповые действия в составе звеньев и эскадрилий, чего не было в последние годы. Возросшая выучка была продемонстрирована в ходе совместных учений ОСБР «Реакция-2005»: действия сотни единиц бронетехники и девяти кораблей поддерживали с воздуха 20 самолетов и 12 вертолетов.

Украина сегодня располагает большим парком транспортной авиации, основу которого составляют самолеты Ил-76М/МД и переоборудованные в транспортные бывшие заправщики Ил-78. Именно они обеспечивали переброску и снабжение миротворческих сил в странах Африки, бывшей Югославии и в Ираке. А в ходе международных учений «Казачья степь-2003» шесть Ил-76МД в одном боевом строю с самолетами С-130 «Геркулес» ВВС США с высокой точностью выбросили воздушный десант с боевой техникой на Яворовском полигоне во Львовской обл.

Легкие транспортные Ан-26 применяются в основном для внутренних перевозок. А вот унифицированные с ними по конструкции аэрофоторазведчики Ан-30Б летают и в Европе, и в Америке — два самолета из Бориспольской авиабригады используются в программе «Открытое небо», к которой Украина присоединилась в марте 2000 г.

Подготовкой летных и технических кадров для Воздушных Сил занимается Харьковский университет Воздушных Сил. Будущие летчики проходят первоначальную летную подготовку на самолетах Як-52, принадлежащих гражданскому Обществу содействия обороне Украины (аналог советского ДОСААФ), а затем совершенствуют ее на L-39 «Альбатрос» в учебной бригаде в г. Чугуев (под Харьковом). Авиационных инженеров готовят Васильковский колледж ВС и военные кафедры четырех гражданских вузов, включая Национальный авиационный университет в Киеве. Офицеры оперативно-стратегического и оперативно-тактического уровней готовятся на авиационном факультете Национальной академии обороны Украины (Киев).

Авиация ПВО

Войска ПВО Украины были созданы 5 апреля 1992 г. из частей и соединений, оставшихся на территории страны после распада СССР. Кроме зенитно-ракетных и радиотехнических бригад, они располагали семью истребительными авиаполками. Пять ранее входили в 8-ю Отдельную Армию ПВО

со штабом в Киеве (два на Су-15ТМ, два на МиГ-25ПД/ПДС и один на МиГ-23МЛД, всего 290 самолетов). Еще два принадлежали 11 ОА ПВО в Минске, но располагались в Украине (в г. Стрый и Житомир, оба на МиГ-23П, всего 90 самолетов).

Командование Войск ПВО Украины было создано на базе штаба 8 ОА ПВО, и находилось в Киеве. Были сформированы также три округа ПВО: Южный, Западный и Центральный. Первоначально каждый имел по три истребительных авиаполка.

Истребители МиГ-25ПД/ПДС были признаны слишком дорогими и малоэффективными, поэтому их сняли с вооружения почти сразу — в 1993 г. Затем из боевого состава были исключены и МиГ-23П. Несколько дольше продержались в строю Су-15ТМ, но к 1997 г. и они отправились на базы хранения.

В связи со списанием самолетов устаревших типов в истребительную авиацию ПВО был передан из ВВС 92 иап на самолетах МиГ-29. В 1995 г. он перебазировался в г. Васильков (под Киевом). В 1998 г. полк был переформирован в 40-е авиакрыло ПВО, и до декабря 2004 г. (момента объединения ВВС и Войск ПВО) оставался единственным подразделением истребительной авиации ПВО Украины. Имевшаяся в составе ПВО эскадрилья связи на самолетах Ан-26 в Жулянах была расформирована в 2004 г.

Авиация ВМС

Проблема раздела Черноморского флота бывшего СССР между Украиной, Россией и Грузией была окончательно решена лишь в 1995 г. В 1992 г. Украине отошла основная часть авиационных подразделений флота, дислоцированных на ее территории. Она включала дивизию морских ракетносцев (три полка, вооруженных самолетами Ту-22М2 и Ту-16К), разведывательный полк на Ту-22Р, истребительный на МиГ-29, штурмовой на Су-25 и противолодочный на Бе-12.

Учебные эскадрильи входили в состав Центра корабельной авиации в г. Саки (на Як-38 и Су-25УТГ) и 33-го Центра морской авиации в Николаеве (на Ту-22М2 и Бе-12). Еще один учебный вертолетный полк готовил экипажи вертолетов Ми-14 и Ка-27 (Ка-29).

Большая часть авиаполков была расформирована почти сразу — устаревшие Ту-16К, Ту-22Р, Ту-22М2 и вертолеты Ка-25 в 1994 г. были отправлены на базы хранения. По мере сокращения вооруженных сил выводились из боевого состава также отработавшие ресурс экземпляры амфибий Бе-12 и вертолетов Ми-14.

Истребительный и штурмовой авиаполки были сведены в дивизию морской авиации, подчиненную ВВС. В середине 90-х гг.

эта дивизия полностью перешла в ВВС. Вертолетные части были вначале сведены в один инструкторский полк (в Очакове), а после создания ВМС Украины переданы в состав морской авиации. 33-й Центр морской авиации в Николаеве был преобразован в ЦБП ВВС.

К 2000 г. авиация флота имела вертолетный полк в Очакове, оснащенный вертолетами Ми-14, Ми-8, Ка-27 и Ка-29, отдельную морскую эскадрилью в Николаеве с самолетами-амфибиями Бе-12, эскадрилью связи и подразделение вертолетов в Саках.

В настоящее время все авиационные части ВМСУ сведены в Отдельную морскую бригаду в г. Саки, которая имеет в своем составе самолеты Бе-12, Ан-26, Ан-2 и вертолеты Ка-27, Ка-29, Ми-14 и Ми-8. Там же продолжает действовать тренировочный комплекс «Нитка».

Армейская авиация

После распада СССР на территории Украины в составе трех военных округов осталось семь полков боевых вертолетов Ми-24 различных модификаций, два транспортных полка и несколько отдельных эскадрилий. На их вооружении состояло около 570 машин различных типов – легкие Ми-2, транспортные Ми-6, Ми-8, Ми-26 и более 250 боевых Ми-24.

Первоначально вертолетные части вошли в состав ВВС. Однако в середине 90-х гг. они были возвращены в подчинение сухопутных войск.

В рамках общего сокращения вооруженных сил вертолетные полки были сведены в бригады армейской авиации. Одна бригада в 1996 г. была передана в состав Национальной гвардии, но в конце 1998 г. расформирована

Справа: боевые вертолеты Ми-24В армейской авиации Украины

Внизу слева: полтора десятка тяжелых транспортных вертолетов Ми-26 входят в настоящее время в состав 7-й отдельной бригады армейской авиации Украины в Калинове (Львовская обл.)

Внизу справа: Ми-8 – самый массовый тип многоцелевого транспортного вертолета всех видов Вооруженных Сил Украины

вместе с ней. В том же году были сняты с вооружения вертолеты Ми-2 и Ми-6.

Армейская авиация подверглась многочисленным организационным преобразованиям и сокращениям. В настоящее время в составе Западного оперативного командования имеется 3-й полк армейской авиации (вертолетный) в г. Броды и 7-й – в г. Калинов, а в составе Южного – 11-й полк армейской авиации (г. Херсон) и две отдельные эскадрильи.

Авиационные подразделения других силовых ведомств

Кроме Вооруженных сил, собственные авиационные подразделения имеют также пограничные силы и МВД Украины.

Государственная пограничная служба Украины располагает двумя авиационными эскадрильями: при Восточном региональном управлении (в Харькове) и Южном (в Одессе). «Восточная» эскадрилья имеет самолеты Ан-24, Ан-26, Ан-72 и вертолеты Ми-8, используемые для транспортных перевозок и переброски мобильных групп, а «южная», кроме других, – два вооруженных патрульных самолета Ан-72П, которые применяются в основном для охраны прибрежной экономической зоны, «гоняя» турецкие рыболовные шхуны.

МВД имеет транспортную эскадрилью в Киеве (аэродром Жуляны), оснащенную самолетами Ан-26, Ан-72 и вертолетами Ми-8 и Ми-8МТВ.

Самолеты этих силовых ведомств имеют те же опознавательные знаки, что и Воздушные Силы Украины.

Перспективы

Реформирование Воздушных сил Украины продолжается в нескольких направлениях. Прежде всего, совершенствуется и приводится в соответствие со стандартами НАТО их организационная структура. С 2006 г. начинается создание автоматизированной системы управления (АСУ) авиацией и ПВО, а также построение единого автоматизированного радиолокационного поля в рамках АСУ в соответствии с критериями НАТО.

С введением АСУ в эксплуатацию планируется сформировать Центр воздушных операций. В 2008 г. Командования видов ВС будут реформированы в штабы, воздушные командования – в центры управления и оповещения (ЦУиО), а бригады истребительной, бомбардировочной и штурмовой авиации – в бригады тактической авиации. Зенитно-ракетные войска также полностью перейдут на бригадную струк-



Сергей Полсуевин

Сергей Полсуевин



Сергей Полсуевин



Сергей Полсуевин

туру. Всего будет пять ЦУиО, при этом четыре из них будут включать бригаду тактической авиации, зенитно-ракетную и радиотехническую бригады, а также части непосредственного подчинения каждый, а вместо тактической группы «Крым» будет создан ЦУиО, включающий зенитно-ракетную и радиотехническую бригады. Непосредственно Штабу ВС будут подчиняться Объединенный учебный центр ВС, транспортная авиабригада и отдельный полк ДПЛА.

