

ВЗЛЁТ

ISSN 1819-1754



7-8.2012 [91-92] июль-август

Новинки и контракты
Farnborough 2012

[с.4]

Радары НИИП
от Як-130 до Ту-160

[с.20]

Третий ПАК ФА
в небе Подмосквья

[с.24]

Аэропорты
реконструируются

[с.30]

МИГ-29К
НА «ВИКРАМАДИТЬЕ»

[с.14]

ОБЗОР: воздушный транспорт Таджикистана [с.34]

ВЗЛЁТ

7-8/2012 (91–92) июль–август

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, Руслан Денисов, 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
Михаил Фомин**НА ОБЛОЖКЕ:**

МиГ-29КУБ №204 выполняет посадку на палубу авианосца «Викрамадитья».

Баренцево море, 28 июля 2012 г.

Фото: Олег Перов (предоставлено РСК «МиГ»)**Издатель****АЭР МЕДИА****Генеральный директор**
Андрей Фомин**Заместитель генерального директора**
Надежда Каширина**Директор по маркетингу**
Георгий Смирнов**Директор по развитию**
Михаил Фомин**Директор по специальным проектам**
Артём Кореняко

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 взлёт.pdf
www.facebook.com/vzlet.magazine



Дорогие читатели!

12 августа 2012 г. торжественно отмечается 100-летие ВВС России. Этому событию приурочен целый ряд мероприятий, главным из которых должен стать грандиозный авиационный праздник в подмосковном Жуковском. О проведении крупнейшего за все последние годы в нашей стране авиашоу на территории ЛИИ стало известно еще в начале года, тогда же было во всеуслышание объявлено, что это будет праздник для всех, кто неравнодушен к отечественной авиации – как ветеранов ВВС, действующих авиаторов и сотрудников авиапромышленности, так и многочисленной армии любителей и просто интересующихся.

Но шло время, торжественная дата приближалась, а информация о празднике не прибавлялась. Более того, примерно за месяц-другой из уст Главкома ВВС впервые прозвучало, что вход на мероприятие, как и планировалось, будет бесплатным, но... по приглашениям. При этом Главком не пояснил, а где же и кто такие приглашения может получить. Ясноности с этим вопросом не было до самого конца июля, когда до авиашоу оставалось всего-то две недели. Никто и нигде не мог ответить ни на один конкретный вопрос о том, кто и как может попасть на грядущее мероприятие. А ведь многие ветераны и энтузиасты, в т.ч. проживающие за границами России, «купившиеся» на первые заявления о доступности шоу для всех, уже приобрели недешевые авиабилеты, получили визы, забронировали гостиницы...

Редакции «Взлёта» приходилось на протяжении последнего месяца буквально сдерживать натиск телефонных звонков и почтовых обращений сотен отчаявшихся получить хоть какую-то информацию. К сожалению, ничем помочь не могли и мы. Единственное – разве что советом, как в старые добрые 80-е – посмотреть воздушный парад в Жуковском «из-под забора». Но для кого же тогда затевалось все мероприятие?!

К счастью, когда до заветной даты осталось всего ничего, организаторы вдруг опомнились. Сделали, наконец, сайт, «вывесили» какую-то информацию на веб-портале Минобороны. Менее чем за неделю до праздника в Москве началась таки выдача пригласительных – но только после прохождения двухступенчатой и явно не продуманной как следует процедуры «идентификации личности» (каково при этом, например, ветеранам, которые с компьютером «на Вы»?). А чего стоят, например, вопросы на «профпригодность», без ответа на которые нельзя получить т.н. «промо-код», не служащий, правда, еще «паролем» для получения приглашения?

Ну почему у нас всегда «хотели как лучше (в данном случае, бесплатно), а получилось...»?! Подавляющее большинство потенциальных посетителей авиашоу готово было заплатить деньги, купить билет, лишь бы быть уверенными, что наверняка попадут мероприятие. Но установка была незыблела: мероприятие – бесплатное. Но – по приглашениям. Ситуация неопределенности тянулась «до победного» и, без сомнения, значительно подпортила большинству праздничную атмосферу.

Хотелось бы надеяться, что сам авиационный праздник 12 августа, его воздушная часть, сможет компенсировать зрителям и ветеранам весь тот негатив, который накопился за последний месяц-два в попытках поиска путей на авиашоу. Ведь зрелище обещает быть по-настоящему уникальным!

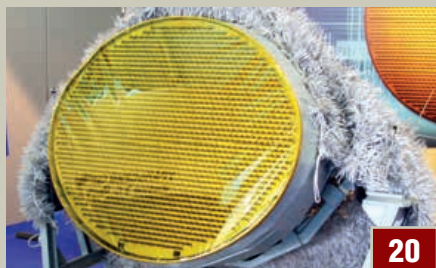
Всех читателей, как профессиональных авиаторов, так и просто энтузиастов – с юбилеем российских Военно-воздушных сил! Ура!

