

ВЗЛЁТ

ISSN 1819-1754



3.2012 [87] март

Airbus и Boeing

гонка продолжается
[с.42]

Новые Су-35С

для ВВС России
[с.8]

L-410

производство
растет
[с.52]

МиГ-29К

контракт
подписан
[с.4]

Ми-17В-5

идут в Индию
[с.10]

ПОСТАВКИ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ

[с.12]

ОБЗОР: «иномарки» в российском небе [с.28]

ВЗЛЁТ

3/2012 (87) март

Главный редактор
Андрей Фомин

Заместитель главного редактора
Владимир Щербаков

Редактор
Евгений Ерохин

Обозреватели
Александр Велович, Артём Кореняко

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

Дизайн и верстка
Григорий Бутрин

НА ОБЛОЖКЕ:

Один из серийных учебно-боевых самолетов Як-130, поставленных российским ВВС, в тренировочном полете

Фото: Сергей Кривчиков

Издатель

АЭР МЕДИА

Генеральный директор
Андрей Фомин

Заместитель генерального директора
Надежда Каширина

Директор по маркетингу
Георгий Смирнов

Директор по развитию
Михаил Фомин

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

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

© «Взлёт. Национальный аэрокосмический журнал», 2012 г.
ISSN 1819-1754

Подписной индекс в каталоге агентства «Роспечать» – 20392
Подписной индекс в объединенном каталоге «Пресса России» – 88695
Тираж: 5000 экз.

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

Мнение редакции может не совпадать с мнениями авторов статей

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



Уважаемые читатели!

Каждой весной наш журнал по традиции анализирует состояние парка отечественной гражданской авиации и пополнение его пассажирскими и грузовыми самолетами зарубежного производства. По итогам прошлого года количество «иномарок» в российском небе возросло еще более чем на сотню, а их доля в совокупном флоте наших авиакомпаний превысила уже половину. Такая ситуация давно никого не удивляет: отечественная промышленность сегодня практически не производит современных конкурентоспособных дальне- и среднемагистральных авиалайнеров, и в этих сегментах рынка зарубежные воздушные суда заняли уже господствующее положение в нашей стране – на них выполняется более 90% всех коммерческих пассажирских перевозок.

Другое дело военная авиация и вертолетостроение – здесь наша техника востребована мировым рынком, растут производство и поставки ее и российским заказчиком. В этой связи вызывает определенное удивление намерение наших военных заказать в ближайшее время довольно крупную партию вертолетов зарубежного производства. Весьма неоднозначную реакцию в отрасли вызвал объявленный недавно тендер Минобороны на закупку до конца года 50 легких газотурбинных вертолетов суммарной стоимостью свыше 6,5 млрд руб. Технические требования к заказываемой технике составлены таким образом, что становится очевидным – за основу взяты характеристики известных вертолетов AS350 и AS355 Ecureuil производства европейской компании Eurocopter. Никто не спорит – эти машины пользуются большой популярностью во всем мире, они сертифицированы в России и довольно широко эксплуатируются в нашей стране различными заказчиками.

Но так ли необходимо нашим военным в данной ситуации «поддерживать зарубежного производителя», с учетом того, что отечественная промышленность сегодня производит вполне конкурентоспособные вертолеты близкого класса Ка-226 и «Ансат», к тому же уже заказываемые российским Минобороны? Да, их характеристики немного отличаются от обозначенных в конкурсной документации, но создается впечатление, что эти требования были специально сформулированы под заранее известного победителя тендера...

Поставки Министерству обороны всегда являлись у нас прерогативой отечественной авиапромышленности. И здесь есть не только политический, но и вполне прагматический смысл: кто еще, как ни государство поддержит отечественного производителя серьезным заказом, тем самым дав ему еще один стимул для дальнейшего развития?

Хотелось бы верить, что подобный эпизод не станет тенденцией. А то ведь так недалеко до закупок за рубежом и боевых самолетов...

С наилучшими пожеланиями,

Андрей Фомин,
главный редактор журнала «Взлёт»

ВЗЛЁТ

№3/2012 (87) март



8



10



12



24



28



42



52

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ

- Российский флот заказывает МиГ-29К 4
- Белорусские истребители отстрелялись на полигоне «Полесский» 6
- Болгарские МиГ-21 и Су-25 еще послужат 6

Новые Су-35С поступают на испытания 8

КОНТРАКТЫ И ПОСТАВКИ

- Ми-17В-5 введены в боевой состав индийских ВВС 10

Сотня боевых

Российское военное самолетостроение в 2011 году 12

Самолеты получают вторую жизнь

Интервью с руководителем ОАО «Авиаремонт» Ириной Кривич 24

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

«Иномарки» в российском небе – 2012 28

- Superjet – теперь и в ливрее SkyTeam 40
- Первый Boeing 747-8F уже в России 40

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Трансатлантические баталии

Airbus против Boeing в 2011 году 42

Новые L-410 для России 52

КОНЦЕВАЯ ПОЛОСА

100-летие ВВС России в Жуковском 56

МиГ-29К

Новый самолет
для корабельной
авиации



www.migavia.ru

Российский флот заказывает МиГ-29К



Алексей Михеев

В конце февраля Министерство обороны России и РСК «МиГ» заключили долгожданный контракт на поставку российскому ВМФ партии из 24 многофункциональных корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ. Свои подписи под документом поставили министр обороны РФ Анатолий Сердюков и генеральный директор ОАО «РСК «МиГ» Сергей Коротков. В соответствии с условиями контракта, РСК «МиГ» в период с 2013 по 2015 гг. передаст Военно-Морскому Флоту России 20 одноместных самолетов МиГ-29К и четыре двухместных МиГ-29КУБ. Они войдут в состав отдельного корабельного истребительного авиаполка Северного флота России и будут эксплуатироваться в составе авиагруппы ТАВКР «Адмирал Кузнецов».

Как сообщается в распространенном 29 февраля РСК «МиГ» пресс-релизе по случаю заключения контракта, самолеты будут поставляться в новом техническом лице, соответствующем требованиям российского Минобороны. К настоящему времени РСК «МиГ» уже изготовила и поставила заказчику – Министерству обороны Индии – 16 серийных самолетов МиГ-29К/КУБ по контракту 2004 г. Поставки выполнены в период 2009–2011 гг. В прошлом году корпорация приступила к постройке следующей партии МиГ-29К/КУБ для индийских ВМС в рамках контракта 2010 г. еще на 29 таких самолетов.

«Подписание контракта на поставку этих истребителей – реальный вклад в реализацию долгосрочной программы, направленной на

переоснащение Вооруженных Сил России, – заявил в связи с заключением контракта на 24 истребителя МиГ-29К/КУБ для российского ВМФ министр обороны РФ Анатолий Сердюков. – Вслед за ВВС, морская авиация ВМФ получит современные боевые самолеты, не уступающие лучшим зарубежным аналогам». Генеральный директор РСК «МиГ» Сергей Коротков в свою очередь отметил, что заключение государственного контракта – важнейший результат многолетней работы по созданию новых истребителей «МиГ» и развертыванию их массового производства. «МиГ-29К и самолеты, разработанные на его базе, в среднесрочной перспективе обеспечат стабильную загрузку производственных мощностей корпорации», – заключил глава РСК «МиГ».

Стоит заметить, что заказа МиГ-29К от российского Минобороны ожидали еще два года назад, затем считалось, что он будет

подписан в 2011-м. Главной проблемой в затягивании сроков заключения контракта, по некоторым данным, стали противоречия по вопросу цены закупаемых истребителей: предлагавшаяся Минобороны стоимость, по мнению производителя, делала его нерентабельным. Только в конце января этого года первый заместитель министра обороны Александр Сухоруков заявил журналистам, что все противоречия наконец разрешены, и контракт будет подписан в ближайшее время. Тогда, правда, называлась цифра в 28 истребителей. В окончательном же варианте контракта их количество было снижено до 24.

Считается, что первые МиГ-29К/КУБ смогут начать полеты в составе авиагруппы ТАВКР «Адмирал Кузнецов» в 2014 г. и постепенно заменят все входящие в нее сегодня корабельные истребители Су-33. Производство последних на КНААПО было приостановлено в 1996 г. после выпуска 26 серий-

ных самолетов. В завершившемся в середине февраля двухмесячном походе «Кузнецова» на боевую службу в Северную Атлантику и Средиземное море принимало участие десять Су-33. Фактически это почти все остающиеся на сегодня в летном состоянии самолеты данного типа. Несмотря на то, что КНААПО еще продолжает работы по ремонту и продлению сроков службы ранее выпущенных Су-33, назначенный ресурс и срок службы корабельных истребителей, в силу специфики их эксплуатации, меньше, чем у аналогичных сухопутных машин, и, как ожидается, последние из них будут сняты с вооружения ко второй половине этого десятилетия. Немаловажным фактором является также то обстоятельство, что номенклатура вооружения Су-33 включает только ракеты «воздух–воздух» и неуправляемые средства поражения наземных (морских) целей, в то время как МиГ-29К/КУБ несут широкий набор управляемого оружия всех классов, а комплекс их бортового оборудования – более современный.

В конце сентября 2009 г. опытный и серийный самолеты МиГ-29К/КУБ уже прошли практическую проверку готовности к базированию на авианесущих кораблях с трамплинным способом взлета, когда была выполнена серия испытательных полетов на борту вышедшего в Баренцево море ТАВКР «Кузнецов». **А.Ф.**



Алексей Михеев



Ка-226Т

БОЛЬШЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Уникальная конструкция Ка-226Т позволяет трансформировать вертолет в варианты с разным специализированным оборудованием.

Благодаря соосной схеме вертолет обладает простотой и точностью пилотирования, а установка более мощных двигателей обеспечила эксплуатацию в условиях высокогорья и жаркого климата.

подробнее на www.rus-helicopters.ru



ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ

ОПЫТ И ИННОВАЦИИ

Россия, 121357, г. Москва,
ул. Верейская, д. 29, стр.141
Тел: +7 (495) 627-5545 • Факс: +7 (495) 981-6395
E-mail: Info@rus-helicopters.com

Белорусские истребители отстрелялись на полигоне «Полеский»

С 10 по 16 февраля 2012 г. на полигоне «Полеский» в Белоруссии прошли масштабные учения, в которых приняли участие представители различных родов войск и соединений, от ракетных войск и артиллерии, до беспилотной авиации. Среди прочих участников были задействованы экипажи 61-й истребительной авиационной базы Западного оперативно-тактического командования ВВС и войск ПВО РБ, дислоцирующейся на аэродроме Барановичи. Летчики этой авиабазы в период с 14 по 15 февраля приняли участие в летно-тактических упражнениях по учебно-боевым пускам ракет «воздух–воздух» Р-73 на вхо-



Антон Плагов

дущем в комплекс «Полеский» авиационном полигоне.

Для выполнения и обеспечения пусков ракет были привлечены истребители МиГ-29, МиГ-29БМ и МиГ-29УБ, а также Су-27П и Су-27УБМ. В ходе учения 48 экипажей получили дополнительную практику и новый опыт применения

управляемых авиационных средств поражения.

Важность события заключается в том, что это первые после почти десятилетнего перерыва пуски ракет класса «воздух–воздух» над территорией Белоруссии. До этого все последние годы экипажи истребительной авиации РБ

летали выполнять реальные пуски ракет класса «воздух–воздух» в Россию, на полигон «Ашулук», расположенный в Астраханской области. Теперь белорусские летчики смогут более интенсивно осуществлять боевую подготовку, не покидая воздушного пространства своей страны. **А.П.**

Болгарские МиГ-21 и Су-25 еще послужат

Министерство обороны Болгарии объявило тендер на выполнение работ по продлению сроков службы еще остающихся в строю болгарских ВВС истребителей МиГ-21бис и МиГ-21УМ. Снятие с вооружения выпущенных 30 лет назад последних таких самолетов (бортовые номера 114, 243, 393 и 358) первоначально намечалось на конец 2011 – начало 2012 гг. Теперь ожидается, что они прослужат как минимум до конца этого года, а, может быть, полетают еще и в 2013 г. Предполагается, что работы по продлению на этих четырех машинах будут проводиться в апреле–мае на авиабазе Граф Игнатиево.

У четырех выбранных для продления службы истребителей еще имеется солидный запас ресурса, назначенного РСК «МиГ»

на уровне 2400 ч (остаток назначенного ресурса колеблется от 891 до 1109 ч в зависимости от конкретного экземпляра, а ресурса до очередного ремонта – от 151 до 519 ч). Например, показанный на фото МиГ-21бис №114, выпущенный в мае 1982 г., имел налет к началу этого года 1508 ч. Это уже второе продление сроков службы болгарских МиГ-21.

27 января министр обороны Болгарии Ануй Ангелов объявил также, что принято решение о продолжении эксплуатации болгарскими ВВС самолетов-штурмовиков Су-25 по крайней мере до 2013 г. Эскадрилья Су-25 дислоцируется на авиабазе Безмер. В 2010–2011 гг., после истечения назначенных сроков службы 12 штурмовиков Су-25К/УБК и 26 двигателей



Александр Младенов

Р-95Ш, работы по их продлению были проведены по разработанной НИИ Минобороны Болгарии технологии инженерно-техническим персоналом базы Безмер. Благодаря тому, что в 2000-е гг. самолеты почти не летали, они имеют неплохой остаток ресурса. Теперь одноместные Су-25К смогут летать по крайней мере до августа 2013 г., а двухместный Су-25УБК – до марта 2014 г.

Ранее планировалось, что все болгарские Су-25 будут сняты с вооружения к середине 2012 г., теперь же их служба продолжится минимум на год больше. Министр обо-

роны пояснил, что такое решение связано с задержками в получении Болгарией многоцелевых истребителей нового поколения, которые должны заменить как МиГ-21бис, так и Су-25. Предполагалось, что заказ на новые самолеты будет размещен в 2012 г., но теперь из-за бюджетных ограничений тендер на них будет объявлен не ранее 2013 г. Это позволяет предполагать, что имеющие большой запас по ресурсу и хорошее состояние планеров и двигателей благодаря ангарному хранению Су-25 могут продолжить службу в Болгарии и после 2013 г. **А.М.**



Александр Младенов

ЕДИНСТВО ВО МНОЖЕСТВЕ



ОАО «Управляющая компания
«Объединенная двигателестроительная корпорация»
Россия, 121357, г. Москва, ул. Верейская, д. 29, стр. 141
Тел./факс: (495) 232-91-63
www.uk-odk.ru





НОВЫЕ Су-35С

ПОСТУПАЮТ НА ИСПЫТАНИЯ

Накануне проведения в Комсомольске-на-Амуре совещания по вопросам развития оборонно-промышленного комплекса с участием Владимира Путина и Дмитрия Rogozina, в воскресенье, 19 февраля 2012 г., с аэродрома КНААПО поднялся в первый полет очередной самолет Су-35С. Это уже четвертая машина по контракту 2009 г., согласно которому компания «Сухой» в период до 2015 г. должна поставить российскому Минобороны 48 серийных истребителей Су-35С. Пилотировал машину летчик-испытатель ОАО «ОКБ Сухого» Тарас Арцебарский. Полет прошел в соответствии с поставленным заданием. После короткой программы заводских и приемо-сдаточных испытаний в Комсомольске-на-Амуре очередной Су-35С будет передан российскому Минобороны для проведения Государственных совместных испытаний.

Нынешний самолет, называемый Су-35С-5, — второй истребитель этого типа, облетанный в Комсомольске-на-Амуре с начала этого года. Месяцем раньше, 17 января, здесь совершил первый полет третий Су-35С — Су-35С-3. В воздух его также поднимал летчик-испытатель ОКБ Сухого Тарас Арцебарский. В середине февраля, после проведения этапа заводских и приемо-сдаточных полетов, получив голубую окраску, бортовой номер 03 и символику ГЛИЦ МО РФ, он был перебазирован в Ахтубинск, где присоединился к проводимой с прошлого года программе Государственных совместных испытаний. Перелет Су-35С-3 из Комсомольска-на-Амуре в Ахтубинск с двумя промежуточными посадками на аэродромах Белая под Иркутском и Шагол под Челябинском выполнил 17–18 февраля летчик-испытатель ГЛИЦ полковник Мансур Низамов.

Первый самолет по контракту 2009 г., Су-35С-1, был облетан в Комсомольске-на-

Амуре летчиком-испытателем ОАО «ОКБ Сухого» Сергеем Богданом 3 мая 2011 г. и прибыл в Ахтубинск 28 мая. В августе прошлого года Главкомандующий ВВС России генерал-полковник Александр Зелин высказал журналистам свою озабоченность некоторым отставанием от графика программы производства и испытаний Су-35С. Согласно официальному пресс-релизу компании «Сухой», фактически полеты по программе ГСИ в Ахтубинске начались 15 августа 2011 г. — на опытных самолетах Су-35-1 и Су-35-2 (построены в 2008 г. в экспортном варианте), к которым затем присоединился и первый «российский» Су-35С-1.

Второй самолет по заказу Минобороны, Су-35С-2, удалось облетать 2 декабря 2011 г. (в первый полет его поднял Сергей Богдан), а в Ахтубинск он прибыл уже в этом году: перегон из Комсомольска-на-Амуре состоялся 20–21 января. Сейчас в Ахтубинске базируются уже три Су-35С (все они имеют



Андрей ФОМИН
Фото Вадима Белослюдцева



голубой камуфляж с новой символикой ВВС России и бортовыми номерами 01, 02 и 03). Скоро сюда прибудет и четвертая машина, что позволит интенсифицировать программу ГСИ.

Как сообщил Владимиру Путину 20 февраля во время обхода цехов КнААПО глава ОАК Михаил Погосян, всего в этом году планируется изготовить восемь Су-35С, передает «Интерфакс-АВН». В 2013 и 2014 гг. предполагается выпустить по 12 таких самолетов, а в 2015-м — заключительные 14 по нынешнему контракту. Поставки Су-35С, скорее всего, продолжатся и после 2015 г. Ожидается, что для этого будет заключен новый многолетний контракт, объем которого, вероятно, будет не меньше нынешнего.

Однако поставкам Су-35С в строевые части ВВС должно предшествовать завершение Государственных совместных испытаний, в рамках которых предстоят еще сотни полетов по отработке нового ком-

плекса бортового оборудования и вооружения.

По официальной информации компании «Сухой», важнейшими особенностями истребителя Су-35, качественно отличающими его от других самолетов семейства Су-27, являются принципиально новый комплекс бортового радиоэлектронного оборудования на основе цифровой информационно-управляющей системы (ИУС) и новейшей радиолокационной станции «Ирбис» с фазированной антенной решеткой разработки НИИП им. В.В. Тихомирова, обладающей уникальной дальностью обнаружения воздушных целей (до 400 км) и увеличенным числом одновременно сопровождаемых и обстреливаемых целей.

Как рассказал минувшей осенью в интервью нашему журналу генеральный директор НИИП Юрий Белый, три опытных образца такой РЛС к тому времени прошли насыщенную программу летных испытаний на первых двух опытных самолетах Су-35 и

летающей лаборатории на базе Су-30МК2. Истребители Су-35С, строящиеся по контракту 2009 г. с Министерством обороны России, оснащаются уже полным комплектом «Ирбиса», изготовленным в серийном производстве на Государственном Рязанском приборном заводе. В ходе летных испытаний уже подтверждены все основные характеристики новой РЛС с ФАР, проведена проверка на борту большинства режимов ее работы. В частности, в реальных полетах доказаны уникальные возможности «Ирбиса» по обнаружению воздушных целей на расстоянии порядка 400 км.

В состав оборудования входят также новая оптико-локационная станция, современные комплексы навигации и радиосвязи, развитый бортовой комплекс обороны. На истребителе применяются новые двигатели типа «117С» с увеличенной до 14 500 кгс тягой, оснащаемые реактивными соплами с управляемым вектором тяги. 🌐

Ми-17В-5 введены в боевой состав индийских ВВС

17 февраля на авиабазе Палам в пригороде Дели состоялась официальная церемония принятия на вооружение ВВС Индии первой партии новых средних транспортных вертолетов Ми-17В-5, поставляемых Казанским вертолетным заводом (входит в холдинг «Вертолеты России») по контракту на 80 таких машин, который был заключен компанией «Рособоронэкспорт» с Министерством обороны Индии в декабре 2008 г. В церемонии приняли участие министр обороны Индии Аракапарамбил Куриен Энтони и главнокомандующий (начальник штаба) ВВС Индии главный маршал авиации Норманн Анил Кумар Броуни.

«Ввод в боевой состав ВВС Индии большой партии новых Ми-17В-5 является знаковым событием для российско-индийского военно-технического сотрудничества, – заявил генеральный директор ОАО «Рособоронэкспорт» Анатолий Исайкин, прибывший в Индию для участия в торжественной церемонии. – Такие серьезные для нас проекты, как контракты на поставку Ми-17В-5, являются ключевыми элементами в отношениях привилегированного стратегического партнерства, каковыми являются отношения России и Индии».

Первая партия из четырех Ми-17В-5 по контракту 2008 г., оценяемому экспертами в 1,34 млрд долл., была передана индийскому Минобороны минувшей осенью. Как сообщил журналистам на авиасалоне в Дубае в середине ноября



DPR Defence / IAF



DPR Defence / IAF

прошлого года заместитель генерального директора ОАО «Рособоронэкспорт» Александр Михеев, к тому времени индийской стороне были переданы уже три партии вертолетов Ми-17В-5 общим количеством 12 машин. К моменту проведения февральской церемонии принятия на вооружение в Индию из Казани

прибыло уже два десятка таких вертолетов. А все поставки по контракту на 80 вертолетов планируются завершить в 2014 г.

Скорее всего, у нынешней сделки будет и продолжение. Как сообщили недавно индийские газеты, в заключительной стадии находятся переговоры с российской стороной о заказе еще 71 вертолета Ми-17В-5. Считается, что 59 из них получат ВВС Индии, а еще 12 – индийское Министерство внутренних дел (в т.ч. шесть машин – для пограничной службы).

Новые Ми-17В-5 заменяют в вооруженных силах Индии поставлявшиеся с начала 70-х гг. вертолеты Ми-8Т и пополняют парк эксплуатируемых здесь с середины 80-х модифицированных Ми-17. Первые Ми-8Т поя-

вились в Индии в 1971 г., к концу 90-х на вооружении индийских ВВС имелось 80 таких машин. Заказ на 53 модифицированных Ми-17 (47 – для ВВС и шесть – для Министерства внутренних дел) был размещен в феврале 1986 г. Контракт еще на 40 вертолетов Ми-17-1В был заключен в мае 2000 г. К началу этого года в Индии несло службу более полутора сотен вертолетов Ми-8Т, Ми-17 и Ми-17-1В. Кроме того, индийскими авиакомпаниями эксплуатируется несколько вертолетов Ми-172 в гражданском варианте.

Поставляемые в настоящее время Ми-17В-5 предназначены для перевозки 36 десантников или 4 тонн груза (на внешней подвеске – до 5 тонн). В отличие от импортировавшихся ранее в эту страну Ми-17 и Ми-17-1В, они оснащаются модернизированным комплексом оборудования, в основе которого – комплекс навигации и электронной индикации КНЭИ-8 с четырьмя многофункциональными индикаторами, применение которого разгрузило приборные доски и значительно снизило нагрузку на экипаж. Новый комплекс также позволяет значительно упростить предполетную проверку вертолета.

А.Ф.



DPR Defence / IAF

17 - 19 мая
КРОКУС ЭКСПО

helirussia.ru

5-я Международная выставка
вертолетной индустрии

HELIRUSSIA

Организатор:



При поддержке:



2012





Андрей ФОМИН

СОТНЯ БОВЕВЫХ

Россйское военное самолетостроение в 2011 году



В 2011 г. российской авиационной промышленностью было построено и поставлено Вооруженным Силам России и на экспорт в общей сложности почти сто новых боевых самолетов. Это примерно на 70% больше, чем годом раньше, когда к заказчиком отправилось порядка шести десятка новых машин. 28 самолетов поступило в минувшем году в отечественные ВВС, а около семи десятков (включая самолето-комплекты для лицензионной сборки в Индии) ушло на экспорт.

Важными событиями 2011 г. в части выполнения Гособоронзаказа стало завершение первого контракта на поставку в войска учебно-боевых самолетов Як-130 и получение нового крупного заказа на эти машины, передача ВВС всех 12 законтрактованных в 2009 г. истребителей Су-27СМ(3), увеличение темпов производ-

ства бомбардировщиков Су-34 и поставка Министерству обороны для проведения Государственных совместных испытаний первых Су-35С.

В области экспорта боевой авиатехники главные новости ушедшего года были связаны с выполнением контракта на первую партию многоцелевых корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ для ВМС Индии, поставкой партии из 16 учебно-боевых самолетов Як-130 в Алжир, а также истребителей Су-30МКИ и Су-30МК2 в несколько стран, и выходом на испытания первых модернизированных истребителей МиГ-29UPG для индийских ВВС. Более половины всех экспортных поставок новых боевых самолетов (четыре десятка машин) пришлось на долю корпорации «Иркут», оставшиеся обеспечили РСК «МиГ» и компания «Сухой» в лице ОАО «КНААПО».