К концу 2011 г. в ВС планируется иметь 16 бригад, численность личного состава сократится до 35 тыс. человек (из них 3 тыс. — гражданских служащих), а летательных аппаратов — до 216 боевых и 26 транспортных самолетов.

В 2006 г. предполагается довести налет в ОСБР для экипажей самолетов до 100 ч, вертолетов армейской авиации — до 80 ч, самолетов морской авиации — до 90 ч. В ОСО эти показатели составят всего 3–5, 5–10 и 4–8 ч соответственно.

Срок службы в ВС останется прежним — 12 месяцев (для лиц с высшим образованием — 9 месяцев). Однако к 2015 г. ВС полностью перейдут на контрактную основу. Первой в ВС Украины планируется перевести на контрактный способ комплектования Старокопстантиновскую бомбардировочно-разведывательную авиабригаду: уже с 2008 г. здесь будут служить только профессионалы. В настоящее время для них активно создается инфраструктура: казарменные помещения переоборудуются под одно- и двухкомнатные квартиры.

Из учебных заведений к 2011 г. в ВС останется только Харьковский военный университет. Подготовка на базе гражданских вузов и колледжей будет проводиться по схеме «четыре года студент — год курсант в специальном центре», что снизит расходы Минобороны. К концу 2005 г. так обучалось уже 1230 человек.

Экономическая структура ВС максимально приспособляется к рыночной экономике. Так, в 1997 г. было создано Госпредприятие МО Украины «Украинская авиатранспортная компания» (УАТК). На балансе компании имеется более 150 воздушных судов различного типа, в т.ч. 30 Ил-76 и еще 98 «законсервированных» машин, не имеющих летной годности, а также аэродромно-технический комплекс. Компания работает в странах СНГ, Европы, Северной Америки, Африки, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии, сотрудничает с ООН. Вместе с концерном «Авиавоенремонт», объединившим полтора десятка заводов по ремонту авиационной техники, она позволила зарабатывать значительные средства, которые направляются на боевую подготовку и модернизацию авиаци-

Современная структура Воздушных Сил Украины		
7 брбр	Старокопстантинов	Су-24М, Су-24МР
299 шабр	Кульбакино	Су-25, Су-25УБ, Су-25УТГ
831 иабр	Миргород	Су-27
114 иабр	Ивано-Франковск	МиГ-29
40 иабр	Васильков	МиГ-29, Л-39
9 иабр	Озерное	МиГ-29, Су-27
204 иабр	Бельбек	МиГ-29
25 табр	Мелитополь	Ил-76МД, Ил-78
15 табр (СН)	Борисполь	Ан-24, Ан-26, Ан-30Б, Ан-12, Ту-134А, Ми-8МТ
456 осабр	Гаврышевка	Ан-24, Ан-26, Ил-22, Ми-8МТ, Ми-8 (РЭБ), Ми-9
203 уабр	Чугуев	Л-39, Ан-26Ш, Ми-8, Ми-24
28 саз	Кульбакино	Л-39, Су-24М, Су-25

брбр — бомбардировочно-разведывательная бригада	табр (СН) — транспортная авиабригада спецназначения
шабр — штурмовая авиабригада	осабр — отдельная смешанная авиабригада
иабр — истребительная авиабригада	уабр — учебная авиабригада
табр — транспортная авиабригада	саз — смешанная авиаэскадрилья



онной техники. По информации генерального директора УАТК Виталия Попова, в 2005 г. компания увеличила объем перевозок грузов, по сравнению с предыдущим годом, в 6 раз — до 60 млн долл. До 2010 г. компания планирует обновить свой парк и ввести в строй порядка десяти самолетов Ан-70-100.

Более 55% боевых самолетов и ЗРК Воздушных Сил Украины находятся в эксплуатации свыше 15 лет. Их модернизация постоянно срывается из-за недостатка финансовых средств. Учитывая горький опыт, на модернизацию только в 2006 г. выделено в госбюджете 491,5 млн гривен (примерно 97 млн долл.). Она будет осуществляться авиаремонтными заводами ВВС Украины совместно с научными учреждениями Украины и иностранными фирмами (в настоящее время проводится ряд тендеров), и в основном будет направлена на усовершенствование прицельно-навигационных систем, аппаратуры связи и продление ресурса агрегатов и систем. В первую очередь

будут модернизироваться ЗРК С-300, самолеты МиГ-29 и Су-25.

Перевооружению подвергнется пока только военно-транспортная авиация — до конца 2015 г. она должна полностью перейти на самолеты Ан-70 и Ан-140 национального производства. Два первых самолета Ан-70 должны поступить в ВС до конца 2007 г., а к 2010 г. Минобороны Украины планируют закупить уже десять таких машин. Все остальные типы будут модернизироваться и оснащаться более эффективными системами вооружения. Так, в 2006 г. планируется завершить создание новой управляемой ракеты «воздух—воздух» (на базе Р-27) с дальностью порядка 100 км. В Украине будут производиться также высокоточные ракеты «воздух—земля», авиационные РЛС, радиотехническое оборудование и аппаратура связи, и при наличии достаточного финансирования ВС страны быстро смогут восстановить боевой потенциал и обеспечить надежную оборону страны от воздушного нападения.

«Иркут» подводит итоги

24 мая президент Научно-производственной корпорации «Иркут» Олег Демченко собрал пресс-конференцию, на которой подвел итоги деятельности возглавляемой им корпорации в 2005 г. и обрисовал главные задачи на этот год. Основными производственными программами НПК «Иркут» в настоящее время являются поставка комплектов и агрегатов для лицензионного производства истребителей Су-30МКИ в Индии (общий объем программы – 140 самолетов), поставка в 2007–2009 гг. 18 многоцелевых истребителей Су-30МКМ в Малайзию и 28 многоцелевых истребителей Су-30МКА в Алжир, поставка в 2008–2009 гг. 16 учебно-боевых самолетов Як-130 и тренажера в Алжир, поставка МЧС России семи самолетов Бе-200ЧС (имеется также опцион еще на восемь машин).

Текущий портфель заказов НПК «Иркут» в настоящее время составляет 5,1 млрд. долл. и, как подчеркнул Олег Демченко, является самым крупным среди российских авиастроительных предприятий.

Среди наиболее значимых результатов 2005 г. президент кор-

порации назвал поставку третьего самолета-амфибии Бе-200ЧС МЧС России, передачу в лизинг самолета Бе-200 ТАНТК им. Г.М. Бериева Департаменту гражданской защиты Италии для экспериментальной эксплуатации, поставку восьми технологических комплектов для обеспечения лицензионного производства Су-30МКИ в Индии и подготовку производственных мощностей Иркутского авиационного завода к изготовлению самолетов Су-30МКМ для ВВС Малайзии. Кроме того, в минувшем году ВВС России заказали корпорации установочную партию из 12 самолетов Як-130. Был подписан контракт с компанией LBS (Великобритания) на поставку программного обеспечения для системы интегрированной логистической поддержки (ИЛП). Производственные мощности Иркутского завода прошли сертификацию по стандартам компании «Эрбас», и на них началась подготовка производства компонентов для самолетов А320. Было создано СП с западноевропейским концерном EADS по продвижению и сертификации Бе-200, при этом

EADS приобрел 10% акций корпорации «Иркут».

Ряд важных событий в жизни «Иркута» произошли уже в первые месяцы этого года. Среди них подписание контракта на поставку 28 многофункциональных истребителей Су-30МКА и 16 учебно-боевых самолетов Як-130 ВВС Алжира, поставка пяти технологических комплектов для лицензионного производства Су-30МКИ в Индии, подписание очередного контракта с «Эрбасом» на производство компонентов для самолетов А320. Кроме того, представитель EADS был включен в состав Совета директоров НПК «Иркут», в корпорации были оборудованы рабочие места для управления системой ИЛП. В апреле к испытаниям подключился третий летный образец Як-130 в серийной конфигурации.

Основными задачами текущего года станут поставка 13 технологических комплектов для лицензионного производства Су-30МКИ в Индии, поставка двух Бе-200ЧС российскому МЧС, передача Бе-200 в лизинг Португалии и Италии, поставка ВВС Индии 12 (из запла-

нированных 18) новых самолетов Су-30МКИ взамен ранее поставленных Су-30К, получение предварительного заключения ВВС РФ по итогам государственных испытаний самолета Як-130, начало поставок компонентов для пассажирских лайнеров А320, производство самолетов Су-30МКМ и Су-30МКА для поставки в 2007 г. в Малайзию и Алжир соответственно, подписание межправительственного соглашения между Россией и Индией по проекту МТС.