С уважением,

Андрей Фомин
главный редактор журнала «Взлёт»

ВЗЛЁТ

№7-8/2012 (91-92) июль-август



FARNBOROUGH 2012

- Михаил Погосян – о планах ОАК 4
- SSJ100: приоритет – темпам роста производства 4
- Як-130 дебютирует в Фарнборо 5
- Разработка MC-21 идет по графику 5
- «Вертолеты России» представили ПСВ 6
- Boeing против Airbus в Фарнборо 8
- Новые «регионалы»: планы и задержки 9
- Virgin Galactic: с пассажирами – к звездам 9
- Европейский дебют корейского Т-50 10
- М-346 получает второй экспортный заказ 10
- Вертолетные премьеры Фарнборо 12

КОНТРАКТЫ И ПОСТАВКИ

- МиГ-29К на «Викрамадитье» 14

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ

- ВВС России приступили к полетам на Ка-226 18
- Китайский «Хокай» выходит из тени 18

«Тихомировские» радары: от Як-130 до Ту-160

- Интервью с генеральным директором НИИП им. В.В. Тихомирова Юрием Белым 20

Третий ПАК ФА – в подмосковном небе

- Т-50-3 приступил к летным испытаниям в Жуковском 24

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

- Очередные Ил-96 для президентского авиаотряда 26
- «ЮТэйр» получила первый широкофюзеляжный Boeing 26
- «Донавиа» обновляет флот 27
- На установку СРППЗ дали еще три месяца 28
- AirOnix – новичок из Симферополя 28

Терминалы спортивного значения

- Аэропорты завершают стройки 30

Крылья над Памиром

- Авиаперевозки по-таджикски 34

КОНЦЕВАЯ ПОЛОСА

- Фарнборо так и не дождалось «Русских Витязей» 48



Ка-62

ЛЕГЧЕ, БЫСТРЕЕ, МОЩНЕЕ

Новый средний универсальный вертолет Ка-62 построен с применением новейших технологий и современных материалов при сохранении экономичности использования и простоты управления.

Благодаря просторной кабине Ка-62 особенно удобен для транспортировки грузов и оказания экстренной медицинской помощи.

подробнее на www.russianhelicopters.aero



ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ

ОПЫТ И ИННОВАЦИИ

Россия, 121357, Москва
ул. Верейская, д. 29 стр. 141
Тел.: +7 (495) 627-5545 • Факс: +7 (495) 981-6395
E-mail: info@russianhelicopters.aero

Михаил Погосян – о планах ОАК



Алексей Волхов

На состоявшейся в день открытия авиасалона в Фарнборо 9 июля презентации Объединенной авиастроительной корпорации ее Президент Михаил Погосян рассказал о планах развития ОАК. Корпорация наращивает темпы производства авиационной техники, при этом планируется существенное изменение структуры выпускаемой продукции с заметным усилением доли гражданской техники.

Если в 2010 г. предприятия ОАК произвели и поставили заказчикам всего 74 самолета, то в 2011-м – уже 102. Планом этого года предусмотрен выпуск 119 машин, с последующим увеличе-

нием объемов производства – до 166 самолетов в 2013 г. и до 200 – в 2014-м. Таким образом, всего в ближайшие три года ОАК предполагает изготовить и поставить заказчикам 485 самолетов, доведя к 2014 г. долю пассажирских и транспортных машин техники в общем объеме до 35–36%.

Пока, в 2012 г., на долю коммерческой авиации приходится всего 10% объемов производства ОАК, а на долю транспортной и специальной – лишь по 5%. К 2014 г. эти показатели предполагается увеличить до 27%, 8% и 7% соответственно, при этом доля военных самолетов снизится с сегодняшних 80% до 58%.

Сформированный в настоящее время портфель заказов ОАК предусматривает поставку более 270 боевых, свыше 300 гражданских и более 100 транспортных самолетов (контракты по транспортным машинам должны быть заключены в ближайшее время) и обеспечивает загрузку предприятий корпорации до конца 2015 г. По мнению Михаила Погосяна, в перспективе доля боевой авиации в общем портфеле заказов ОАК должна снизиться до 35%, гражданской – напротив, возрасти до 40%, а остальные 25% придутся на транспортную авиатехнику. **А.Ф.**

SSJ100: приоритет – темпам роста производства

Участником авиасалона в Фарнборо впервые стал серийный российский региональный самолет Sukhoi Superjet 100 – на выставку прибыл лайнер с регистрационным номером RA-89008 (серийный №95016), эксплуатируемый с апреля этого года авиакомпанией «Аэрофлот». В Фарнборо он прилетел под управлением командира летного отряда самолетов SSJ100 компании «Аэрофлот» Евгения Воронина.

На состоявшейся 10 июля совместной пресс-конференции компаний «Гражданские самолеты Сухого», SuperJet International и PowerJet Президент ЗАО «ГСС» Владимир Присяжнюк подтвердил намерения компании всячески наращивать темпы серийного производства SSJ100, обеспечив в этом году выпуск 20 самолетов. Г-н Присяжнюк заверил журналистов, что до конца года сохраняются планы изготовить первые три самолета для Индонезии, два – для Лаоса, четыре – для Мексики, а также шесть – для российских заказчиков (еще четыре – для «Аэрофлота» и два – для «Якутии»). Чтобы обеспечить такой объем производства в оставшиеся до конца года месяцы, по словам Владимира

Присяжнюка, планируется уже с августа перейти на 10-дневный такт сборки, что должно позволить, начиная с третьего квартала, выпускать по три самолета в месяц, а также открыть второй центр поставок в Ульяновске.

Присутствовавший на пресс-конференции Председатель Совета директоров мексиканской авиакомпании Interjet Мигель Веласко в торжественной обстановке заявил о решении перевести имевшиеся пять опционов на самолеты SSJ100 в твердый заказ. Таким образом, общий объем твердого заказа Interjet возрос до 20 самолетов. Г-н Присяжнюк в

свою очередь заявил, что первый самолет для Interjet должен быть облетан в Комсомольске-на-Амуре и отправиться в Венецию на оснащение салона, окраску и другие подготовительные работы перед поставкой заказчику уже к концу августа. А поставка его мексиканской компании запланирована на конец года. Планируется, что к концу следующего года Interjet сможет располагать уже девятью «суперджетами».

С учетом заявления г-на Веласко портфель твердых заказов на SSJ100 возрос до 179 машин. На авиасалоне также были обнародованы намерения

ГСС подписать до конца года контракты на поставку еще 40 самолетов SSJ100 трем авиакомпаниям из Юго-Восточной Азии.