Новые самолеты для российских ВВС

Если в течение 2010 г. в строевые части ВВС России поступило всего 15 новых боевых самолетов (по четыре Су-34, Су-30М2, Як-130 и три заключительных МиГ-29СМТ), то в минувшем году объем поставок возрос почти вдвое — до 28 машин. На авиабазы Военно-Воздушных сил прибыли шесть очередных фронтовых бомбардировщиков Су-34 по контракту 2008 г. и все 12 заказанных в 2009 г. многоцелевых истребителей Су-27СМ(3), а борисоглебский Учебный авиационный центр принял в свой состав восемь новых учебно-боевых Як-130. Кроме того, два первых многофункциональных сверхманевренных истребителя Су-35С были переданы Министерству обороны для проведения Государственных совместных испытаний на базе ГЛИЦ им. В.П. Чкалова в Ахтубинске.

Первые четыре из 12 заказанных новых одноместных многоцелевых истребителей Су-27СМ(3) производства ОАО «КНААПО», контракт на поставку которых был подписан между компанией «Сухой» и Минобороны России в ходе авиасалона МАКС-2009 в августе 2009 г., были переданы ВВС России в феврале 2011 г. Самолеты с бортовыми номерами 51, 52, 53 и 54 совершили перелет из Комсомольска-на-Амуре на авиабазу в Крымске (Краснодарский край), которая в конце 2010 г. уже получила с КНААПО пару новых двухместных многоцелевых истребителей Су-30М2.

В отличие от поставлявшихся в 2003—2009 гг. Военно-Воздушным Силам Су-27СМ, получаемых модернизацией на КНААПО строевых истребителей Су-27, нынешние машины — новой постройки, ранее в летной эксплуатации не находившиеся. Они оснащены новыми двигателями АЛ-31Ф-М1 (АЛ-31Ф серии 42) производства ММП «Салют», отличающимися повышенной до 13 500 кгс тягой и увеличенным ресурсом, и модернизированным комплексом оборудования, адаптированным для применения модифицированной ракеты «воздух—воздух» средней дальности.

Следующая четверка Су-27СМ(3) отправилась из Комсомольска-на-Амуре в Крымск 26 ноября (самолеты получили бортовые номера 55, 56, 57 и 58), а заключительные четыре (59, 60, 61, 62) — 22 декабря. С их поставкой производство одноместных самолетов Су-27 на КНААПО, по всей видимости, завершилось — теперь предприятие будет выпускать только одноместные Су-35, а

также двухместные Су-30МК2 (по экспортным заказам).

По программе Су-35С (в августе 2009 г. между компанией «Сухой» и Минобороны России заключен контракт на поставку 48 таких самолетов в период до 2015 г.) в минувшем году на КНААПО было изготовлено два первых самолета. Первый из них был облетан и передан заказчику в мае, в том же месяце перелетел для продолжения испытаний в Ахтубинск. Второй, поднятый в воздух 2 декабря, вероятно, был сдан Министерству обороны еще до Нового года, но в ГЛИЦ отправился уже в январе.

Как заявил в феврале во время посещения КНААПО Владимиром Путиным президент ОАК Михаил Погосян, в этом году на предприятии планируется изгото-

вить по крайней мере восемь Су-35С. Два из них уже облетаны, при этом Су-35С-3 в феврале сдан заказчику и перебазирован в Ахтубинск. В течение трех последующих лет КНААПО будет строить по 12—14 таких истребителей в год (подробнее о новых Су-35С — см. в отдельной статье этого номера на с. 8—9).

Поскольку многоцелевой истребитель Су-35С разработан и выпускается только в одноместном варианте, для подготовки летчиков на новый тип самолета, обладающий новыми для ВВС России качествами сверхманевренности, требуется машина с двойным управлением. В связи с этим в минувшем году принципиально решен вопрос о заказе у корпорации «Иркут» партии двухместных сверхманевренных многоцелевых

Два из шести поставленных в декабре прошлого года Су-34 получили новую для этого типа самолета схему окраски



Один из трех заключительных Як-130 по стартовому заказу российского Минобороны на 12 самолетов, поступивших в Борисоглебский УАЦ в конце июня 2011 г.



истребителей, являющихся «русифицированной» модификацией экспортных Су-30МКИ и получивших название Су-30СМ.

Не дожидаясь официального подписания госконтракта, в 2011 г. в Иркутске уже приступили к постройке первых двух таких самолетов, а сам контракт на 28 двухместных истребителей Су-30СМ для ВВС России планируется заключить в этом году. Самолеты Су-30СМ станут первыми истребителями марки «Су» иркутского производства для России за последние два десятилетия: все это время «Иркут» строил различные варианты Су-27УБК, Су-30К и Су-30МКИ исключительно по экспортным заказам. Теперь, после долгого перерыва, Иркутский авиазавод возвращается к

поставкам боевой авиатехники и отечественным ВВС.

Новосибирское авиационное производственное объединение им. В.П. Чкалова сдачу своих новых самолетов по традиции проводит в декабре. В течение прошлого года в рамках пятилетнего контракта на 32 бомбардировщика Су-34, заключенного в декабре 2008 г., на заводе изготовили шесть таких самолетов (в полтора раза больше, чем годом ранее). Четыре из них (бортовые номера 01, 02, 03 и 04) перелетели из Новосибирска на аэродром Балтимор под Воронежем 12 декабря, став первыми Су-34, поступившими в распоряжение этой одной из крупнейших авиабаз российских ВВС. Спустя десять дней, 22 декабря, за ними последовали еще

два бомбардировщика (бортовые номера 05 и 10), получившие новую схему окраски (темно-серый верх, голубой низ). Подобным образом теперь будут краситься все новые Су-34.

Три из шести прибывших в Воронеж самолетов выпущены в модифицированной версии с бортовой вспомогательной силовой установкой. В декабре к шести новым Су-34 присоединились еще четыре таких самолета (бортовые номера 06, 07, 08 и 09) – первые по контракту 2008 г., базировавшиеся с декабря 2010 г. на аэродроме Центра подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний в Липецке. Таким образом, в Воронеже практически завершено формирование первой строевой эскадрильи самолетов Су-34. В этом году на авиа-



Поставки ВВС России новых боевых самолетов в 2011 г.		
Тип самолета	Поставщик (завод-изготовитель)	Кол-во
Су-27СМ(3)	«Сухой» (КНААПО)	12
Су-34	«Сухой» (НАПО)	6
Су-35С	«Сухой» (КНААПО)	2
Як-130	НАЗ «Сокол»	8
Всего		28

Поставки новых российских боевых самолетов на экспорт в 2011 г.			
Тип самолета	Поставщик (завод-изготовитель)	Заказчик	Кол-во
МиГ-29К/КУБ	РСК «МиГ»	Индия	10
МиГ-29	РСК «МиГ»	Мьянма	6
Су-30МК2	«Сухой» (КНААПО)	Вьетнам	8
Су-30МК2	«Сухой» (КНААПО)	Уганда	4
Су-30МКИ	«Иркут»	Индия	16*
Су-30МКИ(А)	«Иркут»	Алжир	8
Як-130	«Иркут»	Алжир	16
А-50ЭИ	ТАНТК	Индия	1
Всего			69

* включая самолето-комплекты для лицензионной сборки

12 поставленных в течение 2011 г. самолетов Су-27СМ(3), по всей видимости, стали последними одноместными Су-27, построенными на КНААПО



Владимир Иващенко / ОАО «КНААПО»

базе ожидают еще десяток новых бомбардировщиков этого типа, а завершить выполнение пятилетнего контракта планируется в конце 2013 г.

1 марта компания «Сухой» объявила о заключении нового беспрецедентного по объему и стоимости многолетнего контракта на поставку ВВС России еще 92 самолетов Су-34 в период до 2020 г. К постройке и поставкам бомбардировщиков по новому заказу планируется приступить в 2014–2015 гг., как только «Сухой» завершит исполнение контракта 2008 г. на 32 машины.

Теперь об учебно-боевых самолетах Як-130. В июне прошлого года ВВС России были переданы заключительные три из 12 серийных машин, заказанных Нижегородскому авиазаводу «Сокол». Как известно, десять лет назад, в 2002 г., по итогам тендера, Як-130 был выбран в качестве базового учебно-боевого самолета для основной и повышенной подготовки летчиков ВВС России, после чего Министерство обороны разместило на НАЗ «Сокол» стартовый заказ на постройку партии из 12 серийных самолетов. Первые четыре серийных Як-130 нижегородского производства поступили в Центр подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний в Липецке в течение февраля–апреля 2010 г.

Следующие пять Як-130 (бортовые номера 21, 22, 23, 24, 25) НАЗ «Сокол» передал уже в Учебный авиационный центр ВВС России в Борисоглебске (Воронежская обл.), осуществляющий основную и повышенную летную подготовку курсантов Краснодарского высшего военного авиационного училища

летчиков (филиал ВУНЦ ВВС «Военно-воздушная академия им. профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина»), которые затем направляются в части штурмовой и фронтовой бомбардировочной авиации ВВС России. Самолеты прибыли в Борисоглебск 6 апреля прошлого года. Три заключительных Як-130 по этому контракту (№26, 27, 28) перелетели с заводского аэродрома в Борисоглебск 30 июня. Одновременно сюда были переданы два самолета, ранее поставленные в Липецк. Тем самым в Борисоглебском Центре завершилось формирование эскадрильи Як-130. Самолеты уже освоены инструкторским составом Центра, и в этом году к учебно-тренировочным полетам на них должны приступить первые курсанты.

С завершением выполнения первого контракта последующие заказы на самолеты Як-130 решено размещать в корпорации «Иркут», уже приступившей в 2009 г. к серийному производству Як-130 на экспорт. 7 декабря 2011 г. министр обороны России Анатолий Сердюков и президент ОАО «Корпорация «Иркут» Алексей Федоров подписали контракт на поставку новой крупной партии учебно-боевых самолетов Як-130 для рос-

сийских ВВС. В соответствии с условиями контракта, корпорация «Иркут» до 2015 г. передаст Военно-Воздушным Силам 55 самолетов Як-130. Всего же, как сообщается в пресс-релизе «Иркут», Государственная программа вооружений на 2011–2020 гг. предусматривает закупку 65 самолетов Як-130. Уже прошлым летом на сборке в Иркутске находилась первая партия Як-130 для отечественных ВВС. Ожидается, что в этом году они будут переданы заказчику.

Одним из наиболее ожидаемых заказов Минобороны в прошлом году считался готовившийся уже несколько лет контракт на закупку партии многофункциональных корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ для авиагруппы ТАВКР «Адмирал Кузнецов» Северного флота ВМФ России. Однако окончательно согласовать условия сделки стороны смогли только в начале этого года: 29 февраля РСК «МиГ» распространила заявление о заключении контракта, которым предусмотрена поставка российскому ВМФ в течение 2013–2015 гг. 24 самолетов МиГ-29К/КУБ (20 одноместных и четырех двухместных).

В заключение, о российской программе истребителя пятого поколения.

ТАНТК им. Г.М. Бериева минувшей осенью передал российским ВВС первый серийно модернизированный А-50У



ОАО «121 АРЗ» получило в прошлом году новый трехлетний контракт на модернизацию 36 штурмовиков Су-25 по типу Су-25СМ

Алексей Михеев



ТАНТК им. Г.М. Бериева

Ту-95МС и Ту-142МЗ (на заднем плане), отремонтированные в 2011 г. в Таганроге. С этого года ТАНТК может приступить к серийной модернизации Ту-95МС



Алексей Михеев

В рамках работ по ПАК ФА компания «Сухой» в 2011 г. приступила к испытаниям второго и третьего летных экземпляров самолета. Четвертую летную машину планируется построить в этом году. Как заявил в феврале в интервью РИА Новости Главнокомандующий ВВС России генерал-полковник Александр Зелин, «в ближайшее время ожидается подключение к испытаниям еще трех объектов. Общее количество самолетов, планируемое для проведения испытаний, – 14 единиц».

Напомним, два года назад, вскоре после первого полета Т-50, состоявшегося 29 января 2010 г., Владимир Путин публично поставил задачу по внедрению машины в войска: «В 2013 г. первая партия должна поступить в наши Вооруженные Силы, а в 2015-м должны осуществляться уже серийные закупки». Как заявил в феврале агентству ИТАР-ТАСС президент ОАК Михаил Погосян, на трех имеющихся самолетах

пока выполнено «более 120 полетов». При этом он подчеркнул: «Мы начнем поставки в 2013 г. установочной партии. Все идет по плану». По всей видимости, как и в случае с Су-35С, передаваемые Министерству обороны первые самолеты установочной партии в 2013 г. отправятся для Государственных совместных испытаний в ГЛИЦ в Ахтубинске. А несколько лет спустя, ориентировочно с 2015–2016 гг., «Сухой» сможет приступить к поставкам серийных ПАК ФА – сначала в липецкий Центр подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний, а затем и на авиабазы российских ВВС.

Ремонт и модернизация

Как рассказала в интервью нашему журналу Ирина Кривич, возглавляющая ОАО «Авиаремонт» (объединяет 40 авиаремонтных заводов России), в минувшем году в рамках Гособоронзаказа предприятия холдинга отремонтирова-

ли и вернули в строй более 140 самолетов (см. интервью на с. 24–27 в этом номере). Кроме того, ремонтом и модернизацией боевых самолетов ВВС и ВМФ России занимаются предприятия промышленности. Так, корабельные истребители Су-33 проходят ремонт с продлением сроков службы на КнААПО, самолеты дальней авиации Ту-160 и Ту-22МЗ ремонтирует производившее их КАПО им. С.П. Горбунова, а Ту-95МС и дальние противолодочные самолеты Ту-142МЗ (МЭ) – ТАНТК им. Г.М. Бериева, интегрировавшие в себя в прошлом году ОАО «ТАВИА».

Все большее внимание уделяется модернизации ранее выпущенной авиационной техники. ВВС России уже возвращены после модернизации свыше полусотни истребителей Су-27СМ (работы выполнялись на КнААПО), более двух десятков фронтовых бомбардировщиков Су-24М2 (НАПО им. В.П. Чкалова), свыше 40 штурмовиков

ПОДПИСКА КРУГЛЫЙ ГОД!

В любом почтовом отделении России по каталогу «Газеты. Журналы» (стр. 430)

индекс 22792

«АВИАЦИЯ И ВРЕМЯ»

Различные летательные аппараты
Авиация в мировых войнах и региональных конфликтах
Аналитика и актуальные материалы
Уникальные чертежи

Вы можете приобрести и некоторые ранее изданные номера журнала

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



Су-25СМ (ОАО «121 АРЗ») и не менее полутора десятков истребителей-перехватчиков МиГ-31БМ (НАЗ «Сокол»). В декабре прошлого года глава ОАК Михаил Погосян заявил в интервью РИА Новости, что в 2011 г. заключен долгосрочный контракт на модернизацию до 2020 г. еще «более 60» самолетов МиГ-31. Заказ поручен Нижегородскому авиастроительному заводу «Сокол», но возможно подключение к нему и ОАО «514 АРЗ» (г. Ржев). РСК «МиГ» совместно с НИИП им. В.В. Тихомирова и корпорацией «Тактическое ракетное вооружение» продолжают работы по дальнейшей модернизации МиГ-31БМ в части внедрения более эффективного оборудования и адаптации новых управляемых ракет.

Прошлой осенью на сайте госзакупок (zakupki.gov.ru) была размещена информация о тендере на проведение в 2011–2013 гг. модернизации 36 следующих штурмовиков Су-25 для Минобороны России. Победителем конкурса стало ОАО «121 АРЗ», выпустившее в 2011 г. восемь очередных Су-25СМ. В этом году запланировано модернизировать 16 штурмовиков, в следующем — еще 12. А всего, как сообщил в феврале агентству «Интерфакс-АВН» официальный представитель ВВС России полковник

Владимир Дрик, до 2020 г. Военно-Воздушные Силы должны получить «около 80» модернизированных штурмовиков Су-25СМ.

Недавно стало также известно о начале практических работ по глубокой модернизации самолетов Дальней авиации. В конце января на официальном сайте Минобороны России была размещена информация о том, что «до 2020 г. в Дальней авиации будет модернизировано около 30 бомбардировщиков Ту-22МЗ». Сообщается, что работы по Ту-22МЗМ будут вестись КАПО им. С.П. Горбунова, но не исключается участие в них и ОАО «360 АРЗ» (г. Рязань). «В Рязанском авиацентре летный состав учится эксплуатировать модернизированный бомбардировщик Ту-22МЗМ, — говорится на сайте Минобороны. — Отличительными особенностями самолета является расширенная номенклатура используемых авиационных средств поражения. В авиационном комплексе применяется современное оборудование на новой элементной базе и улучшены эргономические показатели кабины экипажа».

Кроме того, как заявил в начале февраля в интервью ИТАР-ТАСС полковник Владимир Дрик, «Военно-Воздушные Силы России планируют получить до

2020 г. более 10 бомбардировщиков Ту-160М». «Строевой Ту-160 уже проходит модернизацию на предприятии военно-промышленного комплекса. Самолет будет оснащен новой системой вооружения, позволяющей применять перспективные крылатые ракеты и бомбовое вооружение. Полной модернизации подвергнется радиоэлектронное и авиационное оборудование», — отметил полковник Дрик. Работы ведутся на КАПО им. С.П. Горбунова. Подобным образом планируется модернизировать и находящиеся на вооружении Дальней авиации самолеты Ту-95МС. Предполагается, что с 2012 г. к этим работам приступит ТАНТК им. Г.М. Бериева, уже осуществляющий серийную модернизацию авиационных комплексов радиолокационного дозора и наведения А-50. Первый модернизированный А-50У был передан в Таганроге российским ВВС в конце октября 2011 г., на этот год намечено возвращение Военно-Воздушным Силам после модернизации второго комплекса РЛДН.

Экспорт

Зарубежным заказчикам в 2011 г. было поставлено около 70 новых российских боевых самолетов, включая комплекты для лицензионной сборки истребите-



Новым эксплуатантом истребителей Су-30МК2 в прошлом году стали ВВС Уганды, получившие в июле первые два самолета

лей Су-30МКИ в Индии. Это в полтора с лишним раза больше, чем годом раньше, когда на экспорт отправилось 45 самолетов (в т.ч. четыре Су-30МК2 во Вьетнам, три Су-27СКМ в Индонезию и более трех десятков Су-30МКИ в Индию в виде готовых машин и самолето-комплектов).

Больше половины поставок, как и в прежние годы, пришлось на продукцию корпорации «Иркут», отгрузившей заказчику 24 самолета семейства Су-30МКИ и 16 учебно-боевых Як-130 (первая экспортная поставка). В это число входит 16 истребителей Су-30МКИ для ВВС Индии (по разным фазам лицензионного контракта 2000 г.) и первые восемь Су-30МКИ(А) по новому контракту с Алжиром, заключенному в 2010 г. Поставки по последнему должны завершиться в этом году, после чего алжирские ВВС будут располагать уже 44 истребителями «Сухого», а индийский лицензионный контракт

продолжит выполняться еще несколько лет. Кроме того, есть вероятность, что в 2012 г. будет подписан дополнительный заказ еще на 42 самолета Су-30МКИ для индийских ВВС. В итоге, общее количество заказанных Индией истребителей Су-30МКИ достигнет 272 машин.

12 других самолетов «Сухого», ушедших на экспорт в 2011 г., выпущены КнААПО. Летом поставкой четырех Су-30МК2 был завершён контракт 2009 г. на восемь таких самолетов для Вьетнама (первая четверка была сдана заказчику в конце 2010 г., но отправка второй пары состоялась уже в январе 2011-го). После этого КнААПО приступило к реализации нового контракта с Вьетнамом, заключенного в 2010 г. и предусматривающего поставку 12 следующих Су-30МК2. Эти истребители предназначены уже для другой авиабазы вьетнамских ВВС и потому имеют другую схему камуфляжа. Первые четыре машины по новому контракту были

отгружены заказчику в декабре прошлого года, оставшиеся восемь последуют до конца 2012 г. После их получения Вьетнам будет располагать 36 истребителями «Сухого» (кроме новых машин в их число входят четыре Су-30МК2, поставленных в 2004 г., а также 12 построенных еще в 90-е гг. самолетов Су-27СК/УБК).

Еще четыре Су-30МК2 были произведены в прошлом году в Комсомольске-на-Амуре для нового заказчика – ВВС Уганды. В то время как в России эта сделка, заключенная в 2010 г., особо не афишировалась, в самой Уганде прибытие первых Су-30МК2 активно освещалось в местных газетах и на телевиденье, а свои восторженные комментарии по этому поводу раздавал журналистам сам президент Уганды. Головная пара истребителей поступила в эту африканскую страну в июле, еще две машины – в октябре. Заключительные два Су-30МК2 должны отправиться в Уганду в этом году.

Александр Михеев



Очередной Су-30МКИ(А) для алжирских ВВС готовится к облету в Иркутске, июль 2011 г.



Александр Михеев

Один из 16 учебно-боевых Як-130, поставленных в конце прошлого года в Алжир, на окончательной сборке, июль 2011 г.

Располагающая уже десятью самолетами «Сухого» (четыре Су-27СК и Су-30МК, поставленных в 2003 г., а также три Су-30МК2 и три Су-27СКМ, прибывших в 2008–2010 гг.) Индонезия в декабре прошлого года заключила контракт еще на шесть истребителей Су-30МК2. Ожидается, что первые из них отправятся в эту страну в нынешнем году.

Теперь о продукции РСК «МиГ». Важными событиями минувшего года стало завершение поставок 16 многоцелевых корабельных истребителей МиГ-29К/КУБ для ВМС Индии по контракту 2004 г. и начало изготовления самолетов по новому контракту на 29 таких машин, подписанному в марте 2010 г. В течение прошлого года заказчику были переданы две партии по пять МиГ-29К/КУБ (в мае и в конце года). Новый контракт рассчитан на период до 2015 г., но не исключено, что индийская сторона, готовящаяся в конце года принять в России модернизированный авианосец «Викрамадитья» (бывший ТАВКР «Адмирал Горшков») и уже приступившая к постройке собственных авианесущих кораблей, в дальнейшем разместит дополнительный заказ на истребители данного типа.

Другой крупной работой, осуществляемой РСК «МиГ» по заказу Министерства обороны Индии, является модернизация парка из 62 истребителей МиГ-29 индийских ВВС, в результате которой они получают самое современное бортовое оборудование и вооружение, в значительной степени унифицированные с применяемым на МиГ-29К/КУБ. Одновременно существенно продлеваются сроки их

службы. Заключенный в марте 2008 г. контракт предусматривает модернизацию первых шести МиГ-29 (в т.ч. двух «спарок») в России. Остальные 56 самолетов, в соответствии с условиями контракта будут проходить модернизацию непосредственно на территории заказчика, на производственных мощностях 11-й ремонтной базы ВВС Индии, с использованием поставляемых из России комплектов.

Главной модернизируемый одноместный МиГ-29UPG совершил первый полет в подмосковном Жуковском 4 февраля 2011 г. В мае к нему присоединились еще две машины – второй одноместный и «спарка», модернизированная на НАЗ «Сокол». Летом РСК «МиГ» завершала переоборудование двух следующих индийских МиГ-29, а в Нижнем Новгороде велись работы по второму МиГ-29UPG-UB. После выполнения всей программы испытаний все шесть истребителей будут возвращены индийским ВВС. Ожидается, что это произойдет в этом году, после чего в Индии начнется доработка остальных истребителей.

Помимо индийских контрактов в портфеле заказов РСК «МиГ» сегодня имеется еще несколько сделок. Среди них – поставка двух десятков МиГ-29СЭ и МиГ-29 (вар.Б) в Мьянму. Самолеты строятся из имевшегося производственного задела на московской площадке РСК «МиГ». Первые три МиГ-29 были отправлены в Мьянму весной 2011 г., в августе на испытаниях находились еще три машины, а в цехе ПК №2 РСК «МиГ» велась сборка следующих. Точное количество поставленных в прошлом году в

Мьянму «МиГов» не известно, но вероятно оно оказалось не меньше шести.

В конце прошлого года РСК «МиГ» вывела на испытания новый самолет МиГ-29М2, создававшийся в интересах одного из зарубежных заказчиков, который в дальнейшем может быть предложен и другим потенциальным потребителям. Одноместный и двухместный истребители МиГ-29М/М2 имеют высокую степень унификации по конструкции планера, оборудованию и вооружению с выпускаемыми в настоящее время серийно корабельными МиГ-29К/КУБ. В первый полет в подмосковных Луховицах прототип МиГ-29М2 поднялся 24 декабря 2011 г. В начале этого года за ним последовал одноместный МиГ-29М, облетанный 3 февраля.

В активе РСК «МиГ» также имеется ряд контрактов на сопровождение эксплуатации, ремонт и малую модернизацию самолетов МиГ-29 от нескольких зарубежных заказчиков.

В минувшем году стартовали экспортные поставки новых учебно-боевых самолетов Як-130. Первая партия в составе трех машин 29 ноября 2011 г. была доставлена из Иркутска в Алжир. Контракт на поставку Военно-воздушным силам Алжира 16 самолетов Як-130 производства корпорации «Иркут» был подписан компанией «Рособоронэкспорт» весной 2006 г. Первый самолет по этому контракту был изготовлен и вышел на испытания в августе 2009 г. После завершения согласования с заказчиком окончательного облика поставляемых самолетов и про-

Александр Михеев



Очередные МиГ-29 для ВВС Мьянмы на сборке в цеху московского ПК №2 РСК «МиГ», август 2011 г.