Основными стратегическими целями Корпорации, по мнению Олега Демченко, являются активизация и увеличение объемов работ в интересах российских заказчиков, укрепление существующих позиций и выход на новые международные рынки двухместных многоцелевых истребителей и учебно-боевых самолетов, диверсификация портфеля заказов, включающего боевые и гражданские многофункциональные платформы различного назначения, интеграция в международное авиационное сообщество и выход на новые сегменты рынка авиационной техники. **А.Ф.**

Индийский Главком «слетал» на российском тренажере

С 29 мая по 3 июня Россию посетила представительная делегация ВВС Индии во главе с Главнокомандующим главным маршалом авиации Шашиндрой Пал Тьяги (*Shashindra Pal Tyagi*). В ходе недельного визита маршал Тьяги ознакомился с предприятиями российского ОПК, вовлеченными в кооперацию по поставкам в Индию авиационной техники. Особое внимание главком уделил возможностям развития существующих программ и перспективным проектам. В Российском центре авиационного тренажеростроения, входящим в состав Корпорации «Аэрокосмическое оборудование», высокому гостю продемонстрировали комплексный тренажер самолета Су-30МК, возможности которого охватывают моделирование

полного спектра задач по самолетовождению, боевому применению, а также различные нештатные ситуации. Лично опробовав тренажер, г-н Тьяги выразил уверенность в целесообразности использования его при подготовке летчиков ВВС Индии, летающих на многофункциональных истребителях Су-30МКИ.

Эта тема получила развитие при переговорах маршала Ш.П. Тьяги с генеральным директором Корпорации «Аэрокосмическое оборудование» Сергеем Бодруновым, встреча с которым состоялась 3 июня в С.-Петербурге. В ходе переговоров была достигнута договоренность об изучении технического и экономического аспектов создания в Индии центра подготовки летного состава, а также формирования совместно

с АХК «Сухой» сервисного центра для обслуживания самолетов Су-30МКИ. В настоящее время Корпорация «Аэрокосмическое оборудование» осуществляет поставки комплектующих в Индию в рамках выполнения лицензионного

соглашения по выпуску Су-30МКИ, а также обеспечивает снабжение запчастями к своим системам и агрегатам. Как отметил Сергей Бодрунов, Корпорация имеет четкую контрактную перспективу с Индией до 2017 г. **Н.В.**



Александр Мисеев

Теплообменники для B787 делают в России

Российско-американское СП «Гамильтон Стандарт – Наука» завершило изготовление и подготовило к отгрузке первый комплект опытных образцов теплообменников для системы кондиционирования самолета «Боинг 787». Этот комплект 23 мая генеральный директор предприятия продемонстрировал журналистам. На встрече присутствовал президент отделения UTC (*United Technologies International Operations*, UTIO) в России Ричард Броди и вице-президент компании «Боинг» Сергей Кравченко.

Опытные теплообменники в тот же день отправились в Америку, где они пройдут испытания на комплексном стенде систем самолета. Затем «Гамильтон Стандарт – Наука» приступит к изготовлению комплекта для первого опытного B787, и до конца текущего года планируется поставить еще несколько комплектов теплообменников. Серийный выпуск этих изделий намечено начать в 2007 г.

СП «Гамильтон Стандарт – Наука» было создано в 1994 г. американской компанией «Гамильтон Сандстрэнд» (*Hamilton Sundstrand*, подразделение корпорации *United Technologies*) и российским ОАО «НПО «Наука».

Первоначально предприятие планировалось специализировать на производстве теплообменников для самолетов семейства Ту-204, однако рынок этих машин оказался слишком скромным, и с 1997 г. «Гамильтон Стандарт – Наука» начало поставки продукции для самолетов «Боинг 747». А в 2002 г. было создано собственное конструкторское бюро, которое приступило к проектированию оригинальных изделий. Спустя год СП получило заказ не только на изготовление, но и на проектирование теплообменников для самолета A380 концерна «Эрбас». В 2004 г. начался серийный выпуск этих изделий, и к маю текущего года поставлено комплектов для оснащения уже 20 самолетов.

Однако наиболее значительным событием в жизни предприятия можно назвать победу «Гамильтон Сандстрэнд» в тендере на создание ряда систем для «Боинга 787». В результате СП «Гамильтон Стандарт – Наука» получило заказ на проектирование и изготовление теплообменников для новинки американского гиганта. Как отметил Сергей Кравченко, к маю 2006 г. уже продано 393 таких машины – при том, что еще не построен даже



Андрей Юргенсон

первый опытный экземпляр нового «Боинга». Потенциальный же рынок B787 может превысить 500 экземпляров. Первую опытную машину планируется поднять в воздух в будущем году, а в 2008 г. заказчикам начнутся поставки серийных «Лайнеров мечты». Расчетный темп производства составит 8–9 самолетов в месяц. Соответственно с 2010 г. только для этих машин потребуется поставлять примерно 80 комплектов теплообменников в год.

К настоящему моменту СП «Гамильтон Стандарт – Наука» изготовило в общей сложности около 11 тыс. теплообменников, 90% которых пошло на экспорт. Изделиями этого предприятия оснащаются самолеты «Боинг» моделей 747 и 777, A380, CRJ-200, ERJ-135, ERJ-145, SAAB-200, Ту-334, Ту-204, Ту-214 и др. Оборот

компании в прошлом году составил 6,5 млн долл., а в 2006 г. планируемый объем продаж достигнет 7,5 млн долл.

Интересен и еще один факт. «Гамильтон Стандарт – Наука» – единственное в мире предприятие, которое производит теплообменники системы кондиционирования для новейших пассажирских самолетов A380 и B787 мировых лидеров гражданского самолетостроения. Безусловно, «Гамильтон Сандстрэнд», которая в конечном счете несет ответственность перед заказчиком, идет на определенный риск, полностью отдавая такую работу в Россию. Но это говорит и о доверии западной компании к российским специалистам, а также о стремлении снизить себестоимость своей продукции, что совсем немаловажно в конкурентной борьбе на мировом рынке.

А.Ю.

УОМЗ расширяет сотрудничество с Европой

Уральский оптико-механический завод (УОМЗ) из Екатеринбурга расширяет сотрудничество со своими западноевропейскими партнерами. На недавней выставке ILA 2006 в Берлине он представил совместно с австрийской компанией «Даймонд Эркарафт» (*Diamond Aircraft*, DA) систему оптического наблюдения круглосуточного действия гражданского назначения СОН-112, установленную на легкий самолет этой фирмы «Твин Стар» (*DA42MPP Twin Star*). В ходе выставки самолет выполнил несколько демонстрационных полетов, во время которых проводилась съемка поверхности.

Также во время авиасалона УОМЗ подписал генеральное соглашение о сотрудничестве с двумя немецкими фирмами – «Вибка» (*Wibka*) и «Рекон Текнолоджи» (*Recon Technology*). На базе первой планируется создание сервисного центра для обслуживания изделий выпуска УОМЗ. Основной целью подписанного договора является совместная разработка и изготовление на УОМЗ перспективной конкурентоспособной системы оптического наблюдения гражданского назначения. Система, разработанная совместно со специалистами фирмы «Рекон Текнолоджи»



Петр Бугоски

будет продвигаться на европейский рынок.

Помимо «Твин Стара» оптические системы УОМЗ уже применяются или в ближайшее время будут установленны на германские вертолеты наблюдения ООН (СОН-124), вертолеты германской полиции «Белл 206» (ТОЭС-520Э), другие вертолеты и автожиры (СОН-612) и т.п.

А.Ф.

Как уже сообщал наш журнал (см. «Взлёт» №3/2006, с. 6), 20 февраля этого года Президент России Владимир Путин подписал долгожданный Указ о создании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). 1 июня с момента его опубликования проходит сто дней – своеобразный рубеж, после которого по традиции принято подводить первые промежуточные итоги. О них говорилось на прошедшей недавно в Москве конференции под амбициозным названием «Российская авиационная промышленность и авиационные перевозки после создания ОАК». В этом организованном Национальным инвестиционным советом (НИС) форуме участвовало около ста руководителей российских и международных авиакомпаний, экспертов и высокопоставленных чиновников. На конференции побывал наш корреспондент Валерий Агеев, который делится услышанным.



Сергей Скрынников

100 ДНЕЙ ПОСЛЕ УКАЗА

Создание ОАК идет по графику

Валерий АГЕЕВ

Одним из главных на конференции стало выступление президента некоммерческого партнерства «Объединенный авиастроительный консорциум» Валерия Безверхнего. Вице-президент НПК «Иркут» и одновременно руководитель некоммерческого партнерства, созданного как подготовительная ступень к формированию ОАК, отметил, что в рамках создания Объединенной авиастроительной корпорации на сегодня объединяются 19 юридических лиц – авиационных заводов, предприятий и конструкторских бюро, на которых работают около 120 тыс. человек.

Одна из главных проблем многих предприятий отечественной авиапромышленности – возраст рабочих и инженеров: в среднем по КБ он составляет 50 лет и более, а на производстве приближается уже к 55. Старение кадров – это практически самая болезненная точка и, не найдя системного решения этой проблемы, можно сказать, что отечественный авиапром уже не поднимется. Его не спасут ни деньги, ни интеграция бизнеса. Таким образом, кадры, по мнению Валерия Безверхнего, – это

самый важный вопрос в настоящее время.