«Участвуя в авиасалоне в Фарнборо, мы убедились в том, что сохраняется значительный интерес к SSJ100 со стороны потенциальных заказчиков. Имидж нашего самолета продолжает оставаться положительным, и нам нужно продолжать наращивать выпуск SSJ100 и обеспечивать эффективную поддержку эксплуатации самолетов в авиакомпаниях», – подвел итог Президент ГСС Владимир Присяжнюк. **А.Ф.**



Андрей Фомин

Як-130 дебютирует в Фарнборо

Впервые в летной программе авиасалона в Фарнборо принял участие новый российский реактивный учебно-боевой самолет Як-130. Накануне выставки он также демонстрировал пилотажа на крупнейшем военно-воздушном авиашоу RIAT на авиабазе Королевских ВВС Фэйрфорд, а в первые четыре дня авиасалона, несмотря на неудачную погоду, совершал регулярные демонстрационные полеты.

Во время состоявшейся 11 июля презентации программы вице-президент корпорации «Иркут» – директор Инженерного центра им. А.С. Яковлева Константин Попович отметил, что в настоящее время выполняется новый крупный контракт с российским

Министерством обороны, согласно которому «Иркут» должен до 2015 г. поставить ВВС России 55 новых самолетов Як-130, при этом существует опцион еще на десять машин, который может быть увеличен еще до 2015 г. и переведен в твердый контракт, который будет реализовываться в период до 2020 г. Константин Попович сообщил, что первые 15 из 55 заказанных в прошлом году «Яков» будут поставлены заказчику уже в этом году. Параллельно корпорация «Иркут», поставившая в конце прошлого года на экспорт партию из 16 самолетов Як-130, ведет предконтрактные переговоры с новыми зарубежными заказчиками, в первую очередь – из стран СНГ.



Петр Бугатовски

«Иркут» работает также над дальнейшим развитием самолета. В ближайшие годы Як-130 сможет получить контейнерную оптико-электронную прицельную систему, систему дозаправки топливом в воздухе (она появится на борту уже в 2013 г.), бортовую РЛС (прорабатываются

варианты как стационарного, так и контейнерного ее размещения), а также расширенную номенклатуру управляемого вооружения класса «воздух–поверхность». Соответствующие опытно-конструкторские работы, по словам г-на Поповича, будут вестись в 2013–2014 гг. **А.Ф.**

Разработка МС-21 идет по графику



Алексей Волохов

Программа перспективного ближне-среднемагистрального пассажирского самолета МС-21 стала одной из центральных тем экспозиции ОАО «ОАК» и корпорации «Иркут» на авиасалоне в Фарнборо. На специально отведенной демонстрационной площадке в крытом павильоне демонстрировались полноразмерный макет кабины экипажа и пассажирского салона, а также макеты двигателей ПД-14 и PW1400G, макет шасси, кессон крыла, изготовленный из композиционных материалов, и пассажирские кресла, которые могут заказать покупатели. Полноразмерный макет ПД-14 можно было увидеть также на стенде корпорации «Оборонпром» и ОДК.

Демонстрируя успешное продвижение программы МС-21, в ходе ави-

асалона корпорацией «Иркут» был подписан ряд важных соглашений с ключевыми партнерами и поставщиками программы: с Российским агентством по страхованию экспортных кредитов и инвестиций (ЭКСПАР) – о сотрудничестве в области страхования экспортных поставок МС-21; с компанией Zodiac Aerospace Group – на выполнение опытно-конструкторских работ по системе интерьера и бортового оборудования, а также на разработку системы первичного распределения электроэнергии; с компанией Jeppesen (подразделение Boeing Flight Services) – соглашение сроком на пять лет по предоставлению пакета услуг в интересах создания самолета МС-21 и др.

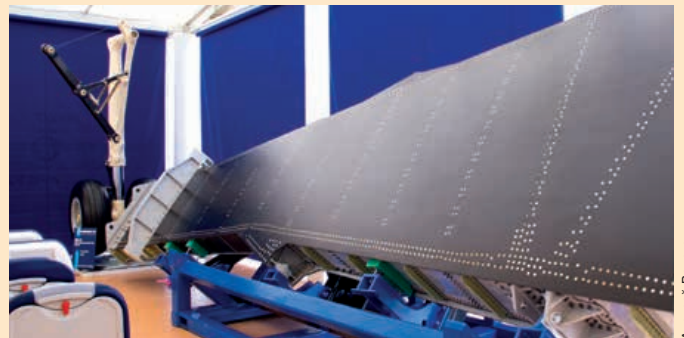
10 июля состоялась развернутая презентация программы МС-21,

которую представляли президент ОАК Михаил Погосян, президент корпорации «Иркут» Алексей Федоров, а также приглашенные представители партнеров – генеральный директор корпорации «Оборонпром» Андрей Реус, вице-президент Pratt & Whitney Роберт Сайя, президент Zodiac Aerospace Group Оливье Зарруатти, президент ЗАО «Аэрокомпозит» Анатолий Гайданский, представители ЦАГИ, Сбербанка и др.

Как подчеркнул Алексей Федоров, портфель твердых заказов на МС-21, с учетом опционов, достиг 185 машин, из которых 150 приходится на самолеты с двигателями PW1400G, а 35 – с российскими ПД-14 (этот контракт заключен в июне на 2-м Международном Форуме «Технологии в машиностроении – 2012» в Жуковском с ГК

«Ростехнологии» в интересах эксплуатантов из числа государственных структур). После смены собственника малайзийской компании Srescom Burj, ранее разместившей заказ на 50 самолетов МС-21, он переведен в разряд опционов. Теперь стартовым заказчиком стала авиакомпания «Аэрофлот» (контракт на 50 лайнеров оформлен в прошлом году с ГК «Ростехнологии»).