Алексей Михеев



В прошлом году РСК «МиГ» завершила выполнение первого контракта на 16 корабельных МиГ-29К/КУБ для ВМС Индии, а в феврале 2012-го, наконец, получила долгожданный заказ российского Минобороны

ведения соответствующих доработок уже изготовленных машин вся партия из 16 самолетов была буквально в течение одного месяца еще до Нового года переброшена транспортными самолетами Ан-124 «Руслан» к заказчику.

«Алжир стал стартовым зарубежным заказчиком самолетов Як-130, — заявил в связи с началом экспортных поставок новых «Яков» президент ОАО «Корпорация «Иркут» Алексей Федоров. — Первые машины этого типа уже эксплуатируются российскими ВВС. Интерес к самолету велик, и я думаю, что его ждет хорошее будущее». Корпорация «Иркут» ведет

К маю 2011 г. на испытаниях находились уже два МиГ-29UPG (на снимке – второй модернизированный истребитель) и один МиГ-29UPG-UB

Алексей Михеев



предконтрактные переговоры о поставке Як-130 ряду новых зарубежных заказчиков. Емкость рынка Як-130 до 2015 г., по данным «Иркута», оценивается в 250 самолетов.

В заключение, нельзя не вспомнить, что в 2011 г. завершилось выполнение трехстороннего контракта, заключенного в 2004 г. между Россией, Израилем и Индией и предусматривающего поставку индийским ВВС трех самолетов дальнего радиолокационного обнаружения А-50ЭИ. Первый такой комплекс был передан заказчику в мае 2009 г., второй — в марте 2010-го, а заключительный третий — в марте прошлого года.

Авиационный комплекс дальнего радиолокационного обнаружения и управления А-50ЭИ создан ТАНТК им. Г.М. Бериева на базе планера транспортного самолета Ил-76ТД, оснащаемого новыми двигателями ПС-90А-76 и израильским радиотехническим комплексом MSA (Falcon), монтаж которого производится фирмой-изгото-

Официально объявленные государственные контракты на поставку новых боевых самолетов Министерству обороны России в 2010–2015 гг.					
Тип самолета	Поставщик (завод-изготовитель)	Кол-во	Год заключения контракта	Годы поставок	Статус
МиГ-29СМТ	РСК «МиГ»	28	2009	2009–2010	выполнен
МиГ-29УБ	НАЗ «Сокол»	6		2009	
МиГ-29К/КУБ	РСК «МиГ»	24	2012	2013–2015	выполняется
Су-27СМ(З)	«Сухой» (КнААПО)	12	2009	2011	выполнен
Су-30М2	«Сухой» (КнААПО)	4	2009	2010	выполнен
Су-30СМ	«Иркут»	28	(2012)*	с 2012	готовится
Су-34	«Сухой» (НАПО)	32	2008	2010–2013	выполняется
		92	2012	2014–2020	готовится
Су-35С	«Сухой» (КнААПО)	48	2009	2011–2015	выполняется
Як-130	НАЗ «Сокол»	12	2005	2010–2011	выполнен
	«Иркут»	55	2011	2012–2015	выполняется

* контракт готовится к подписанию

Основные экспортные контракты на поставки российских боевых самолетов в 2001–2012 гг.						
Год заключения контракта	Тип самолета	Заказчик	Поставщик (завод-изготовитель)	Кол-во	Годы поставок	Статус
1996	Су-30МКИ	Индия	«Иркут»	32	2002–2004	выполнен
1999	Су-27УБК	КНР	«Иркут»	28	2000–2002	выполнен
1999	Су-30МКК	КНР	КнААПО	38	2000–2001	выполнен
2000	Су-30МКИ	Индия	«Иркут»	140*	с 2004	выполняется
2000	МиГ-29	Эритрея	РСК «МиГ»	6	2000–2002	выполнен
2001	Су-30МКК	КНР	КнААПО	38	2002–2003	выполнен
2001	МиГ-29	Мьянма	РСК «МиГ»	12	2002–2003	выполнен
2001	МиГ-29СЭ/УБ	Судан	РСК «МиГ»	12	2004	выполнен
2001	Ил-38SD	Индия	«Ильюшин»	5**	2006–2010	выполнен
2002	МиГ-29СМТ	Эритрея	РСК «МиГ»	2	2005	выполнен
2003	Су-30МК2	КНР	КнААПО	24	2004	выполнен
2003	Су-27СК	Индонезия	КнААПО	2	2003	выполнен
2003	Су-30МК	Индонезия	КнААПО	2	2003	выполнен
2003	Су-30МК2	Вьетнам	КнААПО	4	2004	выполнен
2003	Су-30МКМ	Малайзия	«Иркут»	18	2007–2009	выполнен
2003	МиГ-29СМТ/УБ	Йемен	РСК «МиГ»	20	2004–2005	выполнен
2004	МиГ-29К/КУБ	Индия	РСК «МиГ»	16	2009–2011	выполнен
2005	А-50ЭИ	Индия	ТАНТК	3	2009–2011	выполнен
2006	МиГ-29СМТ/УБ	Алжир	РСК «МиГ»	34	2006–2007	расторгнут
2006	Су-30МКИ(А)	Алжир	«Иркут»	28	2007–2009	выполнен
2006	Як-130	Алжир	«Иркут»	16	2011	выполнен
2006	Су-30МК2	Венесуэла	КнААПО	24	2006–2008	выполнен
2007	Су-27СКМ	Индонезия	КнААПО	3	2010	выполнен
2007	Су-30МК2	Индонезия	КнААПО	3	2008–2009	выполнен
2007	Су-30МКИ	Индия	«Иркут»	18	2008–2009	выполнен
2007	Су-30МКИ	Индия	«Иркут»	40	2008–2010	выполнен
2007	МиГ-29М/М2	н/д	РСК «МиГ»	12	с 2012	выполняется
2008	МиГ-29UPG	Индия	РСК «МиГ»	62**	с 2011	выполняется
2009	Су-30МК2	Вьетнам	КнААПО	8	2010–2011	выполнен
2009	МиГ-29	Мьянма	РСК «МиГ»	20	с 2011	выполняется
2010	Як-130	Ливия	«Иркут»	6	2011–2012	приостановлен
2010	Су-30МКИ(А)	Алжир	«Иркут»	16	2011–2012	выполняется
2010	Су-30МК2	Вьетнам	КнААПО	12	2011–2012	выполняется
2010	МиГ-29К/КУБ	Индия	РСК «МиГ»	29	2012–2015	выполняется
2010	Су-30МК2	Уганда	КнААПО	6	2011–2012	выполняется
2011	Су-30МК2	Индонезия	КнААПО	6	2012–2014	выполняется
(2012)	Су-30МКИ	Индия	«Иркут»	42	после 2012	готовится
(2012)	А-50ЭИ	Индия	ТАНТК	2	после 2012	готовится

* поставка самолето-комплектов для лицензионного производства
 ** модернизация ранее поставленных самолетов

вителем ELTA. Кроме того, на самолете использована система передачи данных российского концерна «Вега».

В настоящее время все три поставленных А-50ЭИ успешно освоены индийским авиационным персоналом и в полном объеме выполняют задачи боевой службы. В конце прошлого года в индийской прессе появились сообщения о том, что Индия в ближайшее время намерена заключить контракт на поставку двух дополнительных самолетов А-50ЭИ. Предполагается, что их также будет изготавливать ТАНТК им. Г.М. Бериева на базе планеров транспортных самолетов Ил-76ТД производства ТАПОиЧ, которые затем в Израиле будут оснащаться радиотехническим комплексом с АФАР EL/M-2075 и уже оттуда передаваться заказчику.

Прогноз на год

Какой объем поставок новых российских боевых самолетов можно ожидать в наступившем году? Исходя из уже имеющихся контрактов и созданных на предприятиях промышленности производственных заделов, можно предполагать, что он окажется не меньше 70–80 машин.

Сначала об экспорте. «Иркут» в 2012 г. продолжит поставки комплектов самолетов Су-30МКИ по разным фазам лицензионного контракта в Индию и готовых самолетов Су-30МКИ(А) в Алжир. Общий объем производства этих истребителей за год можно оценить величиной не менее 24 машин. КнААПО завершит исполнение имеющихся заказов Вьетнама и Уганды, а также сможет приступить к новому индонезийскому контракту, поставив в общей сложности порядка 12 истребителей Су-30МК2. РСК «МиГ» продолжит поставки МиГ-29 в Мьянму и постройку МиГ-29К/КУБ для индийских ВМС по контракту 2010 г. Вероятно, будут также возвращены ВВС Индии после модернизации все шесть истребителей МиГ-29UPG. В сумме все это дает не менее полусотни самолетов.

Теперь о поставках отечественным Вооруженным Силам. Ожидается, что компания «Сухой» передаст ВВС еще десять Су-34 и восемь Су-35С, а «Иркут» – не менее восьми Як-130 и, возможно первые два Су-30СМ, которые поступят на Государственные совместные испытания. В итоге имеем порядка 28 новых серийных самолетов. К ним стоит добавить самолеты строя, прошедшие глубокую модернизацию, – в первую очередь Су-25СМ и МиГ-31БМ, а также А-50У и, возможно, первые модернизированные машины Дальней авиации. 🌐

ДВИГАТЕЛИ

2012

XII МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН • 17–20 апреля 2012 • МОСКВА



ДВИГАТЕЛИ -
ЭНЕРГИЯ УСПЕХА!



САМОЛЕТЫ ПОЛУЧАЮТ ВТОРУЮ ЖИЗНЬ

**Интервью с руководителем
ОАО «Авиаремонт» Ириной Кривич**

Ирина Генриховна, расскажите, пожалуйста, с чем связана необходимость интеграции авиаремонтных предприятий России, каковы были предпосылки для создания ОАО «Авиаремонт»?

Авиаремонт в России имеет уже столетнюю историю. Его развитие началось с появлением первых летательных аппаратов и началом первых полетов. В 1910 г. был утвержден штат Офицерской воздухоплавательной школы, а 12 августа 1912 г. приказом по Военному ведомству №397 учрежден новый вид Вооруженных Сил – военная авиация России. Тогда же появились и авиационные центры (позднее по настоянию военного министра переименованы в «роты»), которым в законодательном порядке было предписано заниматься ремонтом аэропланов и снабжением авиационных частей самолетами и моторами.

За восемь десятилетий авиаремонт в России превратился в крупную отрасль, поддерживающую эффективную и бесперебойную эксплуатацию всей номенклатуры авиационной техники. К концу 80-х гг. авиаремонтная сеть представляла собой мощный авиапромышленный комплекс, который обеспечивал ежегодный выпуск из ремонта свыше 1670 самолетов, порядка 1650 вертолетов и более 15,5 тыс. авиационных двигателей.

90-е гг. внесли в развитие отечественного авиаремонта значительные изменения. В связи с непростой экономической ситуацией в стране авиационная промышленность в тот период не только испытывала острый недостаток государственного финансирования, но и пострадала от деструктуризации налаженных коо-

Поддержание боеспособности и дальнейшее развитие Военно-воздушных сил определяется не только созданием и поставками новой авиационной техники, но и сохранением в исправном состоянии состоящих на вооружении самолетов и вертолетов. Одним из важнейших направлений является проведение своевременного и качественного ремонта авиационной техники и ее модернизация. Основной объем работ в этой области в России выполняют авиаремонтные предприятия, входящие в организованный три года назад холдинг – ОАО «Авиаремонт». В минувшем году только в рамках гособоронзаказа предприятия ОАО «Авиаремонт» дали вторую жизнь и вернули в строй свыше 120 самолетов и 140 вертолетов, отремонтировали около 1100 авиадвигателей. О целях создания интегрированной системы авиаремонта в России, первых результатах работы и предстоящих задачах мы побеседовали с ВРИО генерального директора ОАО «Авиаремонт» Ириной Кривич.



перационных связей между профильными предприятиями, расположенными в разных республиках бывшего Советского Союза.

С 1 января 1995 г. авиаремонтные предприятия стали федеральными государственными унитарными предприятиями, что позволило снизить влияние на отрасль кризисных моментов из-за распада СССР и перехода к рыночной экономике.

С началом нового тысячелетия состояние российской промышленности постепенно менялось в лучшую сторону, появились перспективы дальнейшего развития реального сектора экономики, в частности, ряда высокотехнологичных отраслей, включая оборонно-промышленный комплекс. В военном и гражданском авиа- и двигателестроении наметились тенденции к диверсификации и технологическому перевооружению производства, осуществлялся переход передовых технологий двойного назначения из военной сферы в гражданскую. Вместе с тем начался процесс реструктуризации всей российской промышленности с целью объединения интеллектуального, научно-производственного и кадрового потенциалов, создания научно-технического и технологического заделов путем

формирования ряда интегрированных структур по функциональному принципу специализированных производственных кластеров. За несколько лет такие структуры появились в большинстве отраслей, включая авиа- и двигателестроение, радиоэлектронную промышленность, ракетостроение, судостроение и др. И в этой связи возникла необходимость привести ремонтную составляющую в соответствие современным реалиям.

Каковы основные этапы становления и развития интегрированной структуры авиаремонта?

30 апреля 2009 г. было создано ОАО «Авиаремонт», под эгидой которого планировалось осуществить на практике идею создания авиаремонтного холдинга как интегрированной структуры, основанной на принципах объединения производственных и технологических ресурсов, интеллектуального и кадрового потенциалов входящих в нее предприятий с целью решения единых задач. В настоящее время структура ОАО «Авиаремонт» включает 40 предприятий – дочерних зависимых обществ (ДЗО), деятельность которых регулируется и контролируется головной компанией, что позволяет обеспечить концентрацию отраслевой при-

надлежности предприятий, осуществляющих ремонт, модернизацию, гарантийное и сервисное обслуживание, а также утилизацию авиационной техники, наземных средств связи и радиотехнического оборудования, средств обеспечения полетов, военно-технического имущества ПВО.

В числе преимуществ такого подхода необходимо назвать выработку единой стратегии и тактики в масштабе отрасли и взаимодействия с промышленностью в целом, возможность освоения новых рынков сбыта продукции и услуг предприятиями, входящими в интегрированную структуру ОАО «Авиаремонт», осуществление межпроизводственных и партнерских связей при их централизованном регулировании, включая установление экономических взаимоотношений с внешними контрагентами и партнерами. Кроме того, создание ОАО «Авиаремонт» позволило обеспечить эффективное централизованное финансовое и техническое планирование, оптимальное перераспределение ресурсов, организацию инвестиций и финансирования капиталовложений в техническую модернизацию производства, НИОКР, освоение передовых технологий и новых видов продукции и услуг, предоставление помощи и консультационных услуг предприятиям интегрированной структуры.

При создании ОАО «Авиаремонт» в качестве приоритетных направлений деятельности определены ремонт, модернизация, гарантийное и сервисное обслуживание авиатехники и техники ПВО, утилизация авиационной техники в интересах Вооруженных Сил РФ, государственных и иных заказчиков, включая иностранных, а также внедрение новых технологий и разработок в данной области.

В начале своей деятельности при штатной численности 40 человек для реализации стратегии развития, утвержденной министром обороны РФ, ОАО «Авиаремонт» выполняло, в основном, организационные функции, принимая участие в выполнении сторонних договоров ДЗО как соисполнитель. ДЗО участвовали в выполнении гособоронзаказа самостоятельно.

Основные задачи ОАО «Авиаремонт» тогда заключались в проведении реорганизации ДЗО, осуществляющих посреднические функции, с переводом их функциональных полномочий в головную компанию, организации системы мониторинга управления предприятиями, бухгалтерской и финансовой аналитики.

Сравнительный анализ результатов деятельности предприятий ОАО «Авиаремонт» в 2009–2010 гг. – в период,



предшествующий реализации современной системы выполнения гособоронзаказа — показал, что по общему выпуску продукции в 2010 г. сохранилась положительная динамика. Во втором квартале 2010 г. по согласованию с Президентом РФ ОАО «Авиаремонт» было утверждено единственным исполнителем по ремонту авиационной техники для Минобороны России. Для организации процесса выполнения номенклатуры работ по гособоронзаказу (ГОЗ) с августа 2010 г. по январь 2011 г. получен комплект лицензий, необходимых для осуществления данного вида деятельности.

В дальнейшем ОАО «Авиаремонт» проводилась работа по заключению контрактов с Министерством обороны РФ в рамках ГОЗ на трехлетний период на общую сумму около 110 млрд руб., включая формирование проекта постановления Правительства РФ по единственному исполнителю, заключение договоров и оформление спецификаций по номенклатуре ремонта самолетов, вертолетов, авиадвигателей как для ДЗО «Авиаремонта», так и для предприятий промышленности — соисполнителей по ГОЗ-2011.

Не могли бы Вы рассказать об основных итогах работы ОАО «Авиаремонт» в 2011 г.?

Общее количество контрактов, заключенных ОАО «Авиаремонт» по гособоронзаказу 2011 г. с соисполнителями, составило около 280 на общую сумму более 42 млрд руб. В этот период в связи со значительным увеличением объема работ по заключению, сопровождению и диспетчеризации работ по ГОЗ были проведены мероприятия по увеличению численности сотрудников головной компании.

В 2011 г. возросли как объемы финансирования, проходящие через управляющую компанию, так и количество контрактов, заключаемых с соисполнителями. Объемы ремонта вооружения и военной техники, выполненные предприятиями ОАО «Авиаремонт» по контрактам в рамках ГОЗ, составили более 140 самолетов, 120 вертолетов, около 1100 двигателей, 600 единиц техники и имущества ПВО. На трехлетний период планируется заключение и сопровождение договоров с соисполнителями, включающих номенклатуру продукции более чем по 5 тыс. позиций.

В целях эффективного выполнения государственного оборонного заказа на 2011–2013 гг. ОАО «Авиаремонт» планирует осуществить своевременное планирование и распределение объемов государственного оборонного заказа между дочерними зависимыми обществами, а также промышленными предприятиями, организацию сервисного обслужи-



Евгений Ерохин

вания ВВТ в рамках возложенных на ОАО «Авиаремонт» и утвержденных Уставом функций, согласование с соисполнителями номенклатуры продукции и цен на продукцию, сопровождение контрактов, заключенных с соисполнителями. Важнейшими задачами являются также организация контроля исполнения договоров и контроля качества продукции на уровне ОАО «Авиаремонт», организация летной работы, обеспечение своевременных денежных расчетов с соисполнителями, решение оперативных вопросов с субпоставщиками, инспектирование, контроль и проведение экономического анализа и мониторинга финансово-хозяйственной деятельности предприятий — соисполнителей, являющимися ДЗО ОАО «Авиаремонт».

Централизованный порядок распределения государственного оборонного заказа через ОАО «Авиаремонт» наряду с реализацией преимуществ организации интегрированной структуры авиаремонтной отрасли позволяет обеспечить гарантированное заключение договоров на выполнение государственного оборонного заказа для предприятий с централизованным контролем их реализации, включая контроль качества, значительно увеличить загрузку производственных мощностей (по ряду предприятий интегрированной структуры — не менее чем в 2,5 раза), предусмотреть равномерную загрузку мощностей предприятий и обеспечить соответствие сроков исполнения обязательств по ГОЗ и периодов технологического цикла производства. Кроме того, он поможет выработать, утвердить и эффективно проводить единую финансовую и ценовую политику, реализовать общую программу технической модерни-

зации, в сотрудничестве с промышленностью сохранить кадровый потенциал предприятий интегрированной структуры, обеспечив его эффективное использование и увеличение, включая подготовку, переподготовку и повышение квалификации сотрудников.

В настоящее время проводятся работы по фиксации цен, утверждению их с военными представительствами Минобороны и активирование выполненных работ в соответствии с контрактами, заключенными в рамках гособоронзаказа. Осуществляются поставки отремонтированной техники в воинские части и опережающие поставки техники на предприятия ОАО «Авиаремонт». Продолжается организация системы сервисного обслуживания в частях Минобороны, прикрепленных к ДЗО ОАО «Авиаремонт». Проводится реорганизация структуры холдинга в целях оптимизации его деятельности.

В результате на планируемый трехлетний период прогнозируется улучшение финансовых и экономических показателей деятельности авиаремонтной отрасли. Доработка и утверждение программы модернизации позволит существенно повысить уровень технической оснащенности, а также освоить ремонт, гарантийное и сервисное обслуживание новых видов авиационной техники.

Известно, что помимо ремонта авиатехники, предприятия холдинга вовлекаются в программы модернизации ранее выпущенных самолетов. Как развивается это направление деятельности ОАО «Авиаремонт»?

Действительно, одним из важных направлений деятельности ОАО «Авиаремонт» в рамках гособоронзаказа является не только выполнение ремонта, но и реализация программ модернизации



Евгений Ерохин

вооружений и военной техники. В частности, в течение трех лет планируется модернизировать 36 строевых самолетов-штурмовиков Су-25 российских ВВС в вариант Су-25СМ. В 2011 г. ОАО «Авиаремонт» выиграло конкурс на проведение этих работ, объявленный Министерством обороны РФ. К настоящему времени на базе входящего в ОАО «Авиаремонт» ОАО «121 АРЗ» уже модернизировано и передано заказчику восемь Су-25СМ, и до конца текущего года будет передано еще 16 самолетов.

ОАО «Авиаремонт» совместно с НАЗ «Сокол» продолжают ремонт и модернизацию истребителей-перехватчиков МиГ-31. Прорабатывается вопрос о возможности проведения ремонта и модернизации самолетов для Дальней авиации ВВС России предприятиями интегрированной структуры в кооперации с промышленностью.

По оценкам специалистов, ОАО «Авиаремонт» обладает всеми необходимыми возможностями, производственно-технической базой и высококвалифицированными специалистами для участия в программах модернизации практически всей авиационной техники, эксплуатируемой в настоящее время, при наличии соответствующей документации, переданной промышленностью. В первом квартале 2012 г. проведена инспекция производственной базы одного из предприятий ОАО «Авиаремонт» (ОАО «360 АРЗ») и одновременно Казанского авиационного производственного объединения, по итогам которой комиссия сделала вывод, что оба предприятия имеют производственные возможности для осуществления программы модернизации самолетов Ту-22М3.

Реализация «Авиаремонтом» программ модернизации авиатехники совместно с предприятиями авиапромышленности (разработчиками и изготовителями), как военного, так и гражданского направлений, может дать новый импульс развитию отечественной авиаремонтной отрасли в целом. В числе перспективных проектов — глубокая модернизация самолетов Су-27 в вариант Су-27СМ, которую может выполнять Объединенная авиастроительная корпорация в кооперации с ОАО «Авиаремонт» в целях оптимизации загрузки производственных мощностей предприятий обеих интегрированных структур и снижения издержек.

Жизненный цикл любого летательного аппарата рано или поздно заканчивается, и он подлежит утилизации, которая также является достаточно сложным технологическим процессом. Входят ли такие работы в сферу деятельности ОАО «Авиаремонт»?

Летательные аппараты и авиационные двигатели представляют собой высокотехнологичную продукцию, завершающим этапом жизненного цикла которой является утилизация. ОАО «Авиаремонт» проводит утилизацию ВВТ по системе разукрупнения. В результате выполненных работ предприятия получают продукты утилизации: блоки, узлы и агрегаты, которые после дефектации, восстановительного ремонта, проверок и, годные к повторному использованию, могут быть применены в качестве оборотного фонда для ремонта ВВТ. В процессе утилизации также высвобождается большое количество продуктов, ценных для промышленности: лом и отходы, содержащие черные, цветные и драгоценные металлы, возвращаемые в хозяйственный оборот государства.

Осуществление процесса утилизации не только позволяет пополнить ремонтный фонд предприятий интегрированной структуры, но и дает возможность значительно снизить уровень контрафактной продукции на рынке ВВТ, поскольку соисполнителями ОАО «Авиаремонт» первого уровня по контрактам утилизации выступают только предприятия интегрированной структуры. Запасные части, годные к повторному использованию, для ремонта авиационной техники приобретаются легальным путем через госконтракты по утилизации.

В планах ОАО «Авиаремонт» — разработка и реализация комплексной программы утилизации ВВТ, включая создание специализированных центров в разных регионах страны с разделением продуктов утилизации на базе предприятий, входящих в интегрированную структуру.

Расскажите, пожалуйста, о стратегии дальнейшего развития структуры ОАО «Авиаремонт».

Стратегия развития нашего холдинга включает несколько основных позиций. Во-первых, нам предстоит разработка и внедрение автоматизированных систем для производственного, финансового и бухгалтерского контроля работы ДЗО и соисполнителей с использованием передовых IT-технологий. Во-вторых, разрабатываем программу модернизации предприятий, входящих в ОАО «Авиаремонт», в целях увеличения возможностей производственных мощностей и эффективного внедрения инновационных технологий, что в итоге позволит значительно повысить эффективность производства. В-третьих, планируем организацию производства ряда комплектующих для ремонта старых образцов ВВТ и освоение процессов ремонта и сервисного обслуживания современной техники.

Кроме того, в наших планах — формирование сервисной сети по обслуживанию авиационной техники, в т.ч. на основе действующих ТЭЧ российских ВВС и организация процесса утилизации списанных образцов ВВТ, находящихся в настоящее время в воинских частях Минобороны и на территории предприятий. Ну и, наконец, важной задачей является проработка и внедрение механизма финансовой поддержки процессов заказа и оплаты комплектующих изделий у предприятий ОПК для своевременного осуществления ремонта, гарантийного и сервисного обслуживания ВВТ предприятиями ОАО «Авиаремонт», включая реализацию совместных с государственными финансовыми учреждениями программ по кредитованию или факторингу. 