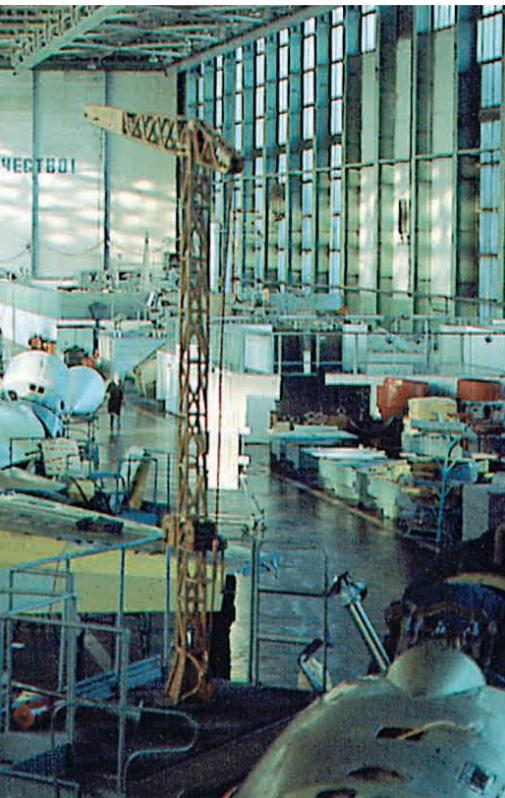
Вторая проблема нынешнего российского авиапрома связана с катастрофическим старением оборудования. Износ его по отрасли составляет 70, а то и 90%. Из 10 тыс. обрабатывающих станков всего 3% имеют скорость обработки более 5 тыс. об./мин. Поэтому трудоемкость, изготовления конечного продукта сводит на нет все усилия по обеспечению конкурентоспособности на внешнем рынке. Принципиального перевооружения отрасли – на новых принципах и новых технологиях – не избежать. К сожалению, по мнению Безверхнего, пока не совсем понятны источники финансирования подобного масштабного перевооружения, которое предстоит сделать в отрасли.

Третья проблема – переизбыток мощностей, которые формируют громадные накладные расходы и по сути своей не дают возможности даже таким успешным предприятиям, как заводы в Комсомольске-на-Амуре или Иркутске, дальше существовать достаточно уверенно. Представляется, что единственный выход из этого положения – это специа-

лизация. В рамках построения ОАК должны остаться ряд финальных сборочных заводов и появиться целая система предприятий, которые будут производить конкретные агрегаты и системы самолетов.

Предполагается, что холдинговая компания ОАК появится на свет в октябре–ноябре этого года. Это произойдет в результате оценки бизнеса предприятий, которая сейчас началась, и приведет к тому, что в холдинговой компании уже на первом этапе будет около 25% частного капитала. Тогда же появится и руководитель ОАК. Планируется провести собрание акционеров, которое и будет номинировать руководителя компании. Уже известно, что на эту должность предложен генеральный директор – генеральный конструктор РСК «МиГ» Алексей Федоров (и его кандидатура одобрена Президентом Путиным), но де-юре он или кто-то другой сможет занять пост руководителя ОАК только осенью этого года.

Второй этап создания Объединенной авиастроительной корпорации предполагает, что будет объявлена новая эмиссия акций, и в марте–мае следующего года состоится



Андрей Фомин

вхождение в ОАК акционирующихся на сегодняшний момент РСК «МиГ» и КАПО им. В.П. Горбунова. Наряду с этим, консультации с большой группой частных акционеров показывают, что существует реальная их готовность конвертировать свои акции в предприятия ОАК и в саму ОАК. Поэтому следующий этап будет отражать более существенное увеличение доли частного капитала в компании — до 40%.

Таким образом, на рубеже мая—июня следующего года будет сформирована полноценная компания со всеми активами. Параллельно начнется процесс консолидации бизнесов, он будет идти в следующих направлениях: в военной области будет

поэтапно объединяться РСК «МиГ» и АХК «Сухой», как основа бизнес-единицы боевой авиации. В военно-транспортной авиации будет создана управляющая компания, и возле нее будут формироваться необходимые активы — в первую очередь заводы в Воронеже и Ульяновске, которые станут основой бизнес-единицы военно-транспортной авиации.

Больше всего сложностей связано с гражданским сегментом отечественного авиастроения, и идет поиск модели, по которой будет формироваться бизнес-единица гражданской авиации. Одна из них предполагает создание инженерного центра, который будет формироваться на принципиально новых основаниях. После этого будет формироваться управляющая компания. Консолидация бизнеса начнется ближе к концу этого года и будет продолжаться вплоть до 2010 г. Она будет сопровождаться реструктуризацией производственных мощностей. По оценкам отечественных экспертов, в профильном бизнесе из 100 тыс. человек поэтапно останется менее 50 тыс., поэтому возникает достаточно сложная социальная задача перепрофилирования производственных мощностей и переподготовки людей. Здесь идет диалог с Министерством образования и науки с тем, чтобы определить источники государственной поддержки этих процессов. На втором этапе, в 2007 г., предполагается включение частного капитала, в т.ч. ряда иностранных компаний.

Кроме того, уже подписано соглашение о намерениях между АХК «Сухой» и итальянской компанией «Алениа», которая входит в группу «Финмекканика», о приобретении 20% + 1 акции компании «ГСС». Очевидно, что «Алениа» будет рассматривать возможность конвертации своих акций в ОАК, то же самое можно сказать и в отношении EADS. Последняя, приобретя 10% акций «Иркут», серьезно рассматривает увеличение своей доли в ОАК — тоже до 10%.

Новое направление, которое сейчас уже очевидно предстоит заложить в работе по боевой авиации — это беспилотные системы, в т.ч. ударные. Эта работа уже ведется — преимущественно в НПК «Иркут», «ОКБ им. А.С. Яковлева» и РСК «МиГ». Однако при этом беспилотная тематика пока явно не присутствует в стратегии, потому что основной заказчик — Министерством обороны — пока не сформулировало требования к продукту, и разработчикам поэтому приходится идти собственным путем, ориентируясь на внешний рынок.

Касаясь продуктового ряда ОАК в области военно-транспортной авиации, Валерий Безверхний подчеркнул, что Россия сегодня по-прежнему удерживает до 27% миро-

вого рынка, и ниша военно-транспортной авиации должна остаться за нашей страной. Поэтому военно-транспортная авиация должна стать в стратегии развития авиапромышленности одним из главных приоритетов. Безверхний подчеркнул, что в военно-транспортной авиации России не избежать альянсов, и такие альянсы уже обсуждаются на уровне межправительственных комиссий — например, по программе нового военно-транспортного самолета, который ОАК начинает проектировать совместно с Индией. Эта машина по сути своей идет на замену Ан-12, и это первый реальный альянс в области военно-транспортной авиации, который начала Россия. Нельзя исключить, что в группу участников проекта смогут войти и западные компании. Так например, активный интерес к этому проявляет та же «Алениа» и EADS (испанское подразделение).

Что касается гражданского авиастроения, то на сегодня государство определило национальным проектом региональный самолет «Сухого» RRJ. В его отношении существует очень много различных точек зрения. Тем не менее, Валерий Безверхний заявил о поддержке этого проекта и сообщил, что в ближайшее время произойдет ряд конкретных организационных изменений по его ведению в целом. «Мы высказали необходимость ведения финальной сборки в европейской части — рассматривается в данном случае не Комсомольск-на-Амуре, а Воронеж, ВАСО. Также очень много было высказано пожеланий в отношении улучшения летно-технических характеристик самолета, связанных с увеличением присутствия композитных материалов, которые придали бы необходимую конкурентоспособность этому продукту на рынке. Идут очень серьезные дискуссии с «Аленией», «Боингом», а сейчас уже и с EADS и ATR (совместное предприятие EADS и «Алении») по производству региональных винтовых самолетов, о создании системы послепродажного обслуживания. Я надеюсь, что к концу года будут изменена и корпоративная система управления этим проектом, и все продажи этого продукта планируется передать «Ильюшину финансу». Поэтому при всей критической массе, которая формируется вокруг проекта, мы имеем достаточно вескую поддержку государства (государство финансирует проект в размере 300 млн долл.), и мы будем стараться делать так, чтобы ОАК присутствовала достойно в нише региональных самолетов», — заключил Безверхний.

При этом он подчеркнул, что вопрос с RRJ очень непростой, потому что самолет выходит на рынок через пять лет после создания аналогичного лайнера «Эмбраера». Кроме того, RRJ выйдет на рынок позже, чем само-

лет коллег с Украины — Ан-148. «Поэтому судьба проекта непростая, это можно сказать сразу», — еще раз указал Безверхний. Уже очевидно, что RRR не будет развиваться как проект в нише 70-местных авиалайнеров — он уходит в размерность 95 кресел, а следующая разработка — уже на 110 мест. «На рубеже 2009–2010 гг. будет понятно, насколько успешно мы решаем эту задачу, потому что именно на этот период будут запланированы первые поставки RRR на рынок», — заключил Валерий Безверхний.