Алексей Федоров заверил, что программа МС-21 идет по графику. Ведется разработка рабочей конструкторской документации, в следующем году начнется изготовление деталей для первых опытных экземпляров. Первый полет прототипа МС-21 намечен на середину 2015 г., а завершение сертификации Авиарегистром МАК и начало поставок – на 2017 г. **А.Ф.**



Алексей Волохов

«Вертолеты России» представили ПСВ

Центральным экспонатом холдинга «Вертолеты России» на авиасалоне в Фарнборо стал полноразмерный макет перспективного среднего вертолета Ка-62. В России он дебютировал на недавней выставке HeliRussia 2012 в мае (см. «Взлёт» №6/2012, с. 4), поэтому сейчас на этом проекте подробно останавливаться не станем.

Подлинной же новинкой холдинга на авиасалоне можно признать впервые демонстрировавшуюся публично модель Перспективного среднего вертолета (ПСВ), который получил имя собственное RACHEL (от Russian Advanced Commercial Helicopter – «российский перспективный коммерческий вертолет»). На разрабатываемом проекте Московском вертолетном заводе им. М.Л. Миля он именуется также В-37 (это обозначение впоследствии может быть заменено на Ми-37).

Как заявил на выставке генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Петров, к настоящему времени завершена стадия предварительных исследований по программе Перспективного скоростного вертолета (ПСВ). «Мы убеждены, что основным конкурентным преимуществом любой техники в современном мире становится ее

экономическая эффективность. Высокая отдача от коммерческой эксплуатации вертолета – вот критерий, который мы поставили во главу угла при разработке концепции нового перспективного вертолета», – сообщил он. Таким образом, одним из основных приоритетов проекта RACHEL станет не обеспечение максимально возможной скорости полета, а минимизация прямых эксплуатационных расходов и обеспечение приемлемой для эксплуатанта цены вертолета.

В ходе начального этапа программы ПСВ оба конструкторских бюро холдинга «Вертолеты России» выполнили конкурсную работу по формированию облика перспективного вертолета: ОАО «МВЗ им. М.Л. Миля» предложило проект скоростного Ми-Х1, а ОАО «Камов» – машины с соосными жесткими винтами Ка-92. Разработки обоих КБ получили положительную оценку холдинга. В результате было принято решение о продолжении исследований сразу по двум направлениям с учетом особенностей каждой из предложенных версий. МВЗ им. М.Л. Миля сконцентрировался на проекте вертолета классической одновинтовой схемы В-37, а фирма «Камов» ведет работы по созданию летающей лабора-



Андрей Фолин

тории для отработки технических решений скоростного вертолета соосной схемы.

Перспективный многоцелевой коммерческий вертолет В-37 RACHEL проектируется в классе взлетных масс 10–12 тонн, т.е. близком к нынешним Ми-8 (Ми-17), наиболее востребованным рынком. Пассажирский вариант вертолета будет оснащен комфортабельным салоном на 21–24 человека. Разрабатываются также специализированные версии: поисково-спасательная, патрульная и медицинская. Таким образом, будущий Ми-37 предназначен для замены вертолетов семейства Ми-8 (Ми-17) и совместно с более тяжелым вертолетом Ми-38 призван в среднесрочной перспективе укрепить позиции холдинга «Вертолеты России» на традиционных рынках.

Базовая модификация Ми-37 – многоцелевой вертолет с конвертируемой кабиной, обеспечивающей эффективную транспортировку 21–24 пассажиров или 3–4 тонн грузов, в т.ч. при выполнении офшорных операций. Он будет оснащен перспективным комплексом авионики и несущей систе-

мой нового поколения, которая, в сочетании с совершенной аэродинамикой фюзеляжа обеспечит экономичный полет с крейсерской скоростью до 350–370 км/ч. По сравнению с Ми-8 (Ми-17) предполагается также значительное увеличение дальности полета вертолета. В качестве силовой установки машины планируется использовать два перспективных турбовальных двигателя (ПДВ), разработку и производство которых обеспечит Объединенная двигателестроительная корпорация. На первом этапе возможно также использование модернизированных двигателей семейства ВК-2500.

Как пояснил в Фарнборо Дмитрий Петров, анализ рынка показал наличие высокого интереса со стороны компаний-операторов вертолетной техники к перспективному среднему вертолету и позволил определить ключевые требования эксплуатантов к такому летательному аппарату.

Начало летных испытаний прототипов ПСВ запланировано на 2016–2017 гг., а завершение сертификации и начало серийного производства и поставок – на 2018–2019 гг. **А.Ф.**



Андрей Фолин

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



МиГ-29К

Новый самолет
для корабельной
авиации



www.migavia.ru

Boeing против Airbus в Фарнборо

Уже стало традицией, что львиная доля подписанных контрактов и соглашений на всех крупных международных авиасалонах приходится на пассажирские лайнеры Airbus и Boeing. Не стала исключением и нынешняя выставка в Фарнборо. Согласно официальной информации организаторов, общий объем заключенных на выставке сделок достиг 72 млрд долл. (двумя годами раньше – 64 млрд долл.). В него входят контракты и соглашения о намерениях по поставке 758 самолетов. Справедливости ради стоит упомянуть, что в эти цифры включен и контракт на полторы сотни Boeing 737 (в т.ч. на сотню 737MAX) общей стоимостью 14,7 млрд долл., подписанный с авиакомпанией United

и начнет получать их уже со следующего года). Таким образом, на нынешнем авиасалоне 737MAX одержал уверенную коммерческую победу над A320NEO, что, правда, не повлияло на общую расстановку сил: в сумме на сегодня продано уже 1429 NEO – вдвое больше, чем 737MAX (659).