«ИНОМАРКИ» В РОССИЙСКОМ НЕБЕ – 2012



Андрей ФОМИН

Каждой весной наш журнал подводит итоги прошедшего года по пополнению парка гражданской авиации России воздушными судами зарубежного производства (предыдущие обзоры – см. «Взлёт» №3/2006, №3/2007, №3/2008, №3/2009, №4/2010, №3/2011). Первые «иномарки» пришли к нам уже два десятилетия назад – в 1992 г. к их эксплуатации приступил «Аэрофлот». В 1993 г. к нему присоединилась авиакомпания «Трансаэро», в 1994-м – «Сахалинские авиатрассы». В течение десяти лет эти три перевозчика оставались монополистами в использовании воздушных судов зарубежного производства. Стремительный рост числа эксплуатантов «иномарок» и парка таких самолетов в России начался в 2004–2005 гг. За восемь последующих лет количество авиалайнеров западного происхождения в нашей стране возросло более чем в 10 раз – с полусотни в 2004-м до почти 550 к началу 2012-го. Сегодня они входят в парк уже 30 российских авиакомпаний (по традиции, в этих наших обзорах мы не рассматриваем самолеты вместимостью менее 20 пассажиров и импортные «бизнес-джеты»).

В минувшем году доля магистральных и региональных воздушных судов зарубежного производства в отечественной гражданской авиации преодолела отметку 50% (к началу 2010 г. она составляла треть, к началу 2011-го – чуть более 40%). Такие лайнеры уже господствуют на дальних и средних магистральных, где их число сегодня превышает 80%. А если принять во внимание, что все остающиеся в парке пассажирские Ил-62М и часть имеющихся Ил-96-300, Ту-154 и Ту-214 не участвуют в коммерческих авиаперевозках, а решают задачи в интересах правительства и Министерства обороны, то удельный вес «иномарок» среди реально работающих на авиалиниях пассажирских дальнемагистральных и среднемагистральных лайнеров фактически достиг уже 90%. Перевес в пользу самолетов отечественной конструкции сохраняется пока только в сегменте региональных лайнеров, в котором доля зарубежных воздушных судов пока не превышает 20–25% (для реактивных и турбовинтовых самолетов соответственно). Но и здесь наблюдается рост – годом

раньше этот показатель был почти вдвое меньше.

Положительной тенденцией прошлого года стало «омоложение» поступающих из-за границы лайнеров: почти треть прибывших в Россию «иномарок» (38 самолетов) пришла в авиакомпанию непосредственно с заводов-изготовителей (годом раньше таковых было всего семь, или 9%). Одновременно с 13% до 5% снизилась доля импортных самолетов старше 15 лет. Наибольшим спросом, как и раньше, продолжали пользоваться воздушные суда 7–12-летнего возраста. Новые «иномарки» в 2011 г. продолжил закупать «Аэрофлот», чья «монополия» в этом впервые в минувшем году была нарушена авиакомпаниями «ЮТэйр», «Трансаэро», «Глобус» (входит в группу S7 Group) и «Таймыр» (Nordstar). Всего же за прошедший год в страну прибыло 124 зарубежных самолета – это абсолютный рекорд за всю историю отечественной гражданской авиации (в 2009 г. – 111, в 2010 г. – 76). Больше всего воздушных судов за границу приобрели «ЮТэйр» (32), «Трансаэро» (19) и «Аэрофлот» (12).



Один из двух новых Boeing 737-800, приобретенных в 2011 г. группой S7 и вошедших в парк авиакомпании «Глобус», стал первым самолетом S7 в окраске альянса oneworld



«Аэрофлот» в прошлом году получил с завода Airbus еще четыре дальнемагистральных A330-300

Тройка лидеров

Почти половина всех эксплуатируемых в России зарубежных воздушных судов — 259 (47%) — к началу этого года была сосредоточена у трех крупнейших авиакомпаний страны, причем две из них, «Трансаэро» и «ЮТэйр», за счет массированного пополнения парка, значительно сократили свой отрыв от традиционного лидера — «Аэрофлота». Но и национальный перевозчик свои позиции сдавать не намерен, получив в течение 2011 г. с завода компании Airbus еще 12 новых лайнеров и доведя общее количество «иномарок» в своем парке до 102 (всего к началу этого года «Аэрофлот» располагал 112 самолетами, из которых отечественных — только шесть Ил-96-300 и четыре SSJ100). Пополнение «Аэрофлота» включало восемь среднемагистральных A320 (VQ-BIR, BIT, BIU, BIV, BIW, BKS, BKT, BKU) и четыре дальнемагистральных A330-300 (VQ-BNS, BQX,

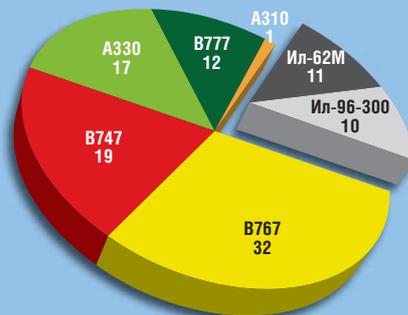
BQY, BQZ). Один из десяти имевшихся Boeing 767-300ER при этом был возвращен лизингодателю.

На вторую строчку в рейтинге эксплуатантов «иномарок» в 2011 г. поднялась авиакомпания «ЮТэйр», сумевшая потеснить с этой позиции «Трансаэро». Парк ханты-мансийского перевозчика пополнился сразу 36 самолетами зарубежного производства, 32 из которых прибыли из-за границы (в т.ч. 18 — прямо с заводов-изготовителей), а четыре перешли «по наследству» от прекратившей свою операционную деятельность авиакомпании «Москва» — речь про четверку девятилетних Boeing 737-800 (VQ-VJG, VJH, VJI, VJJ). Еще четыре аналогичных лайнера (VQ-VQP, VQQ, VQR, VQS) «ЮТэйр» получила с завода Boeing новыми. К 16 имевшимся самолетам более ранней модели 737-500 добавилось еще восемь (VQ-VJL, VJM, VJN, VJP, VJS, VJT, VJU, BVJ) выпуска 1997–1998 гг., а к двум лета-

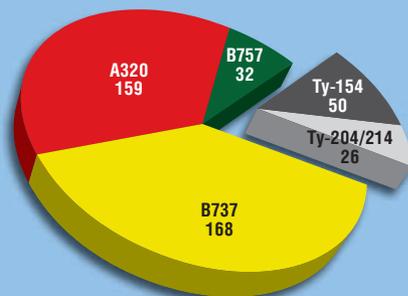
Алексей Михеев

«ИНОМАРКИ» В СТРУКТУРЕ ПАРКА ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ

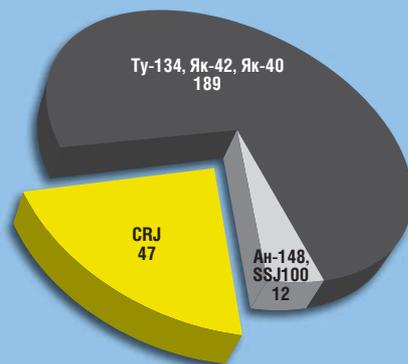
Дальнемагистральные широкофюзеляжные самолеты



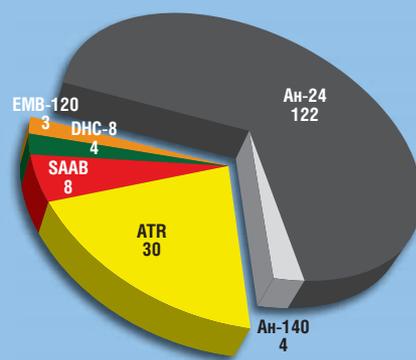
Среднемагистральные узкофюзеляжные самолеты



Региональные реактивные самолеты



Региональные турбовинтовые самолеты



Юрий Каберник

ющим на чартерных маршрутах под флагом «ЮТэйр» Boeing 757-200, приобретенным туристической компанией «Анекс Тур», — еще два (VQ-BKB, BKF) выпуска 1993–1994 гг.

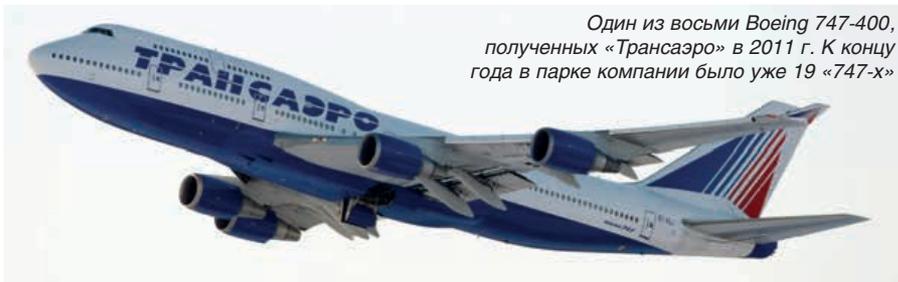
В сегменте региональной авиации «ЮТэйр» в 2011 г. получила четыре заключительных из 15 заказанных CRJ-200 (VQ-BGH, BGI, BGM, BGP) — машинам на момент поставки было по 14–15 лет. Ну а главным событием в этой области стал объявленный в апреле прошлого года контракт на закупку 20 новых турбовинтовых ATR-72-500 (официальное наименование по сертификату типа — ATR-72-212A). С мая по декабрь в Ханты-Мансийск с завода ATR в Тулузе прибыли первые 14 из них (VQ-BLC, BLD, BLE, BLF, BLG, BLH, BLI, BLJ, BLK, BLL, BLM, BLN, BMA, BMB). Одновременно три из 12 имевшихся у «ЮТэйр» ATR-42-300 отправились на Украину, войдя в состав «дочки» перевозчика — «ЮТэйр-Украина» и сменив бермудские регистрации на украинские. В итоге, к началу 2012 г. «ЮТэйр» располагала парком из 26 «турбопропов» ATR,

который увеличится в этом году до 32 машин (а с учетом украинской «дочки» — до 37), став самым крупным в Европе.

Всего же за минувший год количество «иномарок» во флоте авиакомпании «ЮТэйр» увеличилось почти вдвое — с 46 до 86, доведя их долю в парке до 82%. Несмотря на столь масштабное пополнение парка, перевозчик пока не намерен отказываться от эксплуатации более десятка отечественных Ту-154М, а свыше полусотни Ту-134, Ан-24 и Ан-26 выведены в состав дочерних компаний «ЮТэйр-Экспресс» и «ЮТэйр-Карго».

Обладатель второй строчки в прошлогоднем рейтинге эксплуатантов «иномарок», авиакомпания «Трансаэро»,

по итогам 2011 г. опустилась на третью позицию, продолжив при этом массивные закупки за рубежом. Впервые за свою 20-летнюю историю компания получила новые самолеты зарубежного производства — пару Boeing 737-800 (VQ-UNJ, UNK). Остальные 17 «боингов» поступили перевозчику со вторичного рынка. В их числе по паре 13-летних Boeing 737-300 и 737-500 (EI-DOH, ERP, UNG, UNH) и один четырехлетний 737-800 (EI-RUB); восемь Boeing 737-400 (EI-XLD, XLF, XLG, XLH, XLI, XLK, XLL, XLM) выпуска 1998–2000 гг., один 12-летний Boeing 767-300ER (EI-UNE) и три Boeing 777: девятый — модификации 777-200 (EI-UNY, 1995 г.) и два первых — модификации



Один из восьми Boeing 747-400, полученных «Трансаэро» в 2011 г. К концу года в парке компании было уже 19 «747-х»

Алексей Михеев



Первый Boeing 777-300 у «Трансаэро». До него перевозчик импортировал восемь лайнеров модели 777-200

Сергей Сегреев

Магистральные и региональные самолеты зарубежного производства в парке российских авиакомпаний (на январь 2012 г.)

Тип ВС	Кол-во	Кол-во а/к	Эксплуатация в РФ*
A310	1	1	1992 (3)
A319/320/321	159	10	2003 (10)
A330	17	2	2008 (2)
B737	168	15	1993 (23)
B747	30	2	2004 (3)
B757	33	6	1994 (8)
B767	32	5	1994 (6)
B777	12	2	1997 (3)
MD-11F	3	1	2008 (2)
ATR-42/72	30	2	2006 (2)
CRJ-100/200	47	6	2008 (6)
DHC-8	4	1	2003 (1)
EMB-120	3	1	2007 (3)
SAAB 340/2000	8	1	2006 (1)
Итого	546		

* указан год начала эксплуатации ВС данного типа в России, в скобках приведены данные по общему числу авиакомпаний, эксплуатировавших самолеты данного типа в России в 1992–2011 гг.

Дальнемагистральные широкофюзеляжные самолеты





Сергей Сергеев

Вторым эксплуатантом «трех семерок» в России стали «Оренбургские авиалинии», заказавшие пару Boeing 777-200

777-300 (EI-UNL, UNN) выпуска 1998–1999 г. Любопытно, что приобретаемые «Трансаэро» самолеты Boeing 777 комплектуются разными типами силовых установок. Так, два лайнера модели 777-200 оснащаются двигателями PW4077 тягой 35 т, а самолеты модели 777-200ER – либо PW4090 тягой 41 т (три машины, полученные в 2008–2010 гг.), либо Rolls Royce Trent 884 тягой 38 т (четыре машины 2010 г. поставки), а недавние 777-300 – двигателями Trent 892 тягой почти 42 т.

Стоит отдельно отметить названный выше Boeing 737-500 (EI-UNH) – это первый для «Трансаэро» самолет со специальной VIP-компоновкой салона, предназначенный для перевозки 56 пассажиров и имеющий необычную для компании окраску с символикой фирменного класса «Империал» (подробнее о нем – см. «Взлёт» №1–2/2012, с. 47).

По итогам года «Трансаэро» увеличила свой парк с 60 до 74 самолетов (из которых только три – отечественные Ту-214), сохранив за собой статус крупнейшего российского эксплуатанта широкофюзеляжных «боингов»: к началу этого года у нее имелось уже 19 Boeing 747, 13 Boeing 767 и

11 Boeing 777. По мере поступления более «свежих» лайнеров «Трансаэро» выводит из состава парка ранние модели. Так, в течение прошлого года была прекращена эксплуатация четырех последних Boeing 747-200, скоро за ними последуют и четыре остающихся Boeing 747-300.

От десяти и выше

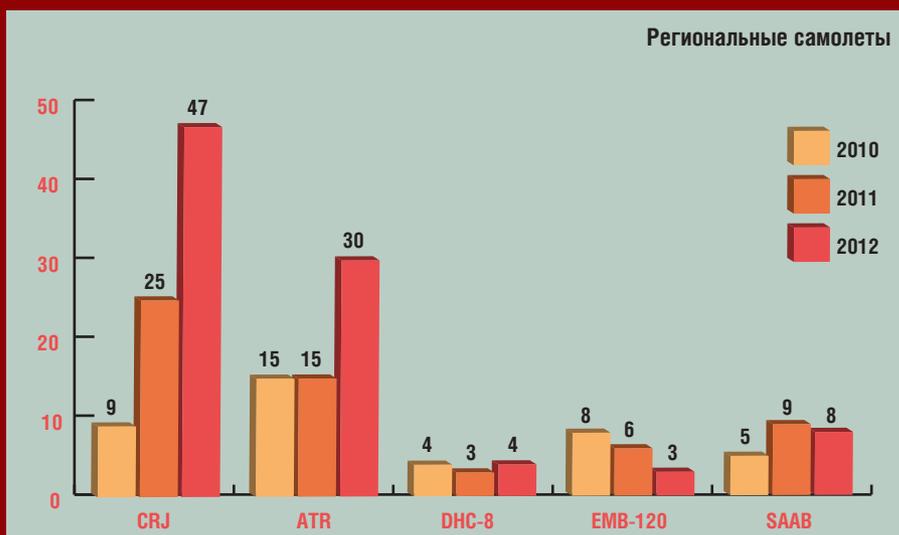
В следующую группу авиакомпаний, использующих для пассажирских и транспортных перевозок воздушные суда зарубежного производства, мы условно включили те из них, в чьем парке имеется от десяти до полусотни «иномарок». На долю 15 этих перевозчиков приходится чуть более 40% всех ВС иностранного происхождения в России (231 машина).

Четвертое место по их числу в общем зачете сохранила за собой авиакомпания «Сибирь» (S7 Airlines), подошедшая к 2012 г. с парком из 32 самолетов (ВС отечественного производства у нее уже несколько лет нет). В минувшем году флот «Сибири» пополнился только одним лайнером – семилетним A319 (VQ-BQW), уже 20-м у этого перевозчика (кроме того, компания эксплуатирует еще девять A320). К

концу года «Сибирь» планировала вернуть лизингодателю последний свой (и в целом в гражданской авиации России) A310, но пока этот лайнер еще продолжает полеты на маршрутах S7 Airlines.

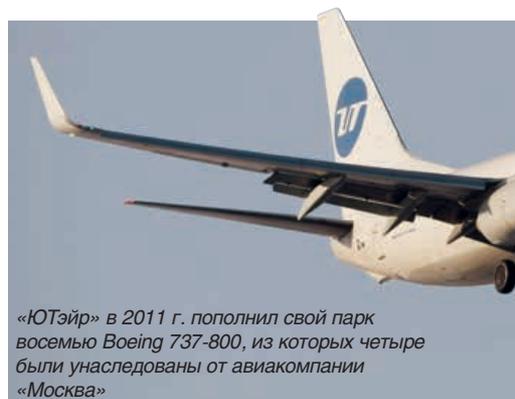
Одним из важнейших для группы компаний S7 Group событием прошлого года стало приобретение для дочерней компании группы – «Глобуса» – двух новых самолетов Boeing 737-800 (VQ-BKV, BKW). Как и другие «восьмисотки» S7 Group, они не имеют отличительной символики «Глобуса» и поэтому зачастую ошибочно причисляются к флоту S7 Airlines. Примечательно, что второй из них получил специальную окраску с символикой альянса oneworld, в который S7 вступила в 2010 г. К началу этого года в парке «Глобуса» имелось десять «боингов» – четыре 737-400 и шесть 737-800.

Пятую позицию в общем рейтинге операторов «иномарок» сохранила за собой акционировавшаяся в начале прошлого года и лишившаяся в связи с этим приставки «ГТК» авиакомпания «Россия». Но флот ее в 2011 г. не пополнялся и по-прежнему состоит из 23 «иномарок» и шести отечественных Ан-148. На две сту-



Парк воздушных судов зарубежного производства в авиакомпаниях России

Авиакомпания	Тип самолета	В парке на 01.01.2011	Поставлено в 2011 г.	В парке на 01.01.2012	Итого на 01.01.2012		% в парке а/к
					по типам	всего	
Авиалинии Кубани	B737-300	3	—	5*	7	10	48%
	B737-500	—	—	2*			
	A319	—	—	3*			
Авианова	A320	5	—	—	—	—	—
Ай Флай (I Fly)	B757-200	3	1	4	4	4	100%
Ак Барс Аэро	CRJ-200LR	5	2	7	7	7	46%
Аэрофлот	A319	15	—	15	76	102	91%
	A320	35	8	43			
	A321	18	—	18			
	B767-300ER	10	—	9	9		
	A330-200	5	—	5	14		
	A330-300	5	4	9	3		
MD-11F	3	—	3	3			
Башкортостан	B757-200	3	—	3	3	3	100%
ВИМ-Авиа	B757-200	8	—	8	8	8	100%
Владивосток Авиа	A320	7	—	7	7	10	56%
	A330-300	3	—	3	3		
Газпромавиа	B737-700	3	—	3	3	3	15%
Глобус	B737-400	4	—	4	10	10	100%
	B737-800	4	2	6			
Донавиа	B737-400	3	—	3	10	10	100%
	B737-500	7	—	7			
ИрАэро	CRJ-200	—	3	4**	4	4	22%
Когалымавиа (Колавиа)	A320	2	—	2	3	3	100%
	A321	—	1	1			
Москва	B737-300	2	—	—	—	—	—
	B737-800	5	—	—			
	EMB-120	2	—	—			
Московия	B737-700	2	—	2	3	3	60%
	B737-800	2	1	1			
Небесный экспресс (Sky Express)	B737-300	2	—	—	—	—	—
	B737-500	5	—	—			
	A319	—	3	—			
Нордавиа	B737-300	1	—	1	15	15	79%
	B737-500	14	—	14			
Оренбургские авиалинии (Orenair)	B737-400	2	—	2	19	20	77%
	B737-500	4	—	4			
	B737-800	10	3	13			
	B777-200	—	1	1	1		
Полет	SAAB 2000	5	—	4	8	8	44%
	SAAB 340	4	—	4			
Регион-Авиа	EMB-120	4	—	—	—	—	—
Россия	A319	9	—	9	15	23	79%
	A320	6	—	6			
	B737-500	5	—	5	5		
	B767-300ER	3	—	3	3		
РусЛайн	CRJ-100	1	5	6	15	18	100%
	CRJ-200	8	2	9			
	EMB-120	—	—	3***	3		
Сахалинские авиатрассы (CAT)	B737-200	2	—	2	3	7	64%
	B737-500	1	—	1			
	DHC-8-200	2	—	2	4		
	DHC-8-300	1	1	2			



«ЮТэйр» в 2011 г. пополнил свой парк восемь Boeing 737-800, из которых четыре были унаследованы от авиакомпании «Москва»

пеньки вверх поднялись «Уральские авиалинии», получившие в 2011 г. один девятилетний A320 (VQ-BLO) и шесть A321 (VQ-BKG, BKJ, BOB, BOC, BOF, BOZ) выпуска 1998–2003 гг. Уральцы закончили год, имея уже 22 «эрбаса», составляющих после вывода из эксплуатации осенью последних Ту-154М все 100% парка компании.

Седьмое место — у «Оренбургских авиалиний» (Orenair), получивших в 2011 г. три 11–12-летних Boeing 737-800 (VQ-BLW, BLX, BNK) и первый для компании Boeing 777-200ER (VQ-BNU) 1999 г. выпуска. С его вводом в эксплуатацию «Оренбургские авиалинии» стали вторым российским оператором легендарных «трех семерок». Как и часть «777-х» авиакомпании «Трансаэро», новинка Orenair оснащается одними из самых мощных на сегодня в мире двигателей типа PW4090 (взлетная тяга около 41 т). «Иномарки» сегодня составляют примерно три четверти парка оренбургского перевозчика — кроме них, на его линиях летает по одному Ту-154М и Ту-204-100, имеется также несколько Ту-134 и три Ту-154Б2 (на хранении).

Стремительный рывок вперед сделала авиакомпания «Руслайн»: к девяти имевшимся «регионалам» CRJ-100 и CRJ-200 она добавила еще семь (VQ-BBW, BEV, BNA, BNB, BNE, BNL, BOV), выпущенные от 10 до 15 лет назад. Кроме того, в августе «Руслайн» заключил договор



Получив в течение года еще шесть A321 и один A320, «Уральские авиалинии» подошли к 2012 г. с парком из 22 «эрбасов»



Алексей Михеев

лизинга на четыре турбовинтовых самолета EMB-120 (VQ-BBX, BBY, BCB, BCL), ранее эксплуатировавшихся прекратившей операционную деятельность компанией «Регион-Авиа» и затем проданных екатеринбургскому аэропорту Кольцово. В итоге, к 2012 г. компания имела в своем парке уже 18 самолетов (все «иномарки»), что подняло ее с 17-й строчки рейтинга сразу на восьмую.

Так же существенно усилили свои парки в 2011 г. авиакомпании «Таймыр» (летает под брендом NordStar) и «Ямал», что подняло их с 23-й и 25-й позиций на 11-ю и 12-ю соответственно. «Таймыр» в дополнение к пяти имевшимся Boeing 737-800 получил еще четыре (VQ-BAU, BKR, BQT, BNG) – три семилетних и один двухлетний. Кроме того, в мае 2011 г. на базу авиакомпании «Таймыр» в Красноярске (аэропорт Емельяново) с завода ATR из Тулузы прибыли четыре 46-местных турбовинтовых ATR-42-500 (VQ-BKN, BKO, BKP, BQQ). Все машины – выпуска 2011 г. Отечественных самолетов в парке «Таймыра», состоящего к началу этого года из 13 машин, нет.