Что касается дальнемагистральных и среднемагистральных самолетов, то самая проблематичная задача на сегодня — производство Ил-96, как переходного продукта. Но акцент будет делаться в направлении его грузовой версии, предназначенной для основных отечественных грузовых компаний, таких например, как «Волга-Днепр». Вместе с тем, по мнению Безверхнего, дальнейшая судьба дальнемагистральных самолетов пока не очевидна — «будем ли мы полноценно присутствовать в этом сегменте или войдем в альянс с «Эрбасом» или «Боингом».

Достаточно активные контакты идут по линии «Эрбаса», и нам ранее было предложено участие в программе А350, сначала на условиях разделенного риска. Однако впоследствии мы перешли на производство компонентов, поскольку не успевали участвовать в проектировании самолета.»

Что касается ближнемагистральных самолетов, то программа МС-21, которая по-прежнему является точкой отсчета в этой нише, находится в следующей стадии — по решению министра промышленности и энергетики Виктора Христенко поручено до конца года определиться, насколько эта программа может быть реализована ОАК самостоятельно. Для этого делается достаточно большая работа по анализу всех системных рисков, связанных с проектом, решений, которые необходимо применить в этом проекте, и в перспективе подбора основных комплектующих, потому что существует проблема и с двигателем, которого пока не производит российская промышленность. «До конца года мы примем решение, как этот проект будет

развиваться — самостоятельно или же мы интегрируемся с нашими конкурентами в этой нише, «Эрбасом» и «Боингом», — отметил Безверхний. — «Хочу сказать, что в переговорах с «Эрбасом» мы продвинулись достаточно далеко, и их предложение, я могу его озвучить, звучит следующим образом: они предлагают нам участие 10–15% по разделенному риску в программе модернизации А320. Она будет анонсирована на пороге 2008–2009 гг., сейчас ведется все подготовительные работы по формированию пула участников этой программы. Т.е. мы должны сделать свой выбор до конца года — присоединяемся мы к этой программе или идем самостоятельно. Вопрос непростой. Скажу кратко, что анализ показал — потребность финансирования проекта около 5 млрд. долл., и на наш взгляд, риск даже не в том, что мы изыщем такую сумму или нет, а в том, сможем ли мы в обозначенные сроки (выход продукта на рынок предполагается в 2012–2013 гг.), решить эту проблему принципиально, опять же возвращаясь к человеческим ресурсам.

а как у соседей



Почетным гостем конференции по вопросам строительства ОАК стал генеральный директор государственной самолетостроительной корпорации «Национальное объединение «Антонов» Анатолий Мясца из Киева. Украинцы еще в прошлом году сделали первые практические шаги по объединению предприятий своей авиационной промышленности: корпорация «Антонов» была создана по постановлению Кабинета министров Украины от 14 июля 2005 г. в исполнение Указа президента страны от 27 мая прошлого года. 5 октября 2005 г.

постановлением Кабинета министров Украины был утвержден Устав корпорации, объединившей четыре государственных предприятия — АНТК им. О.К. Антонова, киевский завод «Авиант», ХГАПП и киевский авиаремонтный завод №410. Так что Анатолию Мясце, хорошо известному своим российским коллегам еще по годам, когда он руководил авиазаводом в Харькове, было чем поделиться с участниками конференции и рассказать о том, как аналогичные процессы по объединению авиапрома идут на Украине.

«Государственная самолетостроительная корпорация «Антонов» создана по Указу президента в июле 2005 г. Авиационная отрасль Украины насчитывает на сегодня порядка 90 тыс. человек и порядка 40 предприятий. Создание государственной самолетостроительной корпорации «Антонов» — это логическое завершение той работы, которая на Украине происходила в последние годы. На сегодня киевский завод вместе с российским ВАСО готовит к выпуску самолет Ан-148, и те программы, который он наметил, будут выполняться. Харьковский завод сегодня способен производить два типа самолетов — Ан-74 и Ан-140.

Корпорация «Антонов» создана для того, чтобы координировать работу вошедших в нее предприятий. Еще одно предприятие, кото-

рое в нее входит — это авиаремонтный завод №410. Он специализировался на ремонте всей антоновской техники, однако после критики и замечаний, что нет сопровождения ранее построенных машин, предполагается сделать на этом заводе базовый центр технического обслуживания на все вновь созданные антоновские самолеты.

В Украине сегодня нормативно-техническая база создана, но она требует, естественно, изменения, как и в России. Необходимо в конечном итоге устранить конкуренцию внутри предприятий, между собой, и объединить конструкторские бюро и производственные мощности, что на сегодня является одной из основных проблем. Сегодня все наши предприятия имеют хозяйственную самостоятельность. Мы работаем в рам-

ках совместных проектов, которые утверждены в рамках корпорации. Это не значит, что предприятия не имеют права самостоятельно заключать договора по каким-то темам, но это все должно быть в согласованном русле для того, чтобы исключать конкуренцию — еще раз повторю это, т.к. наши самолеты занимают вполне определенную нишу региональных транспортных машин. Конечно, основная задача — отстаивание наших интересов на внутреннем и международном рынках. Также я считаю, что главное сегодня — это выработка концепции для украинского самолетостроения и авиапрома, концепции, как мы должны развиваться.

Концерн «Антонов» опередил по срокам образования российскую ОАК в силу того, что в нем объеди-

нились в основном государственные предприятия. Но у нас была создана мягкая форма объединения — потому, что когда-то нужно было начинать, и начинать с согласия всех участников процесса. Участниками процесса были созданы нормативные документы в виде Устава, и он был утвержден. Началась работа. И сегодня она идет успешно.

Что же касается приватизации, то над этим вопросом мы сейчас работаем, потому что есть люди и у нас, и у вас, которые не приемлют слова «приватизация», «акционирование», но поскольку мы живем в рынке, то этот процесс не остановить. Мы с участниками корпорации на правительственном уровне решим все вопросы, которые помогут нам в экономическом плане повысить нашу капитализацию.»

Хочется в очередной раз проявить национальную амбициозность, но мы попытаемся быть реалистами.»

«В России предполагалось создание финальной сборки самолета «Эмбраер-145», — продолжает Валерий Безверхний. — Мы такую работу по изучению этого предложения провели и доложили нашим бразильским друзьям, что рынок по этой категории достигает около 100 машин и условия продажи такой машины по стоимости — не более 10 млн долл. По предложению «Эмбраера» же самолет будет стоить примерно 17 млн долл. Поэтому никаких экономических перспектив по движению в этом направлении нет. Наши контакты продолжают четыре месяца, мы встречались с их президентом на МАКС-2005, но пока это только хорошие дружеские отношения, не более — бизнеса там пока не просматривается. «Эмбраер» очень агрессивная и сильная компания, и надо сказать, мы с RRJ и Ан-148 являемся прямым конкурентом «Эмбраеру».

Говоря о программе Ан-124, Валерий Безверхний заметил, что это, конечно, уникальный нишевый продукт, но предварительный анализ по программе показывает, что он на сегодня имеет очень огра-

ниченное количество потребителей, которые в первую очередь концентрируются на территории Российской Федерации и Украины в лице двух или трех компаний. Если рассматривать этот проект как чисто коммерческий, он не сработает, т.е. программа по восстановлению производства Ан-124, например, в Ульяновске, не окупится. Этот рынок оценивается в объеме 70 машин на 30-летний период. Т.е. это две машины в год. «Волга-Днепр» — фактически единственная компания, которая готова говорить о каком-то твердом заказе или опционе на 5–6 машин. Таким образом, понимая, что с одной стороны это действительно интересный нишевый продукт, а с другой стороны имеется достаточно неопределенный рынок по потребителям, Министерству обороны предложено выкупить у него 18 самолетов Ан-124, провести их глубокую модернизацию, как первый этап программы. Если же те темпы прироста грузовых перевозок в этой нише подтвердятся через 4–5 лет, тогда можно вернуться к вопросу о возобновлении производства этих машин в рамках ОАК совместно с «Антоновым».

Еще есть одна версия, которая очень активно обсуждается, — это увеличение фюзеляжа Ан-124 и приближение его к размерности, которую

имеет самолет «Белуга», созданный на базе пассажирского А300 компанией «Эрбас» для перевозки составляющих фюзеляжей новых самолетов. Но пока, по мнению Безверхнего, еще нет подтверждения реального спроса такому проекту на рынке.

Еще один вопрос, касающийся «руслановской» темы — остаточная стоимость самолетов Ан-124. Этот вопрос опять же упирается в очень небольшое число потенциальных потребителей таких машин. Остаточная стоимость очень высокая, т.е. если, например, «Волга-Днепр» завтра обанкротится, то купить самолеты уже будет некому. Поэтому вопрос с возобновлением производства «Русланов» не снят с повестки дня, он очень активно обсуждается, и, как заявил Валерий Безверхний, «я лично сторонник того, чтобы эта программа существовала в портфеле ОАК — это очень хорошая тема для консолидации наших усилий и нашего бизнеса, в т.ч. и с Украиной».