Из больших широкофюзеляжных лайнеров в Фарнборо были заказаны только десять A330 (лизинговой компанией CIT Leasing) и 26 будущих A350-1000 (протокол о намерениях с Cathay Pacific, из которых 16 – не новый заказ, а конвертация подписанной ранее сделки на A350-900).

Флагманы модельных рядов обоих производителей были представлены в летной программе



Петр Бугоски

ной на август. Первый Dreamliner в Qatar Airways будет летать на линии Доха–Лондон. Трудно поверить, но нынешний летный показ «Дримлайнера» в Фарнборо – первое участие пассажирских самолетов Boeing в программе пока-

а второго – на конец 2017-го), оба производителя ограничились демонстрацией лишь их моделей и отдельных технических решений, воплощаемых в модернизируемых лайнерах. Так, в Фарнборо прилетел недавно выпущенный серийный A320 №5098, впервые оснащенный новыми винглетами, получившими название Sharklets. По завершении начатых в мае сертификационных испытаний, рассчитанных на 600 летных часов, «шарклеты» будут предлагаться в качестве опции для любого нового A320 и станут стандартным элементом всех машин семейства A320NEO. По информации Airbus, применение «шарклетов» позволит добиться дополнительной экономии 3,5% топлива в дальних полетах.

Свой вариант новых законцовок крыла впервые продемонстрировала в Фарнборо и компания Boeing. Предназначенные для семейства 737MAX винглеты состоят из двух плоскостей: одна отклонена вверх, другая – вниз. По данным производителя, экономия топлива от их применения в дальнем полете составит 1–1,5% по сравнению с крылом со штатными винглетами, применяемыми на 737NG, и до 5,5% – по сравнению с «плоским» крылом вовсе без них.». **П.Б.**



Петр Бугоски

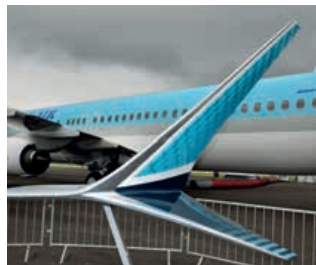
Airlines не в Фарнборо, а в Чикаго, но, правда, во время выставки. Непосредственно же на авиасалоне было заказано 185 самолетов модели 737MAX (в т.ч. 95 – твердые заказы) и 35 выпускаемых в настоящее время 737NG. В результате, Boeing превзошел эпохальный рубеж в 10 тыс. заказанных лайнеров модели 737 (к окончанию выставки клиентами по всему миру было заказано уже 10 039 таких самолетов).

Главный конкурент 737-го на рынке, семейство A320, получило в Фарнборо лишь 86 новых заказов, включая 29 – на перспективную модель A320NEO (в частности, контракт на 20 самолетов A321 подписан с российской компанией «ЮТэйр», которая плани-

рует начать получать их уже со следующего года). Таким образом, на нынешнем авиасалоне Airbus демонстрировал первый A380, построенный для Malaysia Airlines (его облет в Тулузе состоялся 19 июня), а Boeing – 787 Dreamliner для Qatar Airways, стартового заказчика машины на Ближнем Востоке. До конца этого года, с опозданием на пару лет относительно первоначального графика, катарский перевозчик должен получить пять первых «дримлайнеров» из 30 заказанных (60 с учетом опциона). В конце третьего дня работы авиасалона Boeing 787 отбыл обратно в Сиэтл, где на нем оставалось выполнить заключительные операции перед поставкой заказчику, намечен-

зательных полетов международных авиасалонов за почти 30 лет: после летной демонстрации Boeing 737-300 на выставке в Фарнборо в 1984 г. американцы показывали свои новые лайнеры только в наземной экспозиции.

Поскольку, как A320NEO, так и Boeing 737MAX пока еще находятся в разработке (выход на рынок первого намечен на конец 2015 г.,



Петр Бугоски



Петр Бугоски

Новые «регионалы»: планы и задержки

Объем продаж новых региональных и ближнемагистральных пассажирских самолетов, имеющих от 70 до 130 мест, на нынешнем авиасалоне в Фарнборо составил около 170 машин, при этом большинство объявленных сделок – лишь соглашения о намерениях.

Самая крупная из них – протокол о намерениях, подписанный японской Mitsubishi с американской авиакомпанией SkyWest на приобретение сотни «регионалов» MRJ90 (часть заказа впоследствии может быть конвертирована в пользу 70-местных MRJ70) на сумму 4,2 млрд долл. Начало поставок намечено на 2017 г. Эта сделка увеличила портфель твердых заказов MRJ до 170 самолетов при 60 опционах. Президент компании Хидео Эгава подтвердил на выставке о неизменности планов поднять прототип MRJ в первый полет в 4-м квартале 2013 г. и начать поставки заказчикам в 2015-м.

Не увенчались большим успехом надежды на объявление в Фарнборо о серьезных контрактах на новый 110–130-местный лайнер Bombardier CSeries. Всего в ходе выставки были получены предварительные заказы на 35 самолетов CS100/300: на

10 машин (при 10 опционах) подписалась латвийская авиакомпания AirBaltic (поставки планируется начать не ранее 2015 г.), а еще на 15 – «неназываемые заказчики». Перевод имевшегося предварительного соглашения с российской лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко.» на 30 машин в твердый контракт отложен на более поздний срок. По словам главы ИФК Александра Рубцова, подписание контракта может состояться позднее в этом году. Поэтому подтвержденный портфель твердых заказов на CSeries остался неизменным – 138 самолетов, включая 66 – CS100 и 72 – CS300. Bombardier тем временем по-прежнему рассчитывает поднять прототип CS100 в первый полет уже в декабре этого года и приступить к поставкам заказчикам в конце 2013-го.