«Ямал», в свою очередь, получил в течение года свой шестой Boeing 737-500 (VQ-BNM) и два Boeing 737-400 (VQ-BII, BIK) выпуска 1997–1998 гг., а также освоил эксплуатацию новых для себя типов самолетов – A320 и CRJ-200. Первый A320 «Ямала» (VQ-BNR) выпущен в 1999 г. В ноябре–декабре компания получила



Алексей Михеев

Парк воздушных судов зарубежного производства в авиакомпаниях России (продолжение)

Авиакомпания	Тип самолета	В парке на 01.01.2011	Поставлено в 2011 г.	В парке на 01.01.2012	Итого на 01.01.2012		% в парке а/к	
					по типам	всего		
Северный ветер (Nordwind)	B757-200	7	1	8	8	14	100%	
	B767-300	3	2	5	5			
	A321	–	1	1	1			
Северсталь	CRJ-200	–	3	3	3	3	60%	
Сибирь (S7)	A310	1	–	1	1	29	32	100%
	A319	19	1	20				
	A320	9	–	9				
	B767-300ER	2	–	2	2			
Таймыр (Nordstar)	B737-800	5	4	9	9	13	100%	
	ATR-42	–	4	4	4			
Татарстан	B737-300	2	–	2	5	7	58%	
	B737-400	1	–	1				
	B737-500	2	–	2				
	A319	–	2	2				2
Трансаэро	B737-300	2	2	4	28	71	96%	
	B737-400	5	–	5				
	B737-500	13	2	14				
	B737-800	2	1+2	5				
	B747-200	4	–	–	19			
	B747-300	4	–	4				
	B747-400	7	8	15	13			
	B767-200	3	–	3				
	B767-300	9	1	10				
	B777-200	8	1	9	11			
B777-300	–	2	2					
Уральские авиалинии	A320	12	1	13	22	22	100%	
	A321	3	6	9				
ЭйрБриджКарго (AirBridgeCargo)	B747-200F	2	–	2	11	11	100%	
	B747-300F	1	–	1				
	B747-400F	8	–	8				
ЮТэйр (UTair)	ATR-42	12	–	9	26	83	82%	
	ATR-72	3	14	17				
	B737-400	6	–	6	38			
	B737-500	16	8	24				
	B737-800	–	4	8****	15			
	B757-200	2	2	4				
CRJ-200	11	4	15					
Якутия	B737-700	1	2	3	5	11	35%	
	B737-800	1	1	2				
	B757-200	5	–	5	6			
	B757-200F	–	1	1				
Ямал	B737-400	–	2	2	8	12	50%	
	B737-500	5	1	6				
	A320	–	1	1	1			
	CRJ-200	–	3	3	3			
ВСЕГО		449	124	547		547	50%	

* семь самолетов (три A319, два B737-300 и два B737-500) переданы из парка прекратившей операционную деятельность авиакомпании «Небесный Экспресс»
 ** один CRJ-200LR (VQ-BMK) передан из авиакомпании «Руслайн»
 *** самолеты взяты в лизинг у международного аэропорта Кольцово, который приобрел их в августе 2011 г. у авиакомпании «Регион-Авиа»
 **** четыре самолета (VQ-BJG, BJI, BJJ, BJJ) переданы из парка прекратившей операционную деятельность авиакомпании «Москва»
 Красным фоном выделены авиакомпании, прекратившие операционную деятельность в течение 2011 г., зеленым фоном – авиакомпании, впервые приступившие в 2011 г. к эксплуатации самолетов зарубежного производства, и новые для авиакомпании типы самолетов. В колонке «Поставлено в 2011 г.» жирным шрифтом выделены самолеты, прибывшие новыми



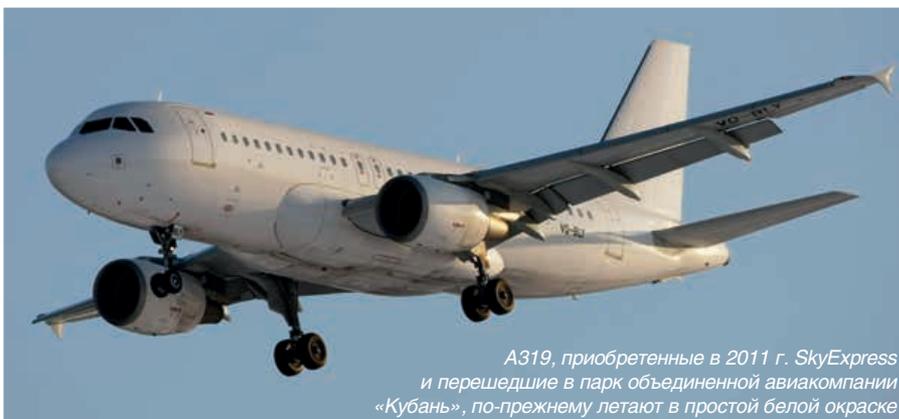
«Колавиа» в прошлом году добавила к двум имевшимся А320 еще один А321

Алексей Михеев

три 10-летних «регионала» CRJ-200LR (VQ-ВРВ, ВРС, ВРД). В итоге, к началу этого года парк «Ямала» стал состоять наполовину из «иномарок».

По четыре самолета получили в минувшем году «Северный Ветер» (Nordwind Airlines) и «Якутия», улучшившие свои позиции и занявшие 10-ю и 14-ю строчки рейтинга. Выполняющий рейсы в интересах туроператора «Пегас-Туристик» чартерный перевозчик Nordwind в 2011 г. начал эксплуатацию своего седьмого Boeing 757-200 (VQ-ВКМ) выпуска 1993 г. и еще двух Boeing 767-200 (VQ-ВМВ, ВМУ) выпуска 1995–1996 гг., а перед самым Новым годом получил свой первый А321 (VQ-ВОВ) 11-летнего возраста. К началу 2012 г. парк компании включал уже 14 самолетов (13 «боингов» и один «эрбас»). «Якутия» же добавила к двум имевшимся Boeing 737-700/800 еще три: два – модели 737-700 (VQ-BLS, BLT) и один – модели 737-800 (VQ-ВМР), выпущенные 10–11 лет назад. Кроме того, пять пассажирских Boeing 757-200 были дополнены первым в России «грузовиком» Boeing 757-200F (VQ-ВОХ) выпуска 1990 г. В результате, к началу этого года доля «иномарок» в парке «Якутии» превысила треть (11 машин).

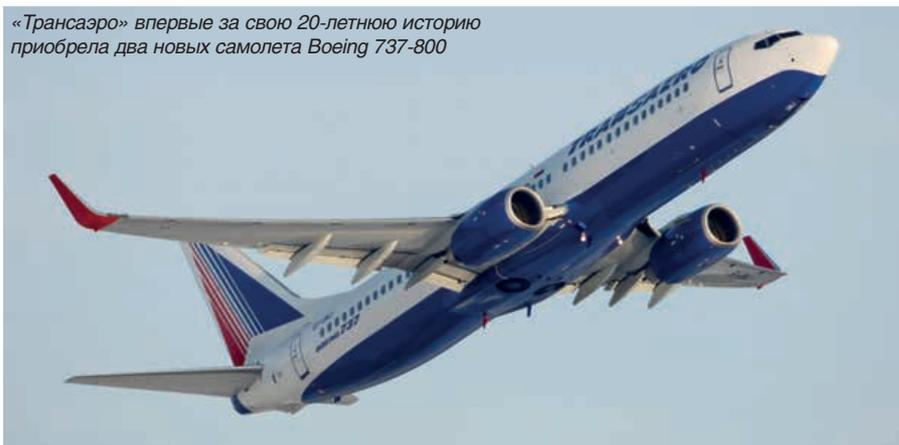
Отдельно нужно сказать об авиакомпании «Кубань» («Авиалинии Кубани»), поглотившей в прошлом году первого российского лоукостера SkyExpress. Незадолго до прекращения операционной деятельности «Небесный экспресс» получил свои первые «эрбасы» – три семилетних А319 (VQ-BLY, ВМН, ВМО), которые уже осенью перешли в парк объединенной «Кубани». Одновременно ей были переданы четыре из семи имевшихся у SkyExpress на начало года «боингов» – пара 737-300 (VP-ВОТ, ВОУ) и пара 737-500 (VP-ВФК, ВНА), а остальные покинули Россию и вернулись к лизингодателям. В итоге «Кубань», имевшая на начало



А319, приобретенные в 2011 г. SkyExpress и перешедшие в парк объединенной авиакомпании «Кубань», по-прежнему летают в простой белой окраске

Алексей Михеев

«Трансаэро» впервые за свою 20-летнюю историю приобрела два новых самолета Boeing 737-800



Алексей Михеев

2011 г. всего три Boeing 737-300, фактически не импортировав за год из-за границы ни одного самолета, закончила его уже с десятью «иномарками» (вторую половину ее парка пока еще составляют отечественные Як-42). Примечательно, что кубанские машины летают в разной окраске: первые три «боинга» компании – в яркой livрее «Кубани» с подсолнухами, четыре бывших «скайэкспрессовских» сохранили окраску лоукостера, а «эрбасы» вовсе так и остаются белыми, без всяких опознавательных знаков.

Остальные компании, эксплуатирующие не менее десяти «иномарок», новых самолето-

тов в прошлом году не получали. Среди них «Нордавиа» и «Донавиа» (15 и 10 Boeing 737 соответственно), грузовая AirBridgeCargo (11 Boeing 747F) и «Владивосток Авиа» (семь А320 и три А330).

Новички и ветераны

Оставшиеся 60 воздушных судов иностранного производства (11% от общего количества) к началу этого года эксплуатировались 12 авиакомпаниями, имевшими от трех до восьми таких самолетов каждая. Часть этих перевозчиков, например «Сахалинские авиатрассы» и «ВИМ-Авиа», уже имели многолетний

опыт использование такой техники, другие же, напротив, получили ее только в прошлом году. Так, первые свои «иномарки» для региональных пассажирских перевозок приобрели в 2011 г. иркутская «ИрАэро» и череповецкая «Северсталь».

«ИрАэро», ранее эксплуатировавшая только турбовинтовые Ан-24 и Ан-26, приступила к полетам на канадских CRJ-200 в мае 2011 г., получив к началу лета уже четыре такие машины. Три из них (VQ-BIY, VIX, BML) выпуска 2001–2002 гг. прибыли из-за границы, еще одна (VQ-BMK) с 2010 г. использовалась «РусЛайном». Приобрела аналогичные самолеты и «Северсталь», до этого пере-

возившая пассажиров на Як-40 (правда, в качестве «бизнес-джетов» у нее уже использовались близкие по конструкции канадские машины CL-300 и CL-604). До конца года компания получила три 11-летних CRJ-200 (RA-67229, 67230, 67231).

Два очередных CRJ-200 в прошлом году вывела на линии и «Ак Барс Аэро» (10-летние VQ-BJZ, BLZ), доведя их количество до семи. А авиакомпания «Татарстан» прибавила к своему флоту из пяти Boeing 737 два довольно «свежих» четырехлетних А319 (VQ-BMM, BNF). В прошлом году было объявлено о грядущей интеграции обоих татарстанских авиаперевозчиков.

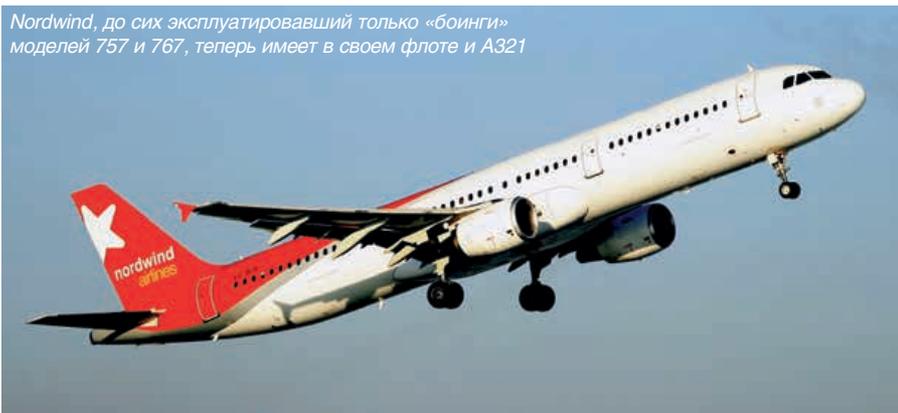
Ветеран использования «иномарок» в нашей стране, компания «Сахалинские авиатрассы», уже много лет использующая канадские турбовинтовые «регионалы» ДНС-8 ранних модификаций, в прошлом году приобрела вторую машину 300-й серии – ДНС-8-300 (RA-67255) выпуска 2002 г. Теперь у САТ четыре «канадца» и три «боинга».

Чартерный «Ай Флай» увеличил парк из трех Boeing 757-200 еще одним – 12-летним EI-ERF. Кроме того, был приобретен первый для авиакомпании А330-300 (EI-ETI), но в Россию до конца прошлого года он прибыть не успел – его эксплуатацию планируется начать к летнему сезону. Компания «Когалымавиа» («Колавиа»), прекратившая с прошлой осени регулярные полеты на самолетах отечественного производства, сконцентрировалась на чартерных перевозках на «эрбасах». Для этого к двум имевшимся А320, летающим с турецкими регистрациями, добавился один 14-летний А321 (EI-ETH). Находящейся в сложном финансово-экономическом положении «Московии» пришлось весной вернуть лизингодателю два из четырех имевшихся Boeing 737NG, но в декабре ее парк снова возрос до трех машин – его пополнил 10-летний Boeing 737-800 (VQ-BPF).

Остальные перевозчики новых машин в прошлом году не получали. «При своих» остались «ВИМ-Авиа» и аффилированная с ней компания «Башкортостан» (восемь и три Boeing 757-200 соответственно), «Газпром авиа» (три Boeing 737-700) и воронежский «Полет» (восемь турбовинтовых SAAB 340 и 2000).

Несколько отечественных операторов «иномарок» в прошлом году ушли в историю, прекратив свою операционную деятельность. В первую очередь, это популярнейший российский дискаунтер «Авианова» (пять ее А320 покинули нашу страну осенью, вернувшись к лизингодателям). Переставшая летать еще в январе

Nordwind, до сих эксплуатировавший только «боинги» моделей 757 и 767, теперь имеет в своем флоте и А321



Сергей Сергеев

«Татарстан» в 2011 г. «разбавил» свой парк из пяти Boeing 737 двумя А319



Сергей Сергеев

«Якутия», имеющая пять пассажирских Boeing 757, в прошлом году приобрела первый «грузовик» той же модели



Авиакомпания «Якутия»

«РусЛайн» подошел к 2012 г. уже с 15 региональными 50-местными CRJ-100 и CRJ-200



Алексей Михеев

«Москва» (бывший «Атлант-Союз») наиболее современные свои «боинги» модели 737-800 передала компании «ЮТэйр», а более старые (737-300) вернула лизингодателям. Судьба приобретенных в свое время перевозчиком турбовинтовых ЕМВ-120 неясна — вероятно, они пока так и не нашли новых хозяев. А вот прекративший в 2011 г. полеты «Регион-Авиа» продал в августе свои «эмбраеры» екатеринбургскому аэропорту Кольцово, который, в свою очередь, передал их в лизинг «РусЛайну» в рамках запущенной совместной программы региональных авиаперевозок. О судьбе самолетов бывшего «Небесного экспресса» уже говорилось выше: семь из них перешли объединенной авиакомпании «Кубань», остальные «боинги» вернулись лизингодателям.

Пошлины и субсидии

Одним из существенных факторов, препятствовавших массовому ввозу в Россию воздушных судов зарубежного производства на протяжении долгого времени являлось обложение импортеров немалой таможенной пошлиной (20% от стоимости ввозимого самолета), что в сочетании с налогом на добавленную стоимость увеличивало фактические затраты на приобретение самолетов за границей почти на 40%. От уплаты таможенных пошлин по специальным распоряжениями правительства в свое время были освобождены только «Аэрофлот» и «Трансаэро», что, с одной стороны, позволило им тогда стать по сути монополистами в эксплуатации современных западных авиалайнеров, а с другой — вызывало серьезное недовольство у других участников рынка.

В условиях старения парка гражданской авиации страны и неудовлетворительных темпов поставок новых отечественных воздушных судов власти пошли навстречу перевозчикам, и в последние годы

Новичком в эксплуатации «иномарок» стала иркутская компания «ИрАэро», начавшая в прошлом году полеты на четырех CRJ-200



Юрий Каберник

последовательно был принят ряд решений, по которым временно отменялись таможенные пошлины на ряд категорий пассажирских и транспортных самолетов, фактически не производимых российской авиапромышленностью.

По состоянию на начало 2012 г., таможенными пошлинами не облагаются все ввозимые из-за границы пассажирские самолеты с количеством пассажирских мест до 50 включительно, от 111 до 160 и свыше 219, а также безрамповые грузовые самолеты со взлетной массой более 370 т. Платить 20% таможенной пошлины теперь надо только за пассажирские авиалайнеры с 51–110 и 161–219 креслами — т.е. за прямые аналоги выпускаемых отечественным авиапромом самолетов Ан-148, SSJ100 и Ту-204, а также разрабатываемого МС-21.

Из популярных сегодня на российском рынке авиалайнеров в категорию освобожденных от таможенных пошлин попадают региональные самолеты АТR-42, CRJ-100/200, DHC-8-200/300, ЕМВ-120, SAAB 340/2000, среднемагистральные А319 (во всех вариантах компоновки), А320 (с двухклассной компоновкой), А321 (с наиболее плотной одноклассной компоновкой), Boeing 737-300/400/700 (всех вариантов), 737-500 («фулл-эконом»), 737-800 (с бизнес-классом), 757-200 (в одноклассной компоновке), а также

все дальнемагистральные А330, Boeing 747, 767, 777 и новейшие Boeing 787 и А350ХWB. Платить таможенную пошлину в 20% нужно за «регионалы» АТR-72, среднемагистральные лайнеры А320 и Boeing 737-800 в компоновке «фулл-эконом», а также А321 и Boeing 757-200 с бизнес-классом. Очевидно, что теперь среднемагистральные самолеты в подобных компоновках российские авиакомпании покупать вряд ли будут. Что касается гру-



зовых самолетов, то нулевая ставка таможенных пошлин продолжает действовать на ввоз различных модификаций Boeing 747F, но другие импортные «грузовики» у российских операторов особым спросом пока и не пользуются.

С учетом необходимости восстановления парка российской региональной авиации и самолетов местных воздушных линий в свете прогрессирующего списания устаревших советских Як-40, Ан-24 и Ту-134 (в т.ч. после введения требований наличия на борту с 1 января 2012 г. систем оповещения об опасном сближении с землей EGWS и опасном сближении воздушных судов в воздухе TCAS, затраты на установку которых сопоставимы с остаточной стоимостью самих этих самолетов), в январе 2012 г. было выпущено постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил возмещения за счет средств федерального бюджета российских авиакомпаниями части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые ими от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок».

Указанное постановление должно подстегнуть перевозчиков к приобретению современных региональных лайнеров и самолетов местных воздушных линий западного производства — новых и поде-

ржанных, но не старше 10 лет. Размер субсидии определяется в 30% от отпускной стоимости воздушного судна с количеством посадочных мест от 4 до 20, 20% — для 21–50-местных и 15% — для 51–72-местных. Применение этого механизма, по замыслу разработчиков документа, позволит региональным авиакомпаниям форсировать приобретение самолетов европейского и канадского производства — в первую очередь, ставших уже популярными в нашей стране ATR-42 и ATR-72, CRJ-200 и DHC-8-300.

Что покупаем

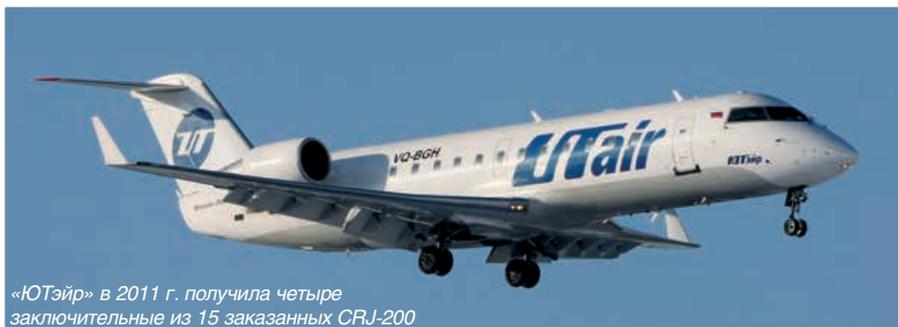
Одновременно с ростом в 2011 г. общего объема поставок зарубежных воздушных судов российским компаниям несколько изменилась и структура импорта. В то время, как доля прибывающих среднемагистральных лайнеров осталась примерно на том же уровне (чуть более половины общего объема поставок), существенно возрос интерес отечественных перевозчиков к «регионалам»: если в 2009 г. их доля в общем объеме импорта составляла 13%, то в 2010-м — уже 22%, а в 2011-м — 33%.

Из 19 прибывших в Россию широкофюзеляжных дальнемагистральных пассажирских лайнеров почти половина (восемь машин) пришлось на 352-местные Boeing 747-400 для «Трансаэро».

Четыре Boeing 777 были представлены разными модификациями: 306-местным 777-200 и двумя 373-местными 777-300 для той же «Трансаэро» и 364-местным 777-200ER для «Оренбургских авиалиний». «Аэрофлот» получил четыре следующих 302-местных А330-300. Два 304-местных Boeing 767-300ER приобретены «Северным ветром», а один 270-местный — «Трансаэро».

Число прибывших в Россию в прошлом году среднемагистральных узкофюзеляжных лайнеров вместимостью от 120 до 230 пассажиров возросло, по сравнению с 2010 г., с 39 до 64. При этом, как и годом раньше, самолеты Boeing 737 пользовались у российских покупателей несколько большей популярностью, чем лайнеры семейства А320 — было поставлено 35 и 24 машины соответственно. Более половины «боингов» пришло в версиях 737-700/800 «нового поколения»: в парк семи авиакомпаний поступило 20 таких самолетов, в то время как на 15 представителей «классики» Boeing 737-300/400/500 польстились только три перевозчика. «Эрбасовские» среднемагистральные самолеты (шесть А319, десять А320 и восемь А321) приобрели в 2011 г. восемь российских компаний. Еще пять прибывших в Россию узкофюзеляжных самолетов были представлены моделью Boeing 757-200, включая один «грузовик» для «Якутии».

Возросшие почти в 2,5 раза поставки «регионалов» (41 машина против 17 в 2010 г.) включали 22 реактивных 50-местных CRJ-100/200, приобретенных «Ак Барс Аэро», «ИрАэро», «РусЛайном», «Северсталью», «ЮТэйром» и «Ямалом», и 19 турбовинтовых машин. В числе последних, в первую очередь, нужно назвать 14



«ЮТэйр» в 2011 г. получила четыре заключительные из 15 заказанных CRJ-200

Череповецкая «Северсталь», до сих пор эксплуатировавшая только Як-40 и «бизнес-джеты», в прошлом году приступила к перевозкам пассажиров на трех CRJ-200



новых ATR-72-500 для «ЮТэйра» и четыре новых ATR-42-500 для «Таймыра». Кроме того, «Сахалинские авиатрассы» начали полеты на канадском DHC-8-300. Стоит заметить, что в течение 2010 г. в Россию пришло всего четыре импортных «турбопропа» шведского производства.

70% импортированных в 2011 г. воздушных судов ранее эксплуатировались другими перевозчиками, при этом шесть из них были выпущены более 15 лет назад (это относится к четырем из пяти поступивших в страну Boeing 757, а также одному Boeing 767 «Северного ветра» и одному Boeing 777-200 «Трансаэро»). Больше всего было импортировано лайнеров в возрасте от 7 до 12 лет. В то же время ощутимо возросла доля новых самолетов, что не может не вселять оптимизма. Таковых в прошлом году оказалось 38 (30% всего импорта). Новые лайнеры, непосредственно с заводов-изготовителей, в 2011 г. получили «ЮТэйр» (четыре Boeing 737-800 и 14 ATR-72-500), «Аэрофлот» (восемь A320 и четыре A330-300), «Таймыр» (четыре ATR-42-500), «Трансаэро» и «Глобус» (по два Boeing 737-800). Для сравнения: в 2010 г. в Россию прибыло всего семь новых лайнеров (все – в «Аэрофлот»).

Основной формой поставок по-прежнему остается операционный лизинг, по истечении срока которого лайнеры возвращаются их зарубежным владельцам. По-прежнему нечасто еще используется схема финансового лизинга, после завершения которого воздушное судно переходит в собственность эксплуатанта. Также редки случаи покупки самолетов в собственность. В связи с этим подавляющее большинство летающих в России «иномарок», как и раньше, регистрируются на Бермудах (VQ-B**, ранее VP-B**) и в Ирландии (EI-***). Редким исключением является пара A320 «Колавия», зарегистрированных в Турции (TC-***). Российскую регистрацию среди магистральных и региональных воздушных судов зарубежного производства носят лишь машины «ВИМ-Авиа», «Башкортостана», «Сахалинских авиатрасс», «Газпромавиа» и «Северстали».

Что дальше?

К началу этого года доля иностранных воздушных судов среди дальнемагистральных пассажирских самолетов российских авиакомпаний составила 80%, а если рассматривать только авиалайнеры, выполняющие коммерческие перевозки (т.е. без учета Ил-96-300 и Ил-62М «президентского» авиаотряда и 223-го Летного отряда), то достигла уже 93%. Нет сомнений, что количество дальнемагистраль-

ных «иномарок» в России будет только увеличиваться.