Выступавшие на конференции были едины в общей оценке ситуации: задача ОАК — объединить государственные инвестиции и частный капитал, убрать внутреннюю конкуренцию, создать эффективный менеджмент для появления конкурентной продукции отечественной авиапромышленности. Удастся ли это сделать, и как быстро — покажет пара ближайших лет.

ПЕРИСКОП

Ежедневный обзор средств массовой информации
Издается Центром анализа стратегий и технологий

Ежедневные обзоры событий в сфере военно-технического сотрудничества и оборонно-промышленного комплекса, составленные по материалам российских и зарубежных средств массовой информации



Катастрофа Ми-14 на Сахалине

11 мая в 13 ч 46 мин местного времени в Анивском заливе в 13 км от поселка Таранай в районе г. Корсаков неподалеку от острова Сахалин во время отработки операции по подъему людей в ходе совместных российско-японских учений в процессе взлета перевернулся и частично разрушился поисково-спасательный вертолет Ми-14ПС (регистрационный номер RF-24737), принадлежащий местной организации РОСТО. На борту вертолета находилось 13 человек: пять членов экипажа, семь спасателей и один журналист. Еще три человека по сценарию учений находились в воде. 12 человек смогли самостоятельно выбраться из перевернувшегося вертолета, и спустя 36 мин были подняты на борт японского сторожевого корабля «Эримо» и

принадлежащего Сахалинскому бассейновому аварийно-спасательному управлению российского судна «Агат», участвовавших в учениях. Борт-оператора Анатолия Солнышкина, получившего тяжелую травму позвоночника, пришлось извлекать из кабины вертолета водолазам. Его спустя еще 20 мин доставили на борт японского сторожевого корабля «Соя». В 16 ч 38 мин в район происшествия для эвакуации людей вылетел вертолет Ми-8 Дальневосточного регионального центра МЧС России, но 12 из 13 пострадавших от нее отказались. Борт-оператор Анатолий Солнышкин был доставлен в Хомутово японским вертолетом «Белл-212», откуда должен был быть госпитализирован в областную больницу Южно-Сахалинска, но по дороге

в нее скончался. Таким образом, происшествие было переклассифицировано в катастрофу. В связи с этим в транспортной прокуратуре Сахалинской области было возбуждено уголовное дело по статье 263 п. 2 – «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта, повлекшее смерть человека».

Вертолет Ми-14ПС принимал участие в учениях морских спасателей России и Японии по оказанию помощи терпящим бедствие судам и ликвидации разливов нефти. Во время отработки упражнения по подъему людей из лодки, при очередном взлете с воды, когда вертолет находился на высоте всего 5 м, произошло внезапное падение мощности обоих двигателей до «малого газа» (60% оборотов) и частоты вращения несущего винта до 48%, в результате чего он резко пошел на снижение и грубо приводнился. Как выяснила затем комиссия по расследованию происшествия, во время грубой посадки произошло частичное разрушение расположенного под носовой частью фюзеляжа обтекателя устанавливавшейся ранее на вертолете Ми-14 бортовой РЛС «Инициатива-2М». В образовавшуюся трещину хлынула забортная вода.

Однако Ми-14ПС, будучи вертолетом-амфибией, сохранил плавучесть, а экипаж, сумевший снова запустить двигатели, принял решение взлететь. Но поступление в носовую часть вертолета воды общим количеством около 1,5 т, а также самопроизвольный выпуск шасси из-за замкнувшей в морской воде электропроводки привели к тому, что в процессе взлета Ми-14ПС стал «зарываться» носом в воду, пока не произошло соударение законцовок лопастей несущего винта с водной поверхностью. В результате этого вертолет в одно мгновение перевернулся и частично разрушился: от резкого удара в трансмиссии произошло разрушение хвостовой балки. Но он не затонул, что позволило спастись подавляющему большинству находившихся на борту.



Позднее вертолет в таком перевернутом положении был отбуксирован к берегу и поднят портовыми кранами. Изучение имеющихся повреждений и опрос экипажа позволил довольно быстро установить непосредственную причину катастрофы.

Как сообщил 23 мая председатель государственной комиссии по расследованию происшествия Сергей Харин, причиной катастрофы вертолета стал отказ двигателя. «После отказа двигателя последовало жесткое приводнение и получение пробоины в обтекателе, – сказал Сергей Харин журналистам. – После этого вертолет, приспособленный для посадок на воду, перевернулся». Остается только выяснить причину отказа двигателей. Одной из предварительных версий считается возможное обледенение воздухозаборников. Необходимо также заметить, что вертолет Ми-14ПС сохранил плавучесть даже после переворачивания и частичного разрушения. Т.е. если бы экипаж не принял решение взлетать после грубой посадки и временного отказа двигателей, а «плыть» своим ходом к берегу, что знает практика эксплуатации вертолетов Ми-14, то катастрофы, возможно, удалось бы избежать. **А.Ф.**

«Черные ящики» армянского А320 расшифруют

Как уже сообщал наш журнал (см. «Взлёт» №5/2006, с. 46), 3 мая при заходе на посадку в аэропорту Сочи, ночью, в сложных метеословиях, потерпел катастрофу самолет А320-211 (регистрационный номер ЕК-32009) авиакомпании «Армавиа». В результате катастрофы все находившиеся на борту пассажиры (105 человек) и восемь членов экипажа (два пилота, инженер и пять бортпроводников) погибли. Самолет полностью разрушился и затонул на удалении 6–7 км от берега на глубинах до 700 м. Техническое расследование причин авиационного происшествия проводится комиссией Межгосударственного авиационного комитета с участием Ространснадзора, Росавиации, Росаэронавигации, а также представителей Армении и Франции. В соответствии с международными правилами расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами от имени Франции, как государства – разра-

ботчика и изготовителя самолета, в расследовании участвуют специалисты из Бюро расследования и анализа Франции (BEA).

В течение недели после катастрофы комиссией были проанализированы наземные средства объективного контроля: запись переговоров членов экипажа с диспетчерами подхода, круга и посадки аэропорта Сочи, а также данные радиолокатора. Было установлено, что в процессе выполнения разрешенного захода на посадку на полосу 06 из-за ухудшения метеословий диспетчер дал экипажу команду прекратить снижение и выполнять правый разворот с набором высоты. Самолет начал выполнение указанного маневра, однако затем перешел на снижение и столкнулся с водной поверхностью. Последний выход на связь со стороны экипажа был в 2 ч 12 мин 34 с местного времени. Последняя отметка радиолокатора зафиксирована в 2 ч 13 мин 02 с.

Первичные поиски бортовых регистраторов, проведенные комиссией по расследованию МАК при помощи специалистов BEA, позволили определить их вероятное местоположение внутри треугольника с длиной стороны около 150 м. В дальнейшем район поисков, осложнявшихся плохими погодными условиями, был значительно сужен, и наконец вечером 21 мая, спустя только 18 дней после трагедии, глубоководному аппарату, снабженному пеленгатором, удалось обнаружить под слоем ила толщиной от 20 до 50 см речевой регистратор разбившегося А320. Днем 22 мая он был поднят на борт судна «Навигатор». Через два дня на расстоянии 16 м от него под еще более толстым слоем ила удалось обнаружить, а затем и поднять на поверхность второй самописец – параметрический. Именно его и искали в первую очередь, поскольку расшифровка его данных может пролить свет на все обстоятельства случившегося.

25 мая комиссия МАК завершила этап расследования на месте происшествия. Члены комиссии, включая специалистов Республики Армения и Франции, возвратились в Москву. Оба бортовых регистратора той же ночью были доставлены в МАК и переданы в распоряжение комиссии. 30 мая председатель Технической комиссии МАК по расследованию катастрофы А320 Л.А. Каширский сообщил, что в период 26–27 мая контейнеры с бортовыми самописцами были вскрыты, из них извлекли носители полетной информации и произвели загрузку данных.

Работы проводились с использованием технической базы Бюро расследования и анализа Франции в полном соответствии с технологическими и процедурными нормами с участием представителей авиационных властей Армении и России. Запись на обоих самописцах находится в удовлетворительном состоянии. Ее расшифровка и анализ начаты в МАК 29 мая. **А.Ф.**



Лицензия Росстрахнадзора С № 092877

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

Ингосстрах платит. Всегда.