А вот «надежда китайского авиатора» – первый национальный региональный лайнер ARJ21 – снова задерживается. Как заявил в Фарнборо финансовый директор COMAC Тянь Минь, сертификация ARJ21 авиационными властями КНР «из-за некоторых имеющихся проблем» перенесена на следующий год. Тогда же планируется получить сертификат типа Федеральной ави-



Bombardier

ационной администрации США (FAA). «Самолет в настоящее время проходит сертификационные испытания. У нас есть некоторые проблемы, но они не носят критического характера, и это неизбежная часть процесса. Налицо неплохой прогресс», – заявил Тянь Минь. По его словам, поставки ARJ21 стартовому заказчику – авиакомпании Chengdu Airlines – теперь планируется начать в конце 2013 г. Напомним, первоначально к поставкам ARJ21 рассчитывали приступить еще в 2007 г., затем этот срок неоднократно переносился. И вот теперь в Фарнборо было официально объявлено об очередном изменении графика программы.

В заключение, о российско-украинских региональных самолетах Ан-148 и Ан-158. В ходе авиасалона лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко.» заключила контракт с лизинговой компанией из Панамы

на поставку трех Ан-158 киевской сборки. Машины, по всей вероятности, отправятся на Кубу. Причем первую из них планируется передать заказчику уже в декабре этого года, а две последующих – в первой половине 2013-го. В следующем году ИФК планирует заключить еще один аналогичный контракт, а всего на латиноамериканский рынок предполагается поставить до 15 таких самолетов. Кроме того, как сообщил журналистам в Фарнборо Александр Рубцов, ИФК может подписать в ближайшее время контракт на поставку Ан-148 в «одну из стран Юго-Восточной Азии». По словам г-на Рубцова, в этом году ИФК поставит три Ан-148-100Е воронежской сборки российской авиакомпании «Ангара», следующие два планируется передать ей в 2013 г., после чего предполагается реализовать опцион еще на пять Ан-148. **А.Ф.**

Virgin Galactic: с пассажирами – к звездам

Одним из наиболее привлекавших посетителей экспонатов на статической стоянке нынешней выставки в Фарнборо стала впервые демонстрируемая в Европе точная полноразмерная копия первого летного образца пилотируемого пассажирского суборбитального летательного аппарата SpaceShipTwo (SS2) компании Virgin Galactic сэра Ричарда Брэнсона. Первый автономный испытательный полет этого аппарата, имеющего название VSS Enterprise и регистрационный номер N33955, состоялся в США 10 октября 2010 г. К моменту проведения авиасалона было выполнено уже 18 успешных планирующих пилотируемых испытательных полетов, начинавшихся сбросом с высоты 14–15 км с борта двухфюзеляжно-го реактивного самолета-носителя

WhiteKnightTwo (WK2) – VMS Eve (подробнее о проекте – см. «Взлёт» №7–8/2008, с. 58–63).

Незадолго до открытия выставки Федеральная авиационная администрация США выдала разрешение на проведение испытаний системы на сверхзвуковых скоростях при включении разгонного ракетного двигателя. Таким образом, уже скоро – как ожидается, до конца этого года – SpaceShipTwo сможет совершить первые попытки выхода на суборбитальную траекторию. По имеющимся планам, первый коммерческий рейс аппарата с шестью пассажирами на борту может состояться в конце 2013 г. В Фарнборо сэр Брэнсон торжественно объявил о продаже «билета» на суборбитальный полет на SS2 уже 529-му пассажиру. Как известно, цена такого билета состав-

ляет 200 тыс. долл. – т.е. на сегодня будущие суборбитальные туристы инвестировали в проект более 100 млн долл. (вся стоимость проекта год назад оценивалась примерно в 400 млн долл.).

Кроме того, основатель Virgin Galactic заявил в Фарнборо о

запуске проекта LauncherOne, предусматривающего вывод на низкую околоземную орбиту ракетой-носителем, стартующей на высоте около 15 км с борта WhiteKnightTwo, коммерческих космических аппаратов массой до 225 кг. **А.Ф.**



Петр Буговский

Европейский дебют корейского T-50

Пожалуй, одним из главных дебютантов нынешнего авиасалона в Фарнборо стал южнокорейский сверхзвуковой учебно-тренировочный самолет T-50, участвовавший в ежедневной программе показательных полетов. В Великобритании прибыло сразу восемь таких машин, входящих в состав пилотажной группы ВВС Республики Корея Black Eagles («Черные орлы»). Накануне открытия выставки они демонстрировали блестящий групповой пилотаж на традиционном военно-воздушном авиашоу RIAT в Фэйрфорде. По действующим на аэродроме Фарнборо требованиям безопасности полетов, групповой пилотаж зарубежных реактивных самолетов здесь не допускается, поэтому на

авиасалоне летал только один из «Черных орлов».

Самолет T-50 разработан и производится корейской компанией KAI при участии американской Lockheed Martin (не потому ли у него можно найти столько общих черт с F-16?). Первый полет прототипа T-50 состоялся уже 10 лет назад, 20 августа 2002 г. На вооружение корейских ВВС такие самолеты поступают с 2005 г. На сегодня поставлено уже 60 учебно-тренировочных T-50 (в т.ч. десять облегченных T-50B для пилотажной группы Black Eagles – их и можно было видеть в этот раз в Великобритании), а также 20 учебно-боевых TA-50. С прошлого года испытания проходит прототип созданного на базе T-50 многоцелевого всепогодного легкого боевого самолета F/A-50.