Так, «Аэрофлот» продолжает закупки A330-300 (с начала года получен еще один, ожидается пять следующих), подписаны контракты на 16 Boeing 777-200ER/300ER с поставкой в 2013–2017 гг., с 2014 г. должны начаться поставки 22 новейших Boeing 787-8, с 2018 г. – и 22 Airbus A350-900. «Трансаэро» рассчитывает до середины этого года получить еще четыре Boeing 747-400, пару Boeing 777-300 (один уже поставлен) и два Boeing 767-300, заказаны также по четыре новых Boeing 787, A380 и Boeing 747-8I (поставки могут начаться с 2014, 2015 и 2016 гг. соответственно). «ЮТэйр» планирует с середины года начать эксплуатацию Boeing 767-200 (заказано восемь машин). В ближайшее

«ЮТэйр» за год успел ввести в эксплуатацию 14 из 20 заказанных новых ATR-72-500



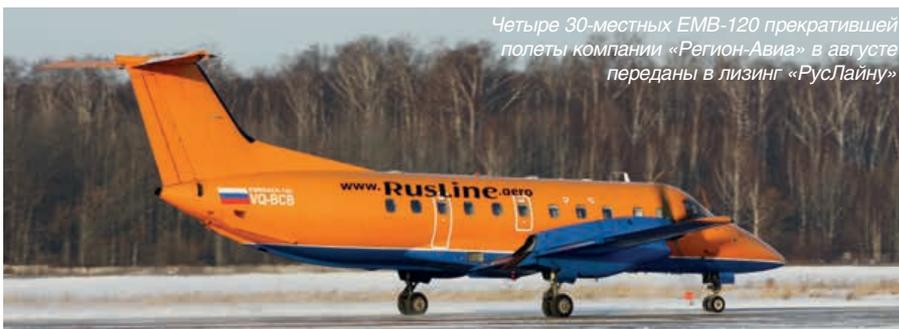
Алексей Михеев

Nordstar в мае получил в Тулузе четыре новых ATR-42-500, заказав осенью еще и пять новейших ATR-42-600



ATR

Четыре 30-местных Emb-120 прекратившей полеты компании «Регион-Авиа» в августе переданы в лизинг «РусЛайну»



МиланНН

время ожидают еще один Boeing 777-200 в «Оренбургских авиалиниях». Три–четыре Boeing 767-300ER в следующем году планирует приобрести «Якутия». До четырех A330-300 ждут в I Fly (первый должен прибыть уже в марте). Рассматривают варианты приобретения дальнемагистральных лайнеров «Уральские авиалинии» и ряд других отечественных компаний.

Продолжит расти и доля «иномарок» среди эксплуатируемых российскими компаниями среднемагистральных самолетов, уже превысившая 80% (если не учитывать «некоммерческие» Ту-154М, Ту-204 и Ту-214 из состава СЛО «Россия» и 223 ЛЮ она сейчас достигает 88%). Вывод из эксплуатации Ту-154М продолжается, новые «коммерче-

ские» Ту-204 и Ту-214 не заказываются, нет пока твердых контрактов и на модернизированный Ту-204СМ, а поставки перспективного MC-21 начнутся не раньше 2016–2017 гг. В то же время «Аэрофлот» ожидает еще восемь новых A320 и A321 (один уже поставлен с начала года), в группу компаний «Аэрофлот» после 2013 г. должны поступить и 50 заказанных «Ростехнологиями» Boeing 737-700/800/900ER. «Трансаэро» до конца этого года ожидает не менее шести Boeing 737-700/800 (один уже поставлен), а минувшим летом разметила заказ на восемь новейших A320neo (поставки могут начаться с 2017 г.). S7 Airlines до середины года планирует получить шесть новых A320 (два уже прибыли), а «Глобус» – три Boeing 737-800.



Олег Чаллин

«ЮТэйр» прошлым летом подписала контракт на покупку 33 новых Boeing 737-800 и семи 737-900ER. «Якутия» рассчитывает до середины десятилетия получить еще шесть Boeing 737-700/800, а «Уральские авиалинии» — еще восемь A320 (один уже прибыл). Второй A321 ждут в этом году в Nordwind, а еще два Boeing 737-500 — в «Ямале». Нет сомнений, что продолжатся закупки узкофюзеляжных «боингов» и «эрбасов» и другими участниками рынка.

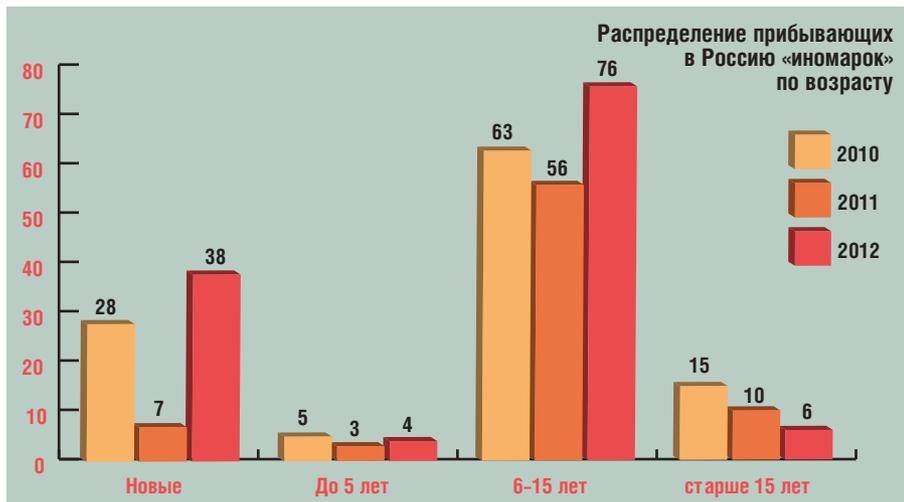
Единственный сегмент рынка пассажирских авиалайнеров, где пока сохраня-

ется весьма высокий процент самолетов отечественной конструкции — региональные линии. Однако и здесь доля «иномарок» растет, уже достигнув 19% среди реактивных машин и 26% — среди турбовинтовых. В этом году поставки импортных «регионалов» в Россию продолжатся. Так, «ЮТэйр» намерен получить еще шесть новых ATR-72-500 по прошлогоднему контракту на 20 машин, а «Таймыр» заказал минувшей осенью пять новейших ATR-42-600. Кроме того, в рамках планируемой интеграции с «Нордавиа», Nordstar

уже получил в январе один из нескольких заказанных ATR-42-500. «Якутия» рассчитывает в ближайшее время закупить до девяти DHC-8-300, а «Ямал» планирует в этом году получить еще четыре CRJ-200. С учетом упоминавшегося выше постановления Правительства о субсидировании лизинговых платежей за импортируемые региональные самолеты, скоро можно ожидать новых заказов на такие машины, в т.ч. со стороны небольших отечественных авиакомпаний, ранее «иномарки» не эксплуатировавших.

И если отечественный авиапром сейчас еще может противопоставить экспансии на российский рынок реактивных «регионалов» освоенные недавно в серийном производстве современные лайнеры SSJ100 и Ан-148 (этому способствует и возведенный государством барьер на поставки их современных зарубежных аналогов — CRJ700/900/1000 и Embraer E170/175/190/195, не сертифицированных AP МАК), то с турбовинтовыми машинами ситуация гораздо сложнее. Ан-140 выпускается в Самаре сейчас только по военным заказам, да и то крайне медленными темпами, а производство Ил-114 осталось в Ташкенте. Поэтому отечественные перевозчики все пристальнее присматриваются не только к уже завоевавшим у нас популярность самолетам ATR и DHC-8, но и к пока не сертифицированным в России Bombardier Q400 и даже китайским MA60.

Хотелось бы верить, что начавшаяся коммерческая эксплуатация Ан-148 и «Суперджетов» позволит перевозчикам восстановить утрачивавшийся на протяжении всех постсоветских лет кредит доверия к отечественному производителю. Иначе кто будет покупать MC-21, когда он выйдет на линии во второй половине десятилетия? 



Распределение поставлявшихся в 2009–2011 г. в Россию «иномарок» по типам

Тип	2009	2010	2011
A319/320/321	42	13	24
A330	8	3	4
B737	40	21	35
B747	2	8	8
B757	4	5	5
B767	–	4	3
B777	1	5	4
CRJ-100/200	8	13	22
ATR	–	–	18
DHC-8	1	–	1
EMB-120	5	–	–
SAAB	–	4	–
Итого	111	76	124

Superjet – теперь и в ливрее SkyTeam

В начале марта «Аэрофлот» ввел в эксплуатацию свой шестой новый региональный самолет Sukhoi Superjet 100, получивший регистрационный номер RA-89005 и, в отличие от ранее поставленных перевозчику «суперджетов», окрашенный в цвета международного авиаальянса SkyTeam. Этот самолет с заводским №95013 поднялся в первый полет в Комсомольске-на-Амуре 16 января, став седьмым серийным SSJ100 и первым, выпущенным в этом году. Акт сдачи-приемки самолета был подписан «Аэрофлотом» 28 февраля, и 5 марта он перелетел в московское Шереметьево, а уже 7 марта вышел на линии, выполнив первые пассажирские рейсы в Астрахань и Нижний Новгород.

Как и пять предыдущих SSJ100, новый лайнер поставлен «Аэрофлоту» в финансовый лизинг по договору с компанией «ВЭБ-лизинг». Всего по имеющемуся контракту планируется поставка национальному перевозчику 30 самолетов SSJ100-95B в двухклассной компоновке на 87 мест (12 – в бизнес-классе и 75 – в экономическом). Четыре следующих «суперджета» (№95016, 95014, 95017, 95018) планируется передать «Аэрофлоту» до середины этого года, после чего компания начнет получать самолеты с измененной комплектацией. Предполагается, что позднее на ана-



Сергей Сергеев

логичные будут заменены и первые десять поставленных лайнеров.

Очередной, седьмой SSJ100 для «Аэрофлота» (№95016, получит регистрацию RA-89008) поднялся в первый полет в Комсомольске-на-Амуре 2 марта, до конца месяца за ним может последовать еще один (№95014, RA-89006).

К 1 марта пять «суперджетов» выполнили на маршрутах «Аэрофлота» почти 1850 рейсов, проведя в воздухе более 3250 часов. Предыдущий, пятый SSJ100 (№95015, RA-89007) вышел на линии компании 30 января.

Кроме «Аэрофлота», два самолета SSJ100 должны быть поставлены в этом году авиакомпаниям «Якутия», а в 2013 г. могут начаться поставки «ЮТэйру» – окончательный контракт на 24 машины для этого перевозчика предполагается заключить в ближайшие меся-

цы. Кроме того, в феврале стало известно о том, что шесть SSJ100 планирует в ближайшее время заказать авиакомпания «Трансаэро». Как сообщила 21 февраля журналистам генеральный директор «Трансаэро» Ольга Плешакова, первые два «суперджета» компания рассчитывает получить в 2015 г., начав перевозки на них из петербургского аэропорта Пулково. Еще четыре SSJ100 «Трансаэро» планирует базировать в московских Внуково и Домодедово и, возможно, в Хабаровске.

В заключение, несколько слов о необычной окраске нового «суперджета». По существующим в SkyTeam правилам, часть самолетов авиакомпаний альянса должны нести его фирменную ливрею. Чем крупнее перевозчик, тем больше в его парке самолетов в окраске альянса. Как правило, это один на

каждую сотню лайнеров в парке авиакомпании. Так например, у располагающей флотом из 716 самолетов американской компании Delta ливрею SkyTeam к началу этого года имели семь. У China Southern (351 лайнер), Air France (253), KLM (113) и Aero Mexico (107) таковых имелось по два, у Alitalia (155), Korean Air (142), Vietnam Airlines (72), Air Europa (43), Czech Airlines (38) и TAROM (24) – по одному. Два лайнера планирует окрасить в цвета альянса China Eastern (к началу года имела 289 самолетов), один – Kenya Airways (33) и еще один – Alitalia. Располагавший к 2012 г. парком из 114 лайнеров «Аэрофлот» теперь также имеет два самолета – носителя ливреи альянса SkyTeam, в который компания вошла в 2006 г. Первый из них, дальнемагистральный A330-300 (VQ-BCQ), вышел на линии в конце 2009 г. **А.Ф.**

Первый Boeing 747-8F уже в России



Сергей Сергеев

5 февраля в московский аэропорт Шереметьево прибыл первый грузовой самолет Boeing 747-8HVF (VQ-BLR), заказанный авиакомпанией «ЭйрБриджКарго». В первый полет эта машина с заводским

№37581 (серийный №1448) поднялась в Эверетте 28 декабря прошлого года, а торжественная церемония передачи заказчику состоялась там 28 января. Всего «ЭйрБриджКарго» (входит в группу компаний авиакомпаний

«Волга-Днепр») заказала пять новейших грузовых самолетов Boeing 747-8F.

«Получение нового Boeing 747-8F подтверждает приверженность интересам наших заказчиков. Компания инвестирует в при-

обретение современных самолетов с тем, чтобы продолжать расширять нашу маршрутную сеть, – заявила исполнительный президент авиакомпании «ЭйрБриджКарго» Татьяна Арсланова. – С получением Boeing 747-8F и выводом из эксплуатации ранних модификаций самолетов семейства Boeing 747 мы будем иметь самый молодой парк грузовых самолетов в отрасли».

Второй Boeing 747-8F ожидают в «ЭйрБриджКарго» в апреле, третий – осенью, а еще два – в 2013 г. Контрактом предусмотрен также опцион еще на пять самолетов. **А.Ф.**

8-й

Международный авиационно-космический салон



“АВІАСВІТ-ХХІ”

Украина, Киев

27 сентября – 1 октября 2012 года



Генеральный распорядитель экспозиции Салона:
Государственная корпорация “ВЕКТОР”

Адрес: 04080, Украина, Киев, ул. Фрунзе, 19-21

Тел.: +380 (44) 462-5367, +380 (44) 455-9390

Факс: +380 (44) 462-5364

E-mail: info@aviasvit.com.ua

www.aviasvit.com.ua



ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКИЕ БАТАЛИИ

Airbus против Boeing в 2011 году

Владимир ЩЕРБАКОВ



Марина Лысцева

В 2012 г. новым, уже восьмым эксплуатантом крупнейших в мире пассажирских авиалайнеров A380 станет компания Malaysia Airlines. На сборке в Тулузе – третий A380 для малайзийского перевозчика (№084), февраль 2012 г.



Головной Boeing 747-8F из пяти заказанных российской авиакомпанией «ЭйрБриджКарго» уходит в первый полет в Эверетте, 21 декабря 2011 г.

Как и предсказывали многие эксперты, результаты трансатлантического соперничества ведущих мировых производителей пассажирских авиалайнеров в минувшем году не преподнесли каких-либо неожиданных сюрпризов: Airbus вновь обошел Boeing как по поставкам самолетов, так и по новым заказам. В свою очередь, американские авиастроители добились в 2011 г. ряда важных достижений, которые вполне могут повлиять на дальнейшее развитие многолетнего противостояния двух гигантов. В прошлом году завершилась сертификация и начаты поставки заказчикам новейших моделей 787 и 747-8F, стартовала программа создания модернизированных 737MAX и заключены первые крупные контракты на них. С другой стороны, и европейцы, объявившие немного раньше конкурента о запуске проекта A320neo, сумели продать в течение 2011 г. огромное количество таких самолетов, а в конце года приступили к сборке своего первого A350XWB.

Финансы

Начнем наш обзор с финансовых показателей. Boeing объявил о получении в 2011 г. совокупной выручки 68,7 млрд долл. (в 2010 г. – 64,3 млрд долл., прирост на 7%) и чистой прибыли в 4,0 млрд долл. (годом раньше – 3,3 млрд долл., рост на 21%). Маржа составила 8,5% (в 2010 г. – 7,7%), а прибыль на одну акцию – 5,34 долл. (годом раньше – 4,45 долл.). Стоимость портфеля заказов достигла 356 млрд долл., что на 34,6 млрд долл. больше, чем по итогам 2010 г.

Финансовые результаты по подразделению «Гражданские самолеты» выглядят следующим образом: выручка – 36,2 млрд долл. (в 2010 г. – 31,8 млрд долл., прирост 14%), маржа – 9,7% (9,4%), портфель заказов – около 296 млрд долл. Следует

отметить, что 26 января 2011 г., при подведении итогов за 2010 г., руководство Boeing объявило о планах на 2011 г., которыми, в частности, намечалось обеспечить выручку гражданского подразделения в размере 36–38 млрд долл. и маржу на уровне 7,5–8,5%. Как видим, компания выполнила свой план, правда, едва преодолев его нижнюю границу.

Целевыми показателями компании Boeing на 2012 г. определены получение выручки 78–80 млрд долл. по корпорации в целом и 47,5–49,5 млрд долл. – по подразделению «Гражданские самолеты». Предполагается поставить заказчикам 585–600 авиалайнеров (в т.ч. 70–85 Boeing 787 и 747-8). На НИОКР компания планирует потратить порядка 3,3–3,5 млрд долл.

Совокупная выручка концерна EADS, в который входит компания Airbus, по итогам 2011 г. в целом составила 49,1 млрд евро, что на 7% лучше показателя предыдущего года. Основной вклад внес Airbus, заработавший в минувшем году 33,1 млрд евро (в 2010 г. – 30,0 млрд евро) – рост на 10% был обеспечен в первую очередь за счет увеличившихся поставок самолетов семейства A320 и A380. Гражданские программы Airbus обеспечили выручку 31,2 млрд евро (годом раньше – 27,7 млрд евро, рост на 12,6%).

Чистая прибыль концерна EADS в 2011 г. немного превысила 1,0 млрд евро, что на 87% больше результата предыдущего года (553 млн евро). Прибыль на акцию составила 1,27 евро (в 2010 г. – 0,68 евро на акцию), благодаря чему совет директоров посчитал возможным выплатить дивиденды в размере 0,45 евро на акцию. «Я счастлив, что мы можем разделить хорошие результаты работы с нашими акционерами путем выплаты существенно больших дивидендов», – отметил в этой связи главный финансист концерна Ханс Петер Ринг.

Поставки и заказы самолетов Airbus и Boeing в 2011 г.			
Модель	Поставки	Заказы нетто	Портфель заказов
Airbus			
A319/320/321	421	1348	3345
A330	87	83	351
A350	–	-31	555
A380	26	19	186
Всего	534	1419	4437
Boeing			
737	372	551	2365
747	9	-1	97
767	20	42	72
777	73	200	380
787	3	13	857
Всего	477	805	3771
Итого	1011	2224	8208

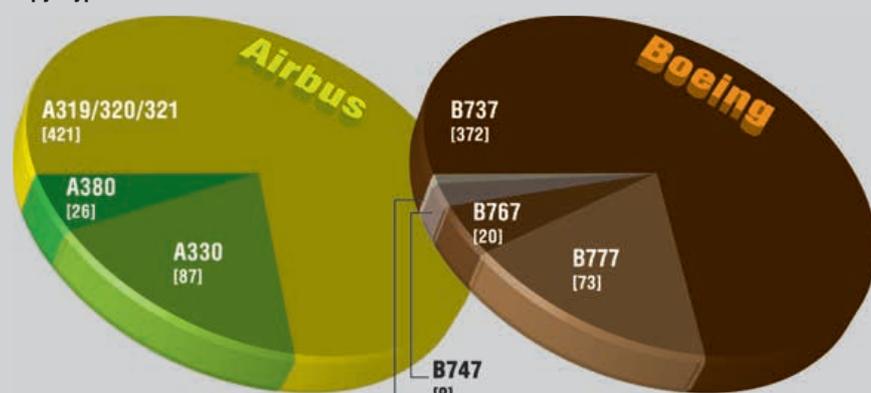
Поставки самолетов Boeing и Airbus на 1 января 2012 г.		
Модель	Годы поставок	Количество
Boeing		
707	1958–1994	1011
727	1963–1984	1831
737	с 1967	7009
747	с 1969	1426
757	1982–2005	1049
767	с 1982	1014
777	с 1995	983
717	1998–2006	156
787	с 2011	3
Всего		14 482
Airbus		
A300	1974–2007	561
A310	1983–1998	255
A320	с 1988	4947
A330	с 1993	837
A340	1993–2010	375
A380	с 2007	67
Всего		7042

Стоимость портфеля заказов концерна EADS на конец декабря 2011 г. составила 541,0 млрд евро (прирост на 21%), в т.ч. по компании Airbus – 495,5 млрд евро (годом ранее – 400,4 млрд евро), из которых на гражданский сегмент пришлось 475,5 млрд евро (в 2010 г. – 378,9 млрд евро).

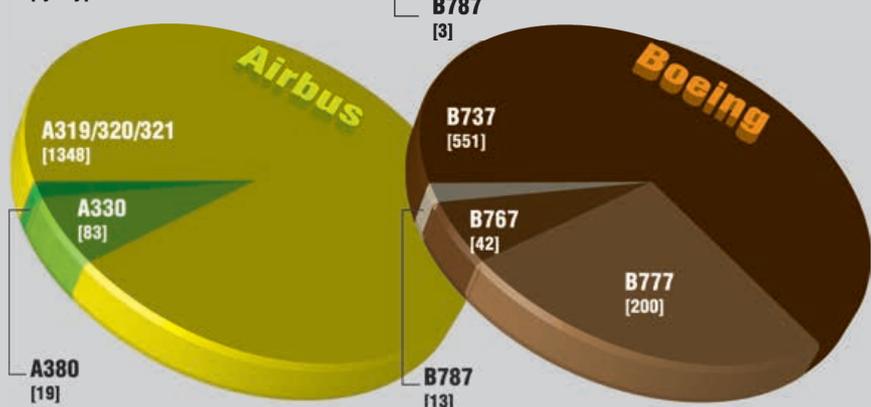
На НИОКР в 2011 г. в EADS потратили почти 3,2 млрд евро, в т.ч. по гражданским программам компании Airbus – почти 2,5 млрд евро (в 2010 г. – 2,3 млрд евро).

Планами EADS на 2012 г. предусматривается получение выручки по кон-

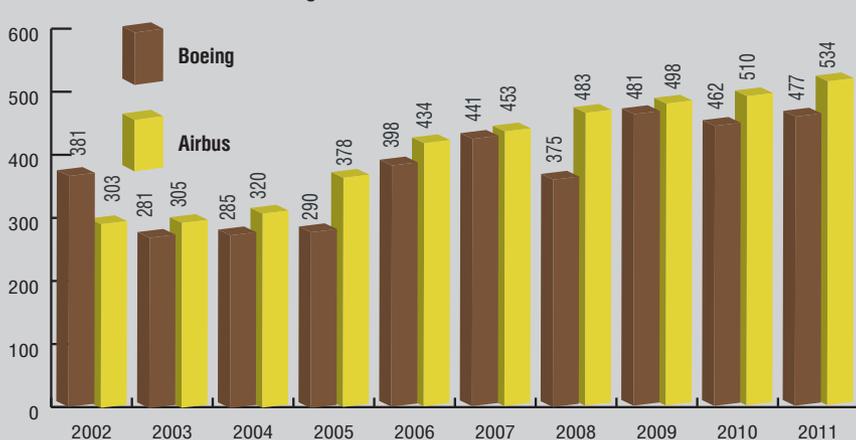
Структура поставок



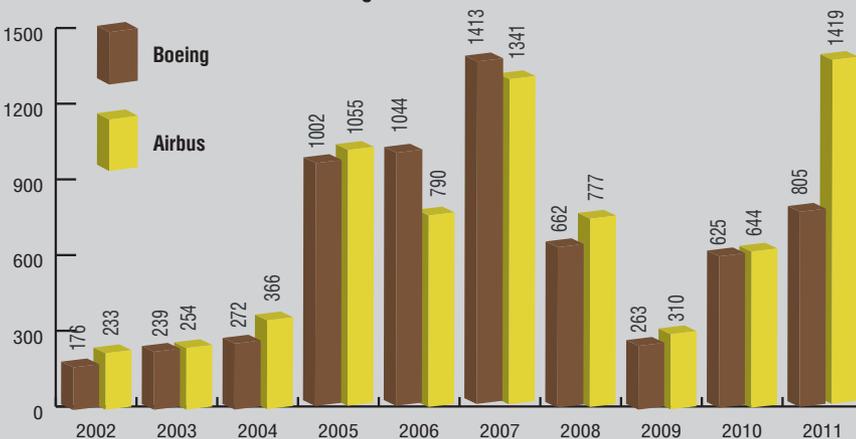
Структура заказов



Поставки самолетов Boeing и Airbus за 10 лет



Объем заказов компаний Boeing и Airbus за 10 лет



черну не менее чем на 6% больше, чем в 2011 г., и обеспечение поставки заказчикам порядка 570 самолетов Airbus.

Поставки: сюрприза не произошло

Как и ожидалось многими экспертами, минувший год вновь стал победным для Airbus. Тот факт, что компания уже девятый год подряд обходит своего заокеанского конкурента по объему поставок и в очередной раз – по заказам (за последнее десятилетие европейцы уступили по этому показателю американцам только в 2006–2007 гг.), при этом постоянно, раз за разом, бьет собственные рекорды, говорит только об одном – руководство Airbus правильно выбрало стратегию развития компании, что, в итоге, и позволило ей прочно занять позиции мирового лидера в рассматриваемом сегменте авиационной промышленности.

Согласно обнародованному 17 января 2012 г. в Гамбурге официальному отчету, европейская авиастроительная компания поставила в прошлом году разбросанным по всему миру 88 заказчикам 534 авиалайнера, что оказалось на 24 машины больше результата 2010 г. Наибольший успех выпал на долю семейства A320 – покупатели получили в течение года 421 такой авиалайнер (в 2010 г. – на 20 меньше). На сегодня на самолеты этого семейства было получено свыше 8250 заказов от 340 авиакомпаний, из которых более 4900 – уже выполнены. Далее, в порядке убывания, следуют поставки A330 (87 авиалайнеров, включая четыре «грузовика» A330-200F, ровно столько же, как и в 2010 г.) и A380 (26, что на 8 самолетов больше, чем годом раньше).