**Защита
на все
времена**

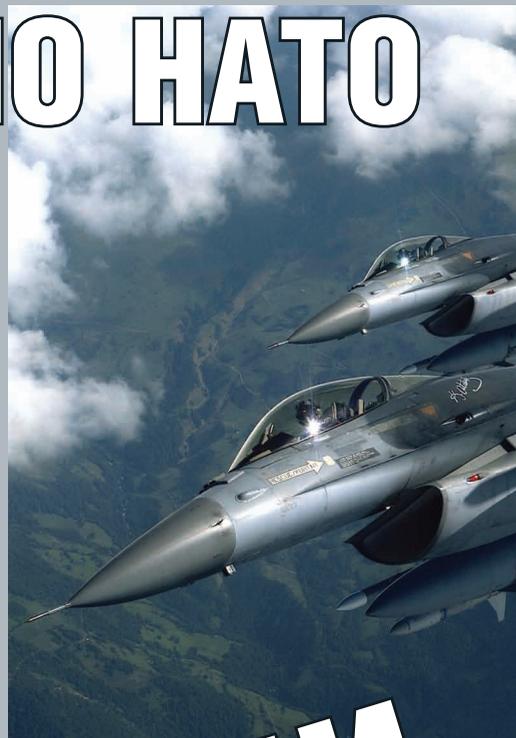


Страхование авиационных и космических рисков

«СОЮЗНИКИ» ПО НАТО

Май этого года оказался на редкость неудачным для самолетов F-16. В течение двух суток в Европе по разным причинам были потеряны сразу четыре «Файтинг Фалкона». Первыми «отличились» летчики ВВС Италии. 22 мая в ходе международного учения Spring Flag 2006 во время отработки действий в ночных условиях недалеко от острова Сардиния в воду упали два истребителя F-16, оба пилота катапультировались и были спасены. 29-летний Пир Франческо Грасси (*Pier Francisco Grassi*) и 30-летний Фабио де Лука (*Fabio De Luka*), пробыв в воде примерно час, были подняты поисково-спасательным вертолетом и доставлены в военно-морской госпиталь. Упавшие F-16 входили в состав 37-го авиакрыла (37 *Stormo "Cesare Toschi"*) и регулярно выполняли полеты с военной-воздушной базы Трапани-Бирджи (*Trapani-Birgi AB*), которая расположена в западной части острова Сицилия и является основным местом базирования итальянских «Файтинг Фалконов».

Не успели газеты отрапортовать о потере итальянских ВВС, как уже на следующий день в центре внимания мировой печати снова стали два F-16 – теперь уже из двух других стран Североатлантического альянса. 23 мая в воздушном пространстве над южной частью Эгейского моря столкнулись самолеты ВВС Греции и Турции. Греческий летчик погиб, а турецкому пилоту – лейтенанту Галилу Ибрагиму Оздемиру (*Halil Ibrahim Ozdemir*) – удалось благополучно катапультироваться. Позднее он был подобран командой зарегистрированного в Панаме грузового судна «Гас Сенчури» и турецким поисково-спасательным вертолетом «Кугар» доставлен в больницу города Фетхие, откуда затем перевезен в военный госпиталь в Балькесир. Любопытно, что турецкий летчик в довольно резкой форме отверг предложение экипажа греческого поисково-спасательного вертолета «Супер Пума» подняться к ним на борт – как пишут зарубежные СМИ, греческий спасатель прыгнул в воду и предложил турецкому летчику помощь, но тот стал угрожать ему пистолетом и предпочел ждать подходящее панамское судно.



ИЛИ

Инцидент над Эгейским морем произошел во время проведения турецкими военными очередного учения, за ходом которого, естественно, пристально наблюдали греческие летчики и моряки. Как утверждает в официальном заявлении генерального штаба вооруженных сил Турции, в ночь с 22 на 23 мая, в 0 ч 48 мин, во время проведения самолетами турецких ВВС «обычных тренировочных полетов в международном воздушном пространстве» в 35 милях к востоку от небольшого островка Карпатос (*Karpathos Island*) и в 33 милях к юго-западу от острова Родос (*Rhodes Island*), на высоте около 8000 м произошло столкновение греческого истребителя F-16 с истребителем F-16 из боевого состава ВВС Турции. Примечательно, что за происшедшим смогли наблюдать пассажиры рейса №797 авиакомпании «Иджипт Эйр» (*Egypt Air*), следовавшего из Каира в Вену.

Как утверждают турецкие военные, пара греческих истребителей F-16C *Block 52+* из состава 115-й истребительной авиаэскадрильи, поднятая по тревоге с базы Суда на Крите, предприняла «грубую» попытку перехвата двух истребителей F-16C *Block 50* из состава 192-й авиаэскадрильи ВВС Турции и одного турецкого самолета-разведчика RF-4E, взлетевших в 0 ч 30 мин с военной-воздушной базы Даламан (*Dalaman*)

ВВС Турции курсом на остров Крит. По утверждению турецких генералов, греческие летчики «нарушили как положения кодекса ИКАО, так и определенные положения «кодекса поведения», установленные военными для данных ситуаций». Последнее привело к опасному сближению и в конечном итоге к столкновению двух «Файтинг Фалконов» – греческий F-16C *Block 52+*, пилотируемый капитаном Илиакисом Миа (*Iliakis Mia*) врезался в турецкий F-16C *Block 50* сзади снизу.

По утверждению турецких генералов, упомянутый «кодекс поведения» требует чтобы боевые самолеты не приближались друг к другу менее чем на 1000 футов (около 300 м). Ряд греческих корреспондентов, впрочем, со ссылкой на высокопоставленных представителей греческого минобороны, утверждает, что турецкий пилот неожиданно «бросил» свой самолет вниз, чем и вызвал столкновение с не успевшим уклониться греческим истребителем. Особо следует подчеркнуть то, что официальный представитель ВВС Турции опроверг появившиеся утверждения о том, что истребители обеих сторон слишком «увлеклись» весьма популярным среди летчиков двух «не совсем дружественных государств» видом состязания – условным воздушным боем. Командование турецких

ВВС твердо заявило, что три самолета выполняли обычный тренировочный полет и ни на метр не нарушили воздушное пространство Греции. Поэтому, де, во всем виноваты исключительно греческие летчики, «слишком рьяно» бросившиеся исполнять поставленную перед ними задачу. При этом турецкие военные для большей убедительности обнародовали даже географические координаты точки, где произошла катастрофа: 35° 24' с.ш. и 27° 50' в.д.

Греческие военные, подтвердив факт попытки перехвата турецких самолетов дежурными истребителями ВВС Греции, заявляют о том, что во-первых, это был «несчастный случай», а во-вторых, турецкие летчики все же сами нарушили правила использования воздушного пространства в этом районе. По утверждению греческих официальных лиц, контроль за воздушным движением здесь осуществляют диспетчеры УВД международного аэропорта в Афинах. Поэтому все полеты в этом районе должны осуществляться лишь при обязательном уведомлении гражданских диспетчеров – в противном случае это может привести к опасным ситуациям и даже столкновениям воздушных судов. Турецкие же военные этому требованию не подчиняются, заявляя, что такие правила относятся лишь к гражданским воздушным судам, но никак не к военным.



ИГРА В «КОШКИ-МЫШКИ»

Майские потери F-16 в Европе

Владимир ЩЕРБАКОВ

Если же «зреть в корень», как учил Козьма Прутков, то можно четко увидеть главную причину всех этих разногласий и конфликтов. Она заключается в разных подходах к отсчету протяженности национального воздушного пространства. Афины настаивают на 10 милях от побережья их островов, в то время как Анкара «признает» за ней такое право лишь на 6 миль и не более. Так что получается, каждый считает себя правым: и греки, которые утверждают, что турецкие летчики вторглись в воздушное пространство Греции, и турки, которые считают, что их самолеты все еще находились на нейтральными водами.

Здесь следует пояснить, что вообще-то в определенной мере «не правы» обе стороны. Ведь согласно положениям Международной конвенции по морскому праву 1982 г., протяженность территориальных вод может достигать (в зависимости от каждого конкретного географического случая) 12 миль. В этом случае граница воздушного пространства будет совпадать с границей территориальных вод и также может достигать 12 миль. Другое дело, что в ряде случаев (близость побережий разных стран и т.п.) правила определения границ территориальных вод несколько другие и

часто такие границы устанавливаются путем переговоров между вовлеченными в это сторонами. Но, например, от острова Родос, Карпатос или Крит греки вполне свободно могут отмерять «законные» 12 миль.

Впрочем, в связи с происшедшим 23 мая инцидентом можно констатировать и то, что налицо явное стремление военно-политического руководства Греции и Турции избежать дальнейшей эскалации ситуации. Последнее могло бы нарушить и без того хрупкий процесс налаживания отношений между двумя государствами, история противостояния которых насчитывает не одно столетие и уходит своими корнями в темную глубь веков. Именно в связи с этим Анкарой и Афинами были предприняты серьезные усилия с тем, чтобы уладить возникший кризис. А вот, например, Теодор Колумбис (*Theodore Coulombis*), генеральный директор Греческого фонда по вопросам европейской и иностранной политики прямо назвал произошедший случай «испытанием на прочность» того двустороннего механизма безопасности и урегулирования кризисных ситуаций, который был создан дипломатическими и военными ведомствами двух государств. Своевременно уладить негативную реакцию помогли и действующие в настоящее

время так называемые «горячие линии» между начальниками генеральных штабов вооруженных сил, министрами обороны и министрами иностранных дел двух государств.

Поэтому уже на утро после катастрофы министр иностранных дел Греции Дора Бакояннис (*Dora Bakoyannis*) и ее турецкий коллега Абдулла Гал (*Abdullah Gul*) провели экстренные телефонные переговоры и заверили друг друга в том, что этот случай никоим образом не повлияет на отношения между их странами. С другой стороны, известно, что спустя несколько минут после катастрофы ситуация выглядела не такой уж тихой — греческие посты ПВО засекали шесть турецких истребителей F-16, следовавших в район инцидента. После доклада об этом министру обороны Греции последовал телефонный разговор с турецким генералом Озгиоком: «Генерал, мы видим, что вы поднимаете в воздух новые самолеты. Если они будут и дальше следовать в район инцидента, то мы поднимем в воздух свои и будь что будет». После этого турецкие самолеты вернулись на свою базу.