Андрей Фокин

Имеющий максимальную взлетную массу 13 500 кг и оснащаемый производимым корейской компанией Samsung Techwin по американской лицензии ТРДДФ типа F404-102 тягой на форсаже 8000 кгс самолет T-50 может развивать максимальную скорость, соответствующую числам M=1,4–1,5.

Первым зарубежным заказчиком T-50 стала Индонезия, заключившая в мае 2011 г. контракт на поставку начиная с 2013 г. 16 адаптированных под ее требования учебно-боевых T-50I.

Как это не может показаться странным, но строящийся в Корее T-50 в будущем может оказаться одним из фаворитов планируемого тендера ВВС США по программе T-X, предусматривающей закупку по меньшей мере 350 (а в перспективе – до тысячи) перспективных учебно-тренировочных самолетов, которые должны прийти на смену заслуженным «ветеранам» T-38 Talon.

П.Б.



Петр Бугоски

M-346 получает второй экспортный заказ

Традиционный участник ведущих международных авиасалонов последних лет – итальянский реактивный учебно-тренировочный и учебно-боевой самолет M-346 Master, продвигаемый на рынок компанией Alenia Aermacchi (входит в группу Finmeccanica). Как известно, он появился на свет в результате разделения в конце 90-х гг. совместной российско-итальянской программы Як/АЕМ-130 и создан на базе конструкции самолета-демонстратора Як-130Д

с применением силовой установки и оборудования западного производства. В частности, на нем используются американские ТРДД Honeywell F124-GA-200 тягой по 2850 кгс. Первый полет прототипа M-346 состоялся 15 июля 2004 г. В июне 2009 г. Alenia Aermacchi получила первый заказ от ВВС Италии на шесть самолетов, названных T-346A, с опционом еще на девять машин. К настоящему времени поставлены два серийных T-346A.

Стартовым зарубежным заказчиком M-346 стали ВВС Сингапура, заключившие в сентябре 2010 г. контракт на 12 машин (поставки должны начаться в конце этого года). Еще до этого, в феврале 2009 г., M-346 был назван победителем тендера ВВС ОАЭ на закупку 48 учебно-тренировочных самолетов, однако позднее переговоры зашли в тупик, и контракт до сих пор не подписан.

На авиасалоне в Фарнборо M-346 был представлен полноразмерным макетом, рядом с которым были разложены различные образцы управляемого вооружения для применения на учебно-боевой и гипотетической легкой боевой версиях самолета. Возможно, на решение Alenia Aermacchi не участвовать в летной программе в Фарнборо повлиял тот факт, что один из опытных самолетов M-346 был потерян в авиационном происшествии 18 ноября 2011 г. при

возвращении с предыдущей крупной международной авиационной выставки в Дубае.

Главная же новость по программе пришла спустя несколько дней после завершения работы авиасалона в Фарнборо. 19 июля Finmeccanica распространила заявление о подписании долгожданного контракта с ВВС Израиля, который приобретает 30 самолетов M-346 для замены своих McDonnell Douglas TA-4H/J Skyhawk. Общая сумма контракта, включающего также поставку тренажеров и запчастей, обеспечение технического обслуживания и обучение личного состава, составляет около 1 млрд долл. Предусмотрена и серьезная офсетная программа, включающая ряд встречных сделок, также оцениваемых примерно в 1 млрд долл. Поставки M-346 в Израиль планируется начать в середине 2014 г.

А.Ф.



Андрей Фокин



ПД-14: инновации для будущего России

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



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

www.avid.ru

Вертолетные премьеры Фарнборо

Один из ведущих мировых производителей вертолетной техники, итальянская компания AgustaWestland, представила в Фарнборо сразу несколько новых образцов унифицированного семейства средних многоцелевых вертолетов, создаваемого на базе хорошо известного 6,5-тонного AW139 (напомним, его лицензионная сборка в настоящее время организуется на площадях российско-итальянского СП HeliVert в подмосковном Томилино). В специальном летном показе, наряду с AW139, участвовали взлетевший впервые 21 декабря прошлого года более тяжелый AW189 (взлетная масса 8 тонн, военная версия имеет название AW149) и более легкий AW169 (4,5 тонны, первый полет состоялся 10 мая 2012 г.). Кроме того, на статической стоянке впервые демонстрировался «милитаризованный» вариант базовой машины – AW139M, третий из десяти заказанных ВВС Италии вертолетов, где он имеет обозначение HH-139A. Он оснащен спасательной лебедкой, прожектором, оптико-электронной станцией, средствами самообороны и вооружением.

В ходе выставки AgustaWestland заключила контракты на поставки 38 вертолетов на сумму 300 млн евро (в т.ч. AW139 – 21, AW169 – 12, AW189 – 5). В Фарнборо прошла также торжественная церемония передачи британскому министерству обороны трех новых AW159 Lynx Wildcat AH1 (фактически британские военные получили первую машину этого типа еще в апреле, и к моменту проведения выставки располагали уже пятью AW159 из 62 заказанных, в т.ч. 34 – для армии и 28 – для Королевских ВМС).

Важное событие, касающееся российского вертолетостроения, произошло в Фарнборо 10 июля: глава AgustaWestland Бруно Спальолини и генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Дмитрий Петров подписали предварительное рамочное соглашение о совместной разработке, производстве и продаже новейшего однодвигательного вертолета взлетной массой 2,5 тонны. Предполагается, что обе стороны будут участвовать в программе на паритетных началах. По мнению г-на Спальолини, новый российско-итальянский легкий вертолет составит достой-



Петр Бугоски

ную конкуренцию популярным на рынке машинам подобного класса Eurocopter EC130 и Bell 407.