В декабре 2011 г. Airbus прошел важную для себя веху: заказчику был поставлен «юбилейный» 7000-й самолет в истории компании – им стал A321, полученный американским авиаперевозчиком US Airways, обладающим крупнейшим в мире



Один из двух новых Boeing 737-800, полученных в прошлом году с завода в Рентоне российской компанией «Глобус» (входит в группу S7 Airlines)

Алексей Михеев

7009 самолетов). Из ныне выпускаемых лайнеров далее следуют модели 747 (1426 единиц с 1969 г.), 767 (1014 с 1982 г.) и 777 (983 самолета с 1995 г.).

Заказы: Airbus вновь ставит рекорды

За прошедший год Airbus сумел продать своим партнерам по всему миру в общей сложности 1608 гражданских авиалайнеров. С учетом расторжения за тот же период нескольких ранее заключенных контрактов суммарный объем «чистых» заказов составил 1419 лайнеров — это рекорд не только национального, но, пожалуй, и мирового значения. Предыдущий подобный рекорд Airbus поставил четыре года назад — в 2007 г. сейлерам евроконсорциума удалось собрать 1458 «грязных» заказов и 1341 «чистый». Стоимость нынешнего рекорда по «чистым» заказам составила 140 млрд долл. в каталожных ценах, что составляет порядка 54% общемирового объема заказов авиалайнеров вместимостью более 100 кресел.

Наибольшей популярностью среди заказчиков в прошлом году пользовались авиалайнеры семейства A320 — их было продано 1348 единиц, из которых 1226 пришлось на перспективную модернизированную модель A320neo. Такие машины заказали 23 авиакомпании. Последнее позволило руководству производителя объявить о том, что A320neo стал «самым быстро продаваемым авиалайнером в мире». Представителями консорциума заявлено, что такое огромное количество заказов потребует нарастить темп выпуска A320 не менее чем до 42 самолетов в месяц.

Кроме того, в 2011 г. компании удалось получить «чистые» заказы на 19 лайнеров

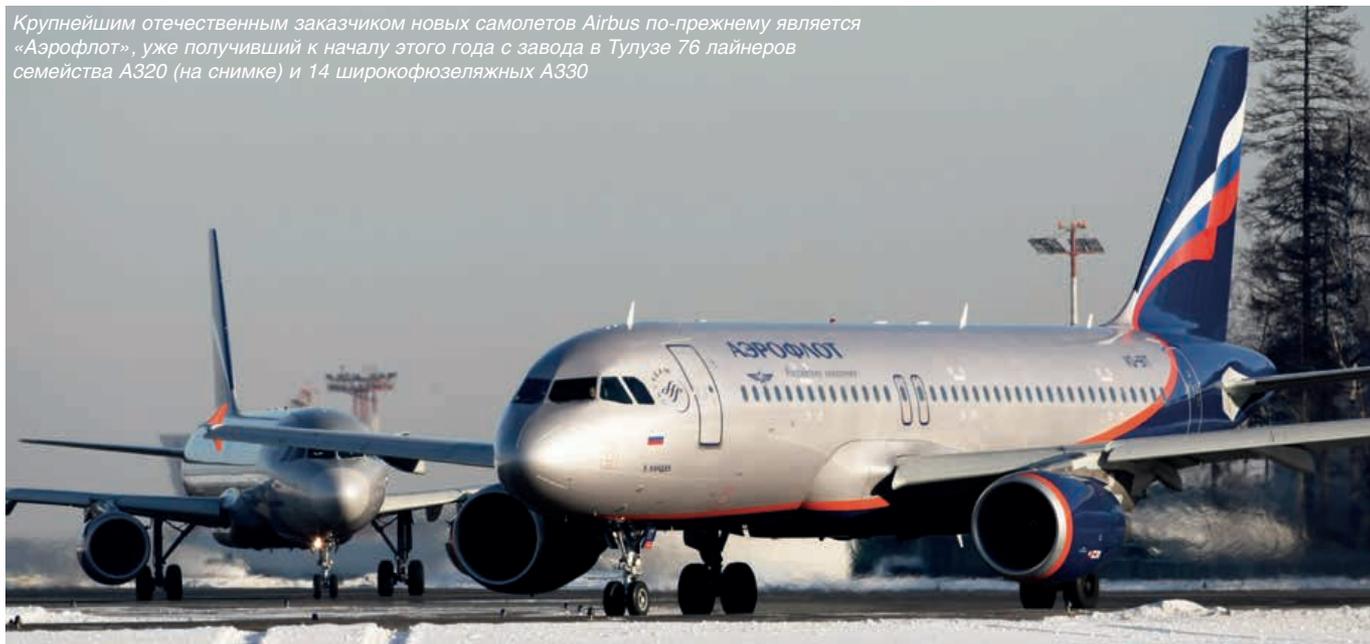
парком лайнеров марки Airbus. 6000-й самолет (им стал A380 для Emirates) был передан в январе 2010 г., 5000-й (A330-200 для Qantas) — в декабре 2007-го, 4000-й — в сентябре 2005-го, 3000-й — в июле 2002-го, 2000-й — в мае 1999-го, 1000-й — в марте 1993-го, тогда как самый первый — в 1974 г., это был A300B2 для Air France. Таким образом, отчетливо видно стремительное увеличение темпов поставок авиалайнеров европейского авиастроительного гиганта. Всего к началу 2012 г. к заказчикам отправилось уже 4947 самолетов семейства A320 (поставки осуществляются с 1988 г.), 561 — A300 (1974—2007 г.), 255 — A310 (1983—1998 г.), 837 — A330 (с 1993 г.), 375 — A340 (1993—2010 г.) и 67 — A380 (поставки начаты в 2007 г.).

Американская компания Boeing сумела за 2011 г. поставить заказчикам 477 авиалайнеров (в 2010 г. — 462, прирост на 3%), уступив конкуренту, таким образом, более полусотни машин. Наиболее популярны-

ми оказались самолеты семейства Boeing 737 — их было передано заказчикам 372 единицы (на четыре меньше, чем годом ранее), далее в порядке убывания следовали Boeing 777 (73 самолета, на один меньше), Boeing 767 (20, на восемь больше), Boeing 747 (9, годом раньше — ни одного) и Boeing 787 (первые три самолета). Согласно объявленному 26 января 2011 г. плану на год, Boeing рассчитывал поставить заказчикам 485—500 авиалайнеров — таким образом, выполнить полностью его не удалось. Заметим, что Airbus свой план по поставкам даже немного перевыполнил (9 марта 2011 г. было объявлено о намерении передать заказчикам в течение года 520—530 самолетов).

За чуть более полувека производства реактивных пассажирских самолетов компания Boeing поставила своим заказчикам почти 14,5 тыс. авиалайнеров. Безусловным лидером является модель 737 (с 1967 г. к началу этого года поставлено

Крупнейшим отечественным заказчиком новых самолетов Airbus по-прежнему является «Аэрофлот», уже получивший к началу этого года с завода в Тулузе 76 лайнеров семейства A320 (на снимке) и 14 широкофюзеляжных A330



Алексей Михеев

Первый опытный A380 (№001) недавно превращен в летающую лабораторию, на которой проводятся испытания двигателя Rolls Royce Trent XWB, предназначенного для нового лайнера Airbus A350XWB. Февраль 2012 г.



Sylvain Ramadier / Airbus

A380 (всего в течение года было заказано 26 таких самолетов) и на 52 самолета семейств A330 и A350XWB (получено 99 новых заказов, в т.ч. на семь «грузовиков» A330-200F). Средний темп выпуска A380 и A330 с 2012 г. составит три и 9,5 самолетов в месяц соответственно.

Следует добавить, что по состоянию на начало 2012 г., продано уже 253 лайнера A380, из которых 67 лайнеров находится в регулярной эксплуатации у семи авиакомпаний: в 2011 г. свои первые A380 получили южнокорейская Korean Air и китайская China Southern Airlines. С момента ввода в эксплуатацию в 2007 г. эти самолеты совершили около 50 тыс. коммерческих полетов и перевезли порядка 18 млн пассажиров. В 2012 г. первые A380 должны получить еще два перевозчика — малайзийская Malaysia Airlines и тайландская Thai Airways. К марту этого года с окончательной сборки в Тулузе выкачены и переданы на испытания первые два малайзийских и головной тайландский самолеты.

В этом году руководство Airbus прогнозирует получение новых заказов на 600–650 авиалайнеров и поставки не менее 570 самолетов. В течение года планируется начать окончательную сборку первых двух A350 (один — для наземных, второй — для летных испытаний). Первый полет головного A350 намечен на первую половину 2013 г. Кроме того, в этом году предполагается завершить начатые в ноябре 2011-го летные испытания крыла с «шарклетами» для A320neo.

«Наши рекордные показатели стали результатом принятия важного стратегического решения по запуску программы A320neo, — подчеркнул на пресс-конференции 17 января президент Airbus Том Эндерс. — Благодаря этому

инновационному продукту, мы установили новые стандарты в данном сегменте, что оценили как наши заказчики, так и наши конкуренты».

17 января 2012 г. руководство Airbus объявило о подписании с авиакомпанией Virgin America контракта на поставку 60 лайнеров A320 и A320neo, один из которых стал 10-тысячным самолетом, проданным за всю историю существования евроконсорциума. «Свой 5000-й заказ мы получили в августе 2004 г. — к этому мы шли более 30 лет, но для того, чтобы получить 10-тысячный заказ нам потребовалось уже лишь немногим более шести лет», — подчеркнул президент и старший исполнительный директор Airbus Том Эндерс.

Необходимо отметить ряд других важных событий в жизни Airbus, произошедших в 2011 г. Среди них открытие в Харбине совместного предприятия Harbin Hafei Airbus Composite Manufacturing Centre по выпуску композитных деталей для A350XWB. В прошлом году китайский завод Airbus передал заказчику 50-й самолет семейства A320. 13 октября 2011 г. британский премьер-министр официально открыл завод Airbus в Уэльсе — предприятие North Factory, в которое вложено 400 млн фунтов стерлингов, будет собирать крылья для A350XWB и обеспечит работой 6000 британцев.

Нельзя обойти вниманием еще одно решение руководства Airbus, принятое в 2011 г. Оно связано с закрытием программы производства четырехдвигательных широкофюзеляжных дальнемагистральных лайнеров A340. К началу 2011 г. портфель заказов на A340 опустел, и в течение года не было заключено ни одного нового контракта. Тем самым продолжавшееся с

1993 г. производство A340 завершилось: последний 375-й самолет был изготовлен и поставлен заказчику в 2010 г.

Крупнейшими заказами Airbus в 2011 г. стали контракты с American Airlines на 260 самолетов семейства A320, включая 130 ремоторизованных A320neo, с малайзийской AirAsia — на две сотни A320neo, с австралийской Qantas — на 110 самолетов A320 (в т.ч. 78 — A320neo), с индийской IndiGo — на 180 лайнеров (в т.ч. 150 — A320neo), с лизинговой компанией ILFC — на сотню A320neo, с Republic Airways Holdings — на 60 самолетов A320neo и 20 — A319neo, с ALAFCO — на полсотни A320neo, со Spirit Airlines — на 30 самолетов A320 с «шарклетами» и 45 — A320neo, с индийской GoAir — на 72 самолета A320neo, с Qatar Airways — на полсотни A320neo и пять A380 суммарной каталожной стоимостью 6,4 млрд долл. (крупнейший разовый твердый заказ Airbus), с лизинговой компанией GECAS — на 60 самолетов A320neo, с CIT Aerospace — на полсотни A320neo, с китайской China Aviation Supplies Holding Company и лизинговой ICBC Financial Leasing Co. — на 46 и 42 самолета семейства A320 соответственно, с эквадорской AviancaTaca — на 33 новейших A320neo и 18 стандартных A320 и др.

В заключение — о прогнозах европейцев на будущее и их взгляде на российский рынок. Согласно обнародованному в сентябре 2011 г. прогнозу, аналитики Airbus уверены, что в период до 2030 г. в мире будет приобретено 26 900 новых лайнеров вместимостью от 100 мест и 900 «грузовиков», совокупная стоимость которых по каталогу составит около 3,5 трлн долл. При этом крупнейшим будет рынок Азиатско-Тихоокеанского региона — на него придется 34% от данного объе-

Что почем?

К началу 2012 г. Airbus и Boeing разместили на своих официальных сайтах новые каталожные цены на выпускаемые ими авиалайнеры. За прошедший год цены на все модели самолетов выросли. Большинство лайнеров Airbus подорожало на 3,8–3,9% (исключение составляет лишь перспективный A350-1000, выросший в цене на 7%). Каталожная цена основных моделей Boeing увеличилась на 4,4–5,4%. Произошли в прайс-листе и другие изменения: Airbus исключил из него снятый с производства A340, но добавил все три варианта A320neo, а Boeing включил в список три основные модификации 737MAX.

Новинки обоих производителей, разумеется, оказались дороже нынешних серийных моделей. За приставку neo потенциальным покупателям узкофюзеляжных «эрбасов» придется платить в среднем на 8–10 млн долл. больше (модернизированные A319/320/321neo дороже своих летающих сегодня предшественников на 9,4–10,0%). Индекс MAX у нового поколения Boeing 737 обойдется заказчиком в 7–12 млн долл. (рост цены от 9,6 до 13,5% в зависимости от модификации).

Европейские лайнеры продолжают в среднем оставаться несколько дороже аналогичных им по классу американских. Так, A319 стоит почти на 10 млн долл. (14%) больше, чем Boeing 737-700, а A321 дороже Boeing 737-900ER на 14 млн долл. (16%). Самый «доступный» самолет в списке обеих компаний – Boeing 737-700, каталожная цена которого составляет около 71 млн долл. Самый дорогой – A380 (почти 390 млн долл.).

Средние каталожные цены на новые самолеты Airbus и Boeing к началу 2012 г., млн долл.				
		Airbus	Boeing	
Узкофюзеляжные среднемагистральные	A319	80,7	737-700	70,9
	A320	88,3	737-800	84,4
	A321	103,6	737-900ER	89,6
Перспективные узкофюзеляжные среднемагистральные	A319neo	88,8	737MAX7	77,7
	A320neo	96,7	737MAX8	95,2
	A321neo	113,3	737MAX9	101,7
Широкофюзеляжные дальнемагистральные	–	–	767-200ER	151,5
	A330-200	208,6	767-300ER	173,1
	A330-300	231,1	767-400ER	190,2
	–	–	777-200ER	244,7
	–	–	777-200LR	275,8
	–	–	777-300ER	298,3
Широкофюзеляжные большой вместимости	A380-800	389,9	747-8I	332,9
	–	–	787-8	193,5
Перспективные широкофюзеляжные	A350-800	245,5	787-9	227,8
	A350-900	277,7	–	–
	A350-1000	320,6	–	–
Грузовые широкофюзеляжные	–	–	767-300F	175,4
	A330-200F	211,5	777F	280,1
	–	–	747-8F	333,5



Носовая часть фюзеляжа первого A350XWB прибыла для сборки на предприятие Airbus в Сен-Назере, сентябрь 2011 г.

ма, тогда как Европа и Северная Америка «возьмут» на себя по 22%. Важное внимание Airbus уделяет и российскому рынку – согласно обнародованному в прошлом году прогнозу, в течение следующих 20 лет российские авиакомпании приобретут более 1000 новых пассажирских самолетов вместимостью 100 кресел и более, и европейские авиастроители надеются взять на себя значительную часть данного объема, оцениваемого по каталожным расценкам примерно в 95 млрд долл. Для сравнения: по оценкам аналитиков Airbus, в период до 2030 г. авиакомпании Ближнего и Среднего Востока приобретут около 1880 новых пассажирских лайнеров вместимостью более 100 кресел и 39 грузовых самолетов на общую сумму порядка 347 млрд долл.

Остается добавить, что 5 декабря 2011 г. авиакомпания «Трансаэро» подписала твердый контракт на восемь самолетов A320neo (соглашение о намерениях было заключено еще на МАКС-2011), что делает ее стартовым заказчиком на машины данного семейства в России и СНГ. Компания также стала первым в России покупателем лайнеров A380 – 28 октября 2011 г. было подписано предварительное соглашение на четыре таких лайнера. Новые самолеты семейства A320 в этом году продолжают получать «Аэрофлот» и S7 Airlines.

Boeing делает ставку на 737MAX

Если по объему поставок в прошлом году Boeing показал не особо критическое отставание от европейского конкурента (чуть более полусотни машин или порядка 12%), то в части получения новых заказов разрыв оказался огромным и достиг 76%. В 2011 г. американские продавцы смогли получить «чистые» заказы на 805 авиалай-

неров, в т.ч. на Boeing 737 – 551, на Boeing 777 – 200 (рекордное количество заказов по данной модели за всю историю компании), на Boeing 767 – 42, на Boeing 787 – лишь 13 заказов, а по Boeing 747 и вовсе по итогам года зафиксирован «чистый отток» (-1). Если же рассматривать все поступившие в течение года заказы, то их суммарное количество достигло 921 (Boeing 737 – 625, Boeing 777 – 202, Boeing 787 – 45, Boeing 767 – 42, Boeing 747 – семь самолетов).

Впрочем, по мнению руководства компании и такое количество заказов потребует увеличения темпов производства в 2012–2013 гг. по большинству программ. Прежде всего, конечно, это относится к Boeing 737 – его месячный выпуск планируется поднять до 38 самолетов (уже в январе 2012 г. темп выпуска возрос до 35 самолетов в месяц), тогда как средний месячный темп производства Boeing 777 возрастет до 8,3 самолетов (в январе 2012 г. – 7 машин), а Boeing 787 – до 10 (в январе 2012 г. – 2,5 самолета в месяц).

«Минувший год стал одним из самых захватывающих и важных в истории компании, – с оптимизмом заявлял президент и старший исполнительный директор подразделения «Гражданские самолеты» компании Boeing Джим Албау. – Размещая рекордные заказы, наши партнеры продемонстрировали свое доверие к продукции Boeing и качеству работы наших специалистов. В 2012 г. нашей целью является обеспечение стабильного производства Boeing 787, одновременно мы будем уделять особое внимание выполнению растущих заказов на самолеты по всем нашим программам».

Среди важнейших достижений компании за 2011 г. необходимо отметить сертификацию и долгожданное начало поставок

Boeing 787: поставки снова отстают от графика



Инал Хаев

Базовая модель Boeing 787-8 с двигателями Rolls Royce Trent 1000 была сертифицирована FAA и EASA 26 августа 2011 г. После многократных переносов сроков начала поставок (суммарная задержка достигла почти трех лет) в сентябре 2011 г. первый Boeing 787, наконец, был передан стартовому заказчику – японской ANA. Несмотря на имевшийся план поставить в 2011 г. в общей сложности 10–15 серийных самолетов, до конца года были подписаны акты сдачи-приемки только трех серийных Boeing 787, причем третий отправился в Японию уже в январе 2012 г. В том же месяце за ним последовали еще два самолета. К настоящему времени облетан и до конца марта должен быть передан ANA еще один самолет, а также два Boeing 787

с двигателями General Electric GEnx-1B для другой японской авиакомпании – JAL. Еще два самолета с аналогичной силовой установкой облетаны и в марте готовились к поставке индийской компании Air India.

Всего к марту этого года построено 47 серийных самолетов Boeing 787 для авиакомпаний ANA, JAL, Air India, LAN Airlines, Royal Air Maroc, China Southern, Ethiopian Airlines и United Airlines, из которых облетано 10 (поставлено пять), готовился к облету еще один (№42), а 36 находилось на доработках. На окончательную сборку переданы шесть следующих машин (№46, 54, 56, 57, 58, 59), включая первые две для Qatar Airways. Портфель заказов включает около 860 самолетов для шести десятков заказчиков.

Поставки серийных Boeing 787, облетанных к марту 2012 г.

Заказчик	Модель	Регистрация	Серийный № (LN)	Дата первого полета	Дата отправки заказчику
All Nippon Airways	787-881	JA801A	8	01.09.2011	27.09.2011
		JA802A	24	24.09.2011	15.10.2011
		JA805A	31	05.12.2011	04.01.2012
		JA807A	41	19.12.2011	13.01.2012
		JA804A	9	19.01.2011	16.01.2012
Japan Airlines	787-846	JA822J	23	01.03.2011	*
		JA825J	33	15.02.2012	*
Air India	787-837	VT-AND	29	31.07.2011	**
		VT-ANH	35	25.01.2012	**

* планируется на март 2012 г.
** планируется на весну 2012 г.

новейшего Boeing 787 Dreamliner (до конца года японской All Nippon Airways передано три первых самолета), сертификацию и поставки первых «грузовиков» Boeing 747-8F, сертификацию пассажирского Boeing 747-8 Intercontinental. Кроме того, в течение года были поставлены 7000-й лайнер семейства Boeing 737 и 1000-й Boeing 767. Однако чуть ли не самым главным событием года руководство Boeing считает объявленный 30 августа старт программы модернизированного 737MAX и формирование внушительного портфеля заказов на него. На сегодня компания уже заключила контракты и соглашения на приобретение более 1000 самолетов данной модели от 15

заказчиков. «Благодаря непревзойденной эффективности Boeing 737MAX сыграет ключевую роль в обеспечении растущих потребностей наших заказчиков, – отмечает Джим Албау. – По мере того, как текущие обязательства становятся твердыми заказами и число наших заказчиков продолжает расти, я нисколько не сомневаюсь, что 2012-й станет годом самолета Boeing 737MAX».

Совет директоров Boeing принял решение о запуске программы 737MAX, опираясь, во-первых, на полученные предварительные заявки на 496 таких машин, а во-вторых, с учетом прогноза аналитиков корпорации, согласно которому в следу-

ющие 20 лет рынком будет востребовано около 23 тыс. новых самолетов подобной размерности совокупной стоимостью более 2 трлн долл. Новое семейство представлено тремя модификациями – 737MAX7, 737MAX8 и 737MAX9, которые придут на смену нынешним 737-700, 737-800 и 737-900ER. Поставки планируется начать в 2017 г.

В 2011 г. стало также известно о планах Boeing по дальнейшему развитию модели 777. К концу этого десятилетия планируется вывести на рынок новое поколение модификаций легендарных «трех семерок». На смену нынешнему Boeing 777-200 должен прийти 777-8X с удлиненным на 4,5 м фюзеляжем (68,2 вместо 63,7 м, благодаря чему количество пассажиров при трехклассной компоновке салонов возрастет с 301 до 353). Приемником Boeing 777-300ER должен стать 777-9X с 76-метровым фюзеляжем на 407 мест (у сегодняшней 73,9-метровой модели 777-300ER в трехклассной компоновке имеется 365 мест). Предусмотрена также модификация 777-8LX, аналог нынешнего 777-200LR, с дальностью полета более 17 500 км. Все три варианта планируется оснащать новым крылом увеличенного размаха (71,3 м против 60,9 м у сегодняшних 777-200/300 и 64,8 м у 777-200LR и 777-300ER) и новыми двигателями GE90X тягой около 45 т. Предполагается, что новые Boeing 777X займут нишу между проектируемым Boeing 787-10X и уже летающим 747-8I, став достойным ответом на создание европейскими конкурентами A350XWB.

Крупнейшими контрактами компании Boeing в минувшем году стали заказы от американской Southwest Airlines на 150 Boeing 737MAX и 58 Boeing 737NG совокупной каталожной стоимостью 19 млрд долл. (это крупнейший в истории Boeing единовременный контракт как по стоимости, так и по количеству заказываемых самолетов, и одновременно стартовый заказ модели 737MAX), от индонезийской Lion Air – на 201 Boeing 737MAX и 29 Boeing 737-900ER совокупной каталожной стоимостью 21,7 млрд долл., от Emirates – на полсотни Boeing 777-300ER стоимостью 18 млрд долл., от американской Delta Airlines – на сотню Boeing 737-900ER стоимостью более 8,5 млрд долл. и др.

Особо следует здесь отметить успехи американцев на китайском рынке. Так, 19 января 2011 г. официальный представитель Boeing объявил о том, что от китайского правительства получено окончательное подтверждение заказа на 200 авиалайнеров моделей 737 и 777 суммарной стоимостью 19 млрд долл. В компании уверены, что Китай станет крупнейшим потребителем



FARNBOROUGH INTERNATIONAL AIRSHOW 2012

FIRST FOR CIVIL

*
Номер один
для коммерческой авиации

Невероятный рекорд по сумме заключенных контрактов, составившей \$47 млрд, был достигнут на авиасалоне Farnborough International Airshow 2010. После таких результатов все стремятся на выставку 2012 года, которая пройдет 9-15 июля.



КОММЕРЧЕСКАЯ
АВИАЦИЯ



ОБОРОНА



КОСМОС



БЛА



БЕЗОПАСНОСТЬ



ПЕРСПЕКТИВНЫЕ
ПРОЕКТЫ

Бронирование выставочных площадей:
www.farnborough.com
+44 (0) 1252 532 800



9-15 JULY 2012

Boeing 747-8: поставлено уже 12 «грузовиков»



flyngAmelia

Сертификат типа Федеральной авиационной администрации США на грузовую версию Boeing 747-8 был выдан 19 августа 2011 г. Цифра «8» в названии модели, как известно, не случайна: новый «грузовик» в значительной степени унифицирован по бортовому оборудованию и силовой установке (четыре двигателя GEHx-2B) с Boeing 787. При этом он на 5,6 м длиннее предыдущего варианта 747-400, что позволило на 16% увеличить объем грузовой кабины

Всего на сегодня Boeing располагает твердыми заказами на 70 грузовых 747-8F от восьми компаний и 36 пассажирских 747-8I (20 – от германской Lufthansa, 5 – от южнокорейской Korean Air и 9 – на различные VIP-версии). Поставки «грузовиков» начаты

в октябре 2011 г. К марту этого года заказчикам переданы уже 12 серийных самолетов, включая первый для российской авиакомпании «ЭйрБриджКарго».