На этот раз все обошлось, и уже 25 мая представители министерств иностранных дел Греции и Турции встретились в Афинах — для проведения несколько раз откладывав-

шихся очередных переговоров по вопросам двустороннего сотрудничества. Это уже десятая встреча делегаций в рамках так называемого «процесса примирения», начатого в 1999 г.

А ведь буквально накануне произошедшей над Эгейским морем трагедии, 11 мая, представитель министерства обороны Турции уже выражал возмущение тем фактом, что греческие летчики намеренно затрудняли действия турецких поисково-спасательных вертолетов и самолетов, отработавших в ходе учения *Sea Lion* 2006 учебные задачи в нейтральных водах Эгейского моря. В конечном итоге в дело пришлось вступить турецким истребителям F-16, которые были подняты по тревоге с военно-воздушной базы Измир-Цигли (*Izmir Cigli*) и, прибыв в район учения, отгеснили греческие «Миражи».

Опасные ситуации возникают уже далеко не первый раз, особенно если принимать во внимание тот факт, что обе стороны достаточно противоречиво толкуют понятия «международное воздушное пространство» над Эгейским морем. Например, 3 мая 2004 г. более полутора десятков турецких боевых самолетов по данным центра УВД афинского международного аэропорта нарушили правила использования подконтрольного ему воздушного пространства над Эгейским морем. Инциденты произошли в его северной и южной частях. При этом греческий официальный представитель особо подчеркнул тот факт, что именно в этот самый момент в воздухе над островом Лемнос в северо-восточной части Эгейского моря в кабине истребителя F-16 греческих ВВС находился министр обороны этой страны Спилиос Спилиотопулос (*Spilios Spiliotopoulos*). Последнее вызвало особую озабоченность греков, еще не забывших, как 20 июля 1999 г. недалеко от острова Родос два турецких F-16 совершили в опасной близости облет и неоднократно «подрезали» самолет, на котором в Афины с острова Кипр следовал министр транспорта Греции Тасос Манделис (*Tassos Mandelis*).

В ходе описанных выше нарушений были зафиксированы как минимум

шесть «перехватов», а также имитация атаки двух греческих штурмовиков A-7 «Корсар» в воздушном пространстве над островом Каstellорисо (*Kastellorizo*), в юго-восточной части Эгейского моря. Греческие военные расценили действия турецкой стороны как «наглую провокацию». Через несколько месяцев одно за другим произошли два «ярких» события. Вначале 13 октября 2004 г. пять групп в составе 12 боевых самолетов ВВС Турции в разных местах над акваторией Эгейского моря нарушили воздушное пространство Греции, в т.ч. над островом Антипсара (*Antipsara*). Затем 4 ноября 2004 г. два истребителя F-16 турецких ВВС предприняли демонстративную попытку перехвата пассажирского авиалайнера греческой авиакомпании «Олимпик Эрлайнз» (*Olympic Airlines*), следовавшего по маршруту остров Карпатос — остров Родос, т.е. в том же самом районе, где произошло столкновение двух F-16 в мае этого года. Согласно обнародованной в греческой прессе информации, турецкие летчики неожиданно пошли на сближение с греческим авиалайнером, в результате чего оказались от него на расстоянии всего лишь 300 м. Пассажиры самолета «испытывали неприятные ощущения, а некоторых это просто шокировало». Лишь по счастливой случайности опасный маневр не перерос в трагедию. Примечательно, что в тот же самый день произошел ряд других инцидентов, связанных с «грубыми провокациями» со стороны турецких летчиков и явным нарушением ими правил пользования воздушным пространством Греции. Всего в этот день самолеты турецких ВВС и Береговой охраны шесть раз в разных местах нарушили воздушное пространство Греции. В шести группах греческие летчики в общей сложности насчитали 13 самолетов соседнего государства — «союзника» по блоку НАТО! Впрочем, официальная Анкара в лице заместителя начальника генерального штаба ВС Турции Илкера Басбуга (*Ilker Basbug*), как и всегда в таких случаях, все эти заявления обрисовала как «не соответствующие действительности».

А за год до этого, 9 июня 2003 г., пара турецких F-16 уже совершала «угрожающее» маневрирование в опасной близости от другого авиалайнера — «Боинг» 717, также принадлежащего авиакомпании «Олимпик Эрэйз». Командир авиалайнера был вынужден резко изменить курс с набором высоты, что могло бы существенно осложнить ситуацию в случае, если в верхнем эшелоне также были бы самолеты. Можно считать, что пассажирам этого рейса просто повезло. Министерство иностранных дел Греции направило турецкой стороне ноту протеста. Впрочем, греческие летчики тоже не всегда вели себя корректно. Так, например, попытка воспрепятствования пилотам двух турецких F-16 выполнению полетного задания в международном воздушном пространстве была предпринята летчиками четырех греческих «Файтинг Фалконов» 4 марта 1998 г.

Как видим, отношения между двумя средиземноморскими государствами сложились далеко не простые. Но более всего от этого проигрывает именно Турция, которой отказывают в приеме в члены Евросоюза до тех пор, пока она не урегулирует все спорные вопросы с Грецией по поводу как приграничных районов, так и ситуации на Кипре. При этом надо особо подчеркнуть, что обе страны являются полноправными членами военно-политического блока НАТО. Помните как у Крылова в басне про лебедя, рака и щуку? В первой декаде мая 2006 г. премьер-министры Греции и Турции заключили соглашение о временном ограничении полетов боевых самолетов в воздушном пространстве над Эгейским морем в течение летних месяцев — дабы не пугать туристов, от которых в существенной мере зависят доходы государственных бюджетов обоих государств. Забота о туристах, конечно, похвальна. Да вот только хватит ли все же у военно-политического руководства двух стран терпения и решимости не допустить превращения территориальных споров в полномасштабные боевые действия? Хотелось бы надеяться. В т.ч. и потому, что российские туристы любят отдыхать как в Турции, так и в Греции.

Авиация и Время 6'2005
 ОБЩЕСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «АВИАЦИЯ И ВРЕМЯ»
 И-190: фильм в эпоху монографии
 Албанская компания ВВС Италии
 Аз. Корейский корабль Ли Шуэнь
 Битва за Юбу в пустыне
 Авиасалон «Дубай-2005»

L-39 «Альбатрос»
 в рубрике «МОНОГРАФИЯ»

ПОДРОБНО И ДОСТОВЕРНО ОБ АВИАЦИИ РАЗНЫХ ВРЕМЕН И СТРАН!
 Журнал «Авиация и Время» это: монографии о летательных аппаратах и подробные чертежи; материалы о применении авиации в войнах и региональных конфликтах; статьи об авиации сегодня и в будущем; советы авиамоделистам.

ПОДПИСКА-2006! индекс 22792

Журнал «Авиация и Время» можно подписать в любом почтовом отделении России по каталогу «Газеты. Журналы» агентства «Роспечать» (стр. 502)
 Некоторые из ранее выпущенных номеров журнала Вы можете приобрести обратившись в редакцию или в Москву к Александру Васильеву (тел. 965-23-65)

Авиация и Время 1'2006
 ОБЩЕСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «АВИАЦИЯ И ВРЕМЯ»

L-39: Авиаторы на земле
 100 лет со дня рождения О.Х. Антонова
 Через 200 лет после ледового лобби
 Летчики-испытатели Д.О. Суворов

Транспортный самолет Ан-32
 в рубрике «МОНОГРАФИЯ»

ПЕРМСКИЙ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

Россия, г. Пермь, 614990, Комсомольский проспект, 93



www.avid.ru

www.reducer-pm.com

www.pmz.ru

НАШИ ДВИГАТЕЛИ – ВАШЕ ПРЕВОСХОДСТВО!

РАЗРАБОТКА, СЕРИЙНОЕ ИЗГОТОВЛЕНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ



ПЕРМСКИЙ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС - группа предприятий аэрокосмической отрасли, объединенных в единую технологическую цепочку по разработке и производству авиационных и промышленных двигателей, вертолетных редукторов и трансмиссий.

Крупнейшими предприятиями комплекса являются ОАО «Авиадвигатель», ОАО «Пермский моторный завод», ОАО «Редуктор-ПМ».

НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДЛЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ:

- Серийный выпуск двигателя ПС-90А и его модификаций для самолетов Ту-204, Ту-214, Ил-96, Ил-76;
- Ремонт и техническое обслуживание двигателя Д-30Ф6;
- Серийный выпуск главных редукторов и трансмиссий для вертолетов семейства «Ми»;
- Разработка двигателя пятого поколения ПС-12.

Ильюшин Финанс Ко.



- Финансовый и операционный лизинг современных самолетов российского производства
- Финансирование экспортных поставок
- Послепродажное обслуживание