Традиционный соперник итальянских вертолетостроителей, западноевропейский концерн Eurocopter, впервые показал в Фарнборо свой новый 7,5-тонный вертолет EC175, ежедневно участвовавший в летной программе. В настоящее время испытания проходят два прототипа, налетавшие с момента отрыва от земли первой машины в декабре 2009 г. около 300 ч. А на заводе Eurocopter во французском Мариньяне ведется постройка первых двух серийных вертолетов. Производственными планами компании предусмотрен выпуск десяти серийных машин в 2013 г. и более 20 – в 2014-м.

На сегодня Eurocopter располагает 29 заказами на EC175, включая 15 – от российской авиакомпании «ЮТэйр», и соглашениями еще на 86 машин. Стоит напомнить, что EC175 является совместным европейско-китайским проектом: китайский вари-

ант вертолета, известный как Avicopter AC352, должен выйти на испытания в ближайшее время.

Наконец еще об одной новинке Фарнборо, представлявшейся в виде полноразмерного макета в экспозиции американской компании Bell Helicopter. Речь – о новейшем среднем вертолете Bell 525 Relentless. Мировая презентация его макета прошла в феврале на выставке HeliExpo в Далласе (США), теперь он дебютировал и в Европе. Машина со взлетной массой около 8,2 тонн будет оснащаться электродистанционной системой управления и двумя двигателями СТ7-2F1 мощностью по 1800 л.с. Она способна перевозить 16 пассажиров или 1800 кг грузов с крейсерской скоростью более 260 км/ч. Цифры «525» в обозначении новой модели на фирме Bell расшифровываются следующим образом: первая «пятерка» – по количеству лопастей несущего винта, «двойка» – по числу двигателей, а заключительная «пятерка» характеризует дальность полета, определенную в 500 морских миль (925 км). Название же Relentless можно перевести как «неустанный» или «неумолимый».

Первый полет прототипа Bell 525R намечен на 2014 г., а сертификация ожидается в 2015-м. В компании Bell считают, что новая 525-я модель должна составить серьезную конкуренцию на рынке уже существующим вертолетам AW139 и S-92, а также новейшим EC175 и AW189.

П.Б., А.Ф.



Андрей Фокин



Bell Helicopter

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ МАТФ 2012



Ульяновск, а/п «Восточный»

23-25 августа

*Главное
авиационное
событие года!*

В программе:

- Международная выставка и конгресс
- Всероссийский Форум малой авиации
- Молодежный авиафорум «Я - Авиатор»
- Встречи в формате B2B
- Презентации инвест-проектов и бизнес-кейсов
- Авиашоу с участием пилотажных групп
- Вручение премий и наград в области авиации

Основные разделы выставки:

- Пассажирские и грузовые авиаперевозки
- Авиация общего назначения
- Техобслуживание и ремонт авиационного парка
- Аэропорты
- «Инновации в авиации» – научные исследования и инжиниринг
- Тренажеры и симуляторы и другие.

Основные темы конгресса:

- Авиация России и вызовы глобализации
- Международный опыт кластерной экономики в авиации
- Государственно-частное партнерство как инструмент развития авиации
- Цепочки поставщиков в авиации
- Перспективы развития авиации после вступления в ВТО
- Региональные авиаперевозки и аэропортовая деятельность
- Профессионалы авиации
- Тенденции и вызовы мирового рынка грузовых авиаперевозок и многие другие.

Регистрация участников на сайте
WWW.UL-AVIA.COM

Справки об участии: +7 (8422) 282-267 (многоканальный), contact@ul-avia.com

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОННЫЙ СПОНСОР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОДИЛЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ТВ-ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНАЯ
ГАЗЕТА ФОРУМА



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР





Андрей ФОМИН
Фото предоставлены РСК «МиГ»

МиГ-29К на «Викрамадитье»

28 июля 2012 г. на борт проходящего испытания в Баренцевом море авианосца «Викрамадитья» (до модернизации по заказу ВМС Индии – ТАВКР «Адмирал Флота Советского Союза Горшков») выполнил первую посадку корабельный истребитель МиГ-29КУБ, пилотируемый летчиками-испытателями РСК «МиГ» Михаилом Беляевым и Николаем Диордицей. В тот же день пилоты «МиГа» выполнили первый взлет с палубы корабля, а затем еще одну посадку. Это были первые полеты истребителей на борту корабля проекта 11430, который, как ожидается, в конце этого года будет передан заказчику.

Российско-индийский контракт на перестройку ТАВКР проекта 11434 «Адмирал Горшков» в авианосец проекта 11430, получивший индийское название «Викрамадитья», был подписан в январе 2004 г. Одновременно с РСК «МиГ» была заключена сделка по разработке модернизированного многоцелевого корабельного истребителя МиГ-29К/КУБ и поставке авиации ВМС Индии первой партии из 16 таких самолетов, которые должны войти в состав авиакрыла «Викрамадитьи».

Летные испытания опытных самолетов МиГ-29К (№941) и МиГ-29КУБ

(№947) начались в 2007 г., а в марте 2008 г. был облетан первый серийный истребитель. Для подтверждения готовности самолетов МиГ-29К/КУБ к эксплуатации на авианесущих кораблях с трамплинным взлетом и аэрофинишной посадкой в конце сентября 2009 г. летчики-испытатели РСК «МиГ» Павел Власов, Николай Диордица и Михаил Беляев выполнили на опытном МиГ-29К и одном из серийных МиГ-29КУБ первые посадки и взлеты на ТАВКР Северного флота ВМФ России «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов». В течение 2009–2011 гг. пер-

вая партия из 16 серийных самолетов МиГ-29К/КУБ была поставлена заказчику – в ожидании прибытия в Индию «Викрамадитьи» они пока базируются на береговом аэродроме в штате Гоа. Летом прошлого года РСК «МиГ» приступила к