Пассажирская версия Boeing 747-8 Intercontinental сертифицирована FAA 14 декабря 2011 г. Первый самолет передан заказчику для последующего переоборудования в VIP-версию для правительственного авиаотряда Катара 28 февраля 2012 г. В ближайшее время должны начаться поставки пассажирских самолетов Boeing 747-8 авиакомпании Lufthansa.

Всего к марту этого года построено более трех десятков самолетов Boeing 747-8, из них облетано 22 (четыре – в 2010 г., 14 – в 2011-м и уже четыре – в 2012-м).

Поставки серийных Boeing 747-8

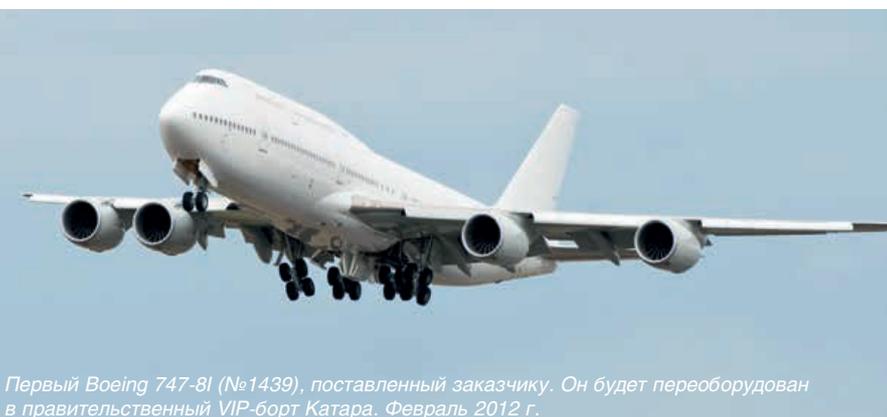
Заказчик	Модель	Регистрация	Серийный № (LN)	Дата первого полета	Дата поставки
Cargolux	747-8R7F	LX-VCB	1423	31.08.2011	12.10.2011
		LX-VCC	1424	22.07.2010	12.10.2011
		LX-VCD	1436	02.09.2011	13.10.2011
Cathay Pacific	747-867F	B-LJE	1441	13.08.2011	31.10.2011
		B-LJA	1427	05.11.2011	15.11.2011
		B-LJB	1428	16.11.2011	23.11.2011
		B-LJF	1447	01.12.2011	12.12.2011
BA Cargo	747-87UF	G-GSSD	1442	21.10.2011	03.11.2011
		G-GSSE	1444	17.11.2011	19.12.2011
		G-GSSF	1445	05.12.2011	27.12.2011
AirBridgeCargo	747-8HVF	VQ-BLQ	1448	21.12.2011	28.01.2012
Korean Air	747-8HTF	HL7609	1425	10.01.2012	07.02.2012
Qatar Amiri Flight	747-8K8	A7-HNE	1439	31.01.2012	28.02.2012

Что в портфеле?

На конец 2011 г. портфель заказов компании Airbus составил 4437 самолетов каталожной стоимостью более 588 млрд долл., что обеспечит загрузку производства предприятий консорциума не менее чем на семь–восемь лет вперед. Всего же за свою историю по состоянию на начало 2012 г. Airbus получил заказы на 11 479 гражданских самолетов, из которых поставлено 7042, а в эксплуатации находится 6645.

«Солидный портфель заказов и хорошие финансовые показатели дают нам уверенность в будущем, – подчеркнул Том Эндерс. – Однако непрекращающийся рост производственных темпов по всем существующим программам потребует уделить особое внимание работе с нашими поставщиками и подрядчиками». В этой связи Airbus в 2012 г. планирует увеличить штат на 4000 человек, хотя в 2011 г. компания уже приняла на работу дополнительно 4500 сотрудников, доведя свой штат примерно до 55 тыс. человек.

Портфель заказов корпорации Boeing на начало 2012 г. включал 3771 самолет со совокупной стоимостью 356 млрд долл. по каталожным ценам, из которых 103 млрд долл. набраны в течение 2011 г.



Ed Turner / Boeing

Первый Boeing 747-8I (№1439), поставленный заказчику. Он будет переоборудован в правительственный VIP-борт Катара. Февраль 2012 г.

2012 第9届中国航展
AIRSHOW CHINA

2012.11.13-18
中国·广东·珠海
ZHUHAI, GUANGDONG, CHINA

中国航展

2012 AIRSHOW CHINA

2012.11.13-18
ZHUHAI, GUANGDONG, CHINA

LEADING TO THE LARGEST MARKET IN ASIA

SPONSORS:

Guangdong Provincial People's Government
Ministry of Industry and Information Technology
China Council for the Promotion of International Trade
Civil Aviation Administration of China
The Air Force of PLA
Aviation Industry Corporation of China
Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd.
China Aerospace Science & Technology Corporation
China Aerospace Science & Industry Corporation

CO-SPONSORS:

China North Industries Group Corporation
China South Industries Group Corporation

SUPPORTERS:

Information Office of the State Council
Ministry of Public Security
State Administration of Science, Technology and Industry for National Defence
The Headquarters of General Staff of PLA
General Equipment Headquarters of PLA
The Navy of PLA

EXECUTIVE ORGANIZATION:

Zhuhai Municipal People's Government

ORGANIZER:

Zhuhai Airshow Co., Ltd.



珠海航展有限公司
ZHUHAI AIRSHOW CO., LTD.

Add: No. 1, Jiuzhou Lane2, Jiuzhou Avenue, Zhuhai
Guangdong, China 519015
Tel: +86 756 3375291 / 3369235
Email: zhuhai@airshow.com.cn
www.airshow.com.cn



Виктор АНДРЕЕВ

НОВЫЕ L-410 ДЛЯ РОССИИ

В феврале в Россию с завода-изготовителя чешской компании Aircraft Industries (бывшая LET) прибыл очередной новый легкий пассажирский самолет L-410UVP-E20, заказанный Минобороны РФ. Самолет с серийным №2802 и временной чешской регистрацией OK-SDZ вылетел с завода в Куновице 18 февраля и уже через день проходил таможенные процедуры в Воронеже, а в начале марта прибыл к месту своего постоянного базирования в Ростове-на-Дону. Это первый L-410 по новому контракту на три такие машины, заключенному в конце декабря 2011 г. Минобороны с российским поставщиком – екатеринбургским ЗАО «Уктус-Авиа», приобретающим их у чешской фирмы Aircraft Industries, 51% акций которой с недавних пор принадлежит Уральской горно-металлургической компании (УГМК) из Свердловской области. С приходом к управлению чешским предприятием российских собственников Aircraft Industries смогла ощутимо увеличить портфель заказов и приступить к расширению стагнировавшего с 90-х гг. серийного производства самолетов L-410. Только для нашей страны за три последних года было построено полтора десятка новых L-410UVP-E20, а всего в 2011 г. предприятием было изготовлено 12 таких самолетов. Планируется, что через несколько лет ежегодные темпы производства L-410 возрастут вдвое.

Имеющее 75-летнюю историю чешское самолетостроительное предприятие LET (с 2005 г. носит название Aircraft Industries) расположено в г. Куновице в 300 км на юго-восток от Праги. Мировую известность оно получило в первую очередь благодаря своим выпускаемым уже четыре десятилетия турбовинтовыми 19-местным пассажирским самолетам L-410, в массовых количествах поставлявшимся в Советский Союз, а также многие другие страны.

Серийные L-410 строились фирмой LET с 1971 г. (первый полет прототипа состоялся 16 апреля 1969 г.). К настоящему времени изготовлено более 1100 машин, из которых свыше 400, по официальным данным производителя, продолжают эксплуатироваться по всему миру. В 70–80-е гг. средний темп производства L-410 доходил до 50 и более самолетов в год, однако политические изменения в Восточной Европе на рубеже 90-х, а затем и распад Советского Союза, являвшегося одним из главных потребителей продукции завода, привели к резкому падению спроса. В результате, в 90-е гг. из сборочного цеха в Куновице выходило не более двух–пяти машин в год, а в 2000 и 2003–2005 гг. завод и вовсе не выпустил ни одного нового L-410.

Ситуация стала меняться во второй половине прошлого десятилетия. В сентябре 2005 г. предприятие было приобретено чешской частной фирмой PAMCO, а в июне 2008 г. 51% его акций выкупила россий-

ская Уральская горно-металлургическая компания, зарегистрированная в г. Верхняя Пышма (Свердловская обл.). Приход к управлению заводом в Куновице УГМК уже принес свои ощутимые результаты: с 2009 г. начался рост производства и поставок главной продукции предприятия – самолетов L-410UVP-E20, сертифицированных в 2005 г. Европейским агентством авиационной безопасности EASA, а также авиационными властями Чехии, России, Австралии, Аргентины, Бразилии, Индонезии, Кубы, Филиппин и Чили и одобренных к эксплуатации в ряде других стран Африки, Азии и Латинской Америки.

Нынешняя базовая версия самолета L-410UVP-E20 с двумя турбовинтовыми двигателями M-601E мощностью 760 л.с. сертифицирована чешскими авиационными властями в октябре 1990 г., а сертификат EASA на нее был выдан 4 февраля 2005 г. Сегодня разработчик располагает европейским сертификатом типа от 28 марта 2007 г., включающим, помимо L-410UVP-E20, и ряд более ранних версий самолета. Очередное, 14-е издание сертификата EASA выпущено 1 марта этого года. Кроме того, созданная в 1993 г. модифицированная машина, названная L-420 и оснащенная двигателями M-601F мощностью по 780 л.с., сертифицирована Федеральной авиационной администрацией США (сертификат FAA выдан 11 марта 1998 г.). В нашей стране самолет L-410UVP был сертифицирован в 1980 г., L-410UVP-E – в 1986 г. Нынешний L-410UVP-E20 имеет сертификат типа Авиарегистра МАК от 2 июля 2009 г.

Рост производства новых L-410 в Куновице начался в конце предыдущего десятилетия. Если в 2007 и 2008 гг. предприятие изготовило по четыре машины, то в 2009-м – уже семь. Четыре из них отправились в Россию: пара – в Сасовское летное училище гражданской авиации, а еще два были приобретены для башкирской компании «Аркаим» (эксплуатируются на местных воздушных линиях под флагом авиакомпании «ЮТэйр-Экспресс»). Стоит заметить, что это первая поставка самолетов семейства L-410 в нашу страну с начала 90-х гг. Еще два самолета в 2009 г. были поставлены в Экваториальную Гвинею, а один поступил на вооружение ВВС Словакии.

Из восьми L-410UVP-E20, изготовленных в 2010 г., три были приобретены Петропавловск-Камчатским авиапредприятием, два – бразильской компанией NOAR и по одному – словацкими ВВС, болгарским предприятием Heli Air Services (для миссии ООН в Судане) и авиакомпанией Air Guyane Express из Французской Гвианы.



Заключительный четвертый L-410UVP-E20 по контракту 2010 г. для ВВС России готов к отправке заказчику, апрель 2011 г.

Минувший 2011 г. предприятие закончило, передав заказчикам 12 новых L-410UVP-E20, восемь из которых были изготовлены для российских эксплуатантов, еще один – для заказчика из Казахстана, два – для гвианской Air Guyane Express и один – для ВВС Джибути.

О намерении российского Минобороны начать закупки легких пассажирских

самолетов L-410UVP-E20 в Чехии стало известно в ноябре 2010 г., когда на официальном сайте электронных торгов (etp.roseltorg.ru) было размещено объявление о тендере на поставку четырех таких машин в варианте «салон» в двух видах комплектации. Их предстояло получить в подмосковном Щелково (аэродром Чкаловский) в срок до 30 июня 2011 г.

Josef Toth



Пассажирский салон одного из новых L-410UVP-E20 для российских ВВС, март 2011 г.

Производство самолетов L-410UVP-E20 в 2011 г.			
Серийный №	Заказчик (эксплуатант)	Регистрация	Дата отправки
2732	ВВС Джибути	OK-SDV (J2-MBE)	23.01.2011
2733	УГМК	OK-AIT	06.06.2011
2734	Air Guyane Express	OK-AIS (F-OIXG)	26.02.2011
2737	ВВС РФ	OK-SDY	12.02.2011
2738		OK-ODJ	12.03.2011
2739		OK-ODK	27.03.2011
2740		OK-ODL	16.04.2011
2801	Казахстан	OK-BEK	06.2011
2804	«Ямал»	OK-ODO	–
2805		OK-ODM	–
2806	Сасовское ЛУ ГА	OK-ODN	03.12.2011
2807	Air Guyane Express	OK-ODR (F-OIXI)	12.2011

Источники: letcz: L410.planes.cz

Первый из трех L-410UVP-E20 по новому контракту с Минобороны России, заключенному в декабре 2011 г., прибыл в аэропорт Воронежа, 20 марта 2012 г.



Алексей Болорин

Первый из двух L-410UVP-E20, построенных прошлой осенью для авиакомпании «Ямал»



Ondrej Smrka

Один новый L-410UVP-E20 минувшим летом был поставлен в Казахстан



Jozef Toth

Очередной самолет для Сасовского летного училища прибыл в Россию в декабре 2011 г.



Василий Коба

Один L-410UVP-E20 был в январе 2011 г. поставлен в Джибути



Jozef Toth

Второй самолет, переданный Aircraft Industries в прошлом году авиакомпании Air Guyane Express из Французской Гвианы



Jozef Toth

Стоимость контракта составила чуть более 588 млн руб., т.е. около 147 млн руб. (порядка 5 млн долл.) за один самолет. В декабре 2010 г. были подведены итоги конкурса, победителем которого стало екатеринбургское ЗАО «Уктус-Авиа», уже выступившее в роли импортера-посредника при поставке в 2009 г. из Чехии двух новых L-410UVP-E20 для Сасовского училища гражданской авиации по заказу Федерального агентства воздушного транспорта России.

Первый из заказанных российским Минобороны самолетов вылетел из Куновице в Россию 12 февраля 2011 г., еще два последовали в марте, а заключительный четвертый прибыл 18 апреля. В конце прошлого года на официальном сайте госзакупок РФ (zakupki.gov.ru) была размещена информация о новом конкурсе на поставку еще трех L-410UVP-E20 для российского Минобороны в период до конца ноября 2012 г. Победителем тендера снова стало ЗАО «Уктус-Авиа», с которым был заключен контракт на сумму около 450 млн руб. (примерно по 150 млн руб. или 5 млн долл. за одну машину). Первый из этих L-410UVP-E20 покинул завод в Куновице 18 февраля, и в начале марта уже находился в Ростове-на-Дону.

Импортируемые в Россию новые L-410UVP-E20 строятся не только по заказу военных. В прошлом году один из самолетов был выпущен в варианте «салон» для УГМК (эту машину с заводским №2733 можно было видеть на статической стойке авиасалона МАКС-2011). В декабре в нашу страну прибыл заказанный Росавиацией очередной самолет для Сасовского летного училища (№2806). Еще два L-410UVP-E20 были изготовлены для авиакомпании «Ямал». Первый из них (№2804) поднялся в воздух в Куновице 23 сентября 2011 г., второй (№2805) – 21 октября.

Aircraft Industries намерена и дальше продолжать расширение производства L-410. По информации производителя, в этом году заказчиком планируется поставить 13 новых самолетов, в 2013 г. – 16, в 2014-м – 20, а с 2015 г. ежегодный объем производства должен достичь 24 машин.

Для более полного удовлетворения требованиям рынка компания в настоящее время активно работает над глубокой модернизацией L-410 – эта программа получила условное название L-410NG (New Generation). Преемник нынешнего L-410UVP-E20 рассчитывается на увеличенную полезную нагрузку, будет располагать более просторным салоном, возрастет дальность и крейсерская скорость полета, улучшатся летные характеристики в усло-

виях жаркого климата и в горах, а срок службы должен достичь 30 тыс. ч. Самолет предполагается оснащать самым современным оборудованием кабины пилотов, а конструкция планера, систем и агрегатов должны обеспечить повышение эксплуатационных свойств и снижение затрат на производство и обслуживание.

Первым практическим шагом на пути модернизации L-410 стало создание в конце прошлого года прототипа ремоторизованной версии популярного самолета, получившей новые турбовинтовые двигатели типа H80 с воздушными винтами AV-725. По сравнению с турбовинтовыми M-601E, применяемыми сейчас на L-410UVP-E20, взлетная мощность нового двигателя возросла с 760 до 810 л.с., снизился расход топлива, обеспечено повышение ресурса и срока службы при сохранении прежних габаритов и массы. Серийный выпуск двигателей H80 осваивается компанией GE Aviation Czech (GE Aviation – BGA Turboprops) – преемницей знаменитого чешского моторостроительного предприятия Walter, приобретенного в июле 2008 г. американской компанией GE Aviation (подразделение корпорации General Electric).

Прототипом ремоторизованного самолета стал L-410UVP-E №851428 выпуска 1985 г., ранее эксплуатировавшийся в России 2-м Архангельским объединенным авиаотрядом. Эта машина, имевшая российскую регистрацию RA-67551, была возвращена на завод, доработана здесь по типу L-410UVP-E20 и оснащена новыми двигателями H80. После перекраски она получила чешский регистрационный номер ОК-ЛЕК. Первый полет ремоторизованного самолета в Куновице состоялся 16 ноября прошлого года.

Ожидается, что применение двигателей H80 позволит улучшить все основные характеристики L-410UVP-E20: сократить длину разбега, увеличить крейсерскую скорость и дальность полета, повы-



Прототип модернизированного L-410UVP-E20 с новыми двигателями H80 совершил первый полет в Куновице в ноябре 2011 г.

Josef Toth

сить его возможности в жарком климате и при базировании на горных аэродромах. Сертификационные испытания ремоторизованного L-410UVP-E20 планируется завершить во второй половине этого года, на осень намечена его сертификация по стандартам EASA. Производитель считает, что модификация популярной «элки» с двигателями H80 будет пользоваться спросом как у уже существующих эксплуатантов L-410, так и у потенциальных новых заказчиков.

Не исключено, что в ближайшее время такие самолеты появятся и в России. Нет

сомнений, что поставки новых L-410 в нашу страну в ближайшие годы будут расти. Флот российской авиации местных воздушных линий уже давно требует модернизации, а недавнее распоряжение Правительства РФ о субсидировании лизинговых платежей за импортируемые самолеты региональных и местных воздушных линий дает авиакомпаниям серьезный импульс к обновлению их парков. В настоящее время ряд отечественных авиаперевозчиков уже активно прорабатывает вопросы закупки новых самолетов L-410.



Поставки новых самолетов L-410UVP-E20 в Россию в 2009–2012 гг.

Год выпуска	Серийный №	Заказчик (эксплуатант)	Регистрация		Дата отправки
			в Чехии	в РФ	
2009	2610	«Аркаим» («ЮТэйр-Экспресс»)	OK-UGM	RA-67003	21.11.2009
	2622		OK-UFA	RA-67004	18.12.2009
	2716	ФАВТ РФ (Сасовское летное училище ГА)	OK-UGS	RA-67001	05.12.2009
	2717		OK-UFB	RA-67002	
2010	2723	Петропавловск-Камчатское авиапредприятие	OK-SLV	RA-67007	12.09.2010
	2724		OK-SDT	RA-67008	04.10.2010
	2725		OK-SDU	RA-67009	25.10.2010
2011	2737	МО РФ (ВВС)	OK-SDY	н/д	12.02.2011
	2738		OK-ODJ	н/д	12.03.2011
	2739		OK-ODK	н/д	27.03.2011
	2740		OK-ODL	н/д	16.04.2011
	2733	УГМК	OK-AIT	н/д	06.06.2011
	2804	«Ямал»	OK-ODO	н/д	*
	2805		OK-ODM	н/д	*
	2806	ФАВТ РФ (Сасовское ЛУ ГА)	OK-ODN	н/д	03.12.2011
2012	2802	МО РФ (ВВС)	OK-SDZ	н/д	18.02.2012
	2803		OK-SDS	н/д	03.03.2012
	2808		OK-ODP	н/д	*

* Поставка ожидается в 2012 г.

Источники: letcz; L410planes.cz

Самолет-салон L-410UVP-E20, заказанный Уральской горно-металлургической компанией, которая владеет 51% акций Aircraft Industries, на авиасалоне МАКС-2011, август 2011 г.



Алексей Михеев

12 августа 2012 г. в России будет торжественно отмечаться столетие отечественных Военно-воздушных сил. Этому событию планируется приурочить грандиозное авиашоу, которое должно состояться в подмосковном Жуковском, на территории ТВК «Россия» – традиционном месте проведения авиасалонов МАКС на базе ЛИИ им. М.М. Громова. Предполагается, что в мероприятии примут участие все авиационные группы высшего пилотажа ВВС России, а также несколько пилотажных групп, приглашенных за рубежом. Предусматривается и наземная выставка современной авиационной техники ВВС России. Рассматривается также вопрос организации демонстрационных полетов исторических самолетов прошлых лет.

Предстоящий юбилей – уже не первое «авиационное» столетие, отмечаемое в России в последние годы. Сначала вековой юбилей российской авиации отпраздновали в 2010 г.: за точку отсчета принято брать 1910 г., когда состоялись первые публичные полеты российских летчиков и в небо поднялись первые аэропланы, разработанные и построенные в России. Под знаком столетия отечественной авиации прошел и 2011 г. – в частности, состоявшийся прошлым летом авиасалон МАКС-2011 также посвящался этому событию. Теперь юбилейную эстафету принимают Военно-воздушные силы.

День Военно-воздушных сил России официально отмечается уже 15-й раз: он «назначен» на 12 августа в соответствии с Указом Президента Российской Федерации №949 от 29 августа 1997 г. «Об установлении Дня Военно-воздушных сил» (позднее, эта дата была подтверждена Указом Президента России №549 от 31 мая 2006 г. «Об установлении профессиональных праздников и памятных дней в Вооруженных Силах Российской Федерации»), получив статус памятного дня).

В нашей стране День авиации (День Воздушного флота) традиционно отмечался в августе. Сначала дата была фиксированная – 18 августа (т.н. «сталинский» День авиации), потом праздник стал «плава-



Алексей Михеев

100-летие ВВС России в Жуковском

ющим» – отмечаться в третье воскресенье августа. В последние два десятилетия он, как правило, попадал на заключительный день проведения Международного авиационно-космического салона МАКС – главного российского авиационного события каждого нечетного года.

С конца 90-х у отечественных военных авиаторов в августе сразу два праздника. Кроме традиционного Дня Воздушного флота они получили и свой «специальный» – День ВВС. Дата его определена по найденному в архивах приказу по Военному ведомству России от 12 августа 1912 г., согласно которому вводился в действие Штат воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба. Этот день и принято считать отправной точкой в создании военной авиации России.

В предыдущие годы празднование Дня Военно-воздушных сил, находившегося «в тени» Дня Воздушного флота и авиасалона МАКС, редко когда сопровождалось масштабными авиационными мероприятиями – как правило, все ограничивалось локальными «Днями открытых дверей» в авиагарнизо-

нах (в Монино, Кубинке, Липецке и т.п.). Но в этот раз все будет иначе. Инициатива крупного авиашоу в честь столетия российских ВВС исходит лично от министра обороны России. По некоторым данным, идея возникла в прошлом году после грандиозного празднования 100-летия турецких ВВС, в котором приняло участие сразу восемь (!) известнейших зарубежных пилотажных групп.

В качестве места проведения авиашоу в честь столетия ВВС России выбран подмосковный Жуковский, уже принимавший в 2004 г. Фестиваль пилотажных групп. Пока подготовка мероприятия находится в начальной стадии, еще нет окончательной ясности с финансированием проекта, что может сказаться на его окончательном облике. Но уже подготовлен необходимый для таких событий проект распоряжения правительства, проведены предварительные переговоры с рядом потенциальных зарубежных участников (так, есть вероятность, что в празднике примут участие знаменитые «Патруль де Франс» и «Фречче Триколоре»). Не обойдется, естественно, без наших «Русских Витязей», «Стрижей» и «Соколов

России», а на статической стоянке планируется организовать наземный показ современных самолетов и вертолетов, состоящих на вооружении ВВС России. Кроме того, прорабатывается вопрос участия ретро-самолетов, восстановленных отечественными авиареставраторами до летного состояния.

Планируется, что празднование столетия ВВС России будет проходить в Жуковском в течение двух дней – в субботу и воскресенье 11–12 августа 2012 г. Однако пока информации о мероприятии крайне мало. Вероятно, больше ясности появится через месяц–другой, когда будет подписано соответствующее распоряжение правительства и определятся источники финансирования.

А за полтора месяца до столетия ВВС, с 27 июня по 1 августа 2012 г., на площадке ТВК «Россия» в Жуковском пройдет еще одно крупное мероприятие – 2-й Международный форум «Технологии в машиностроении – 2012». Ожидается, что танков, пушек и другой боевой техники там будет немало. Только вот самолеты там можно будет вряд ли увидеть. **А.Ф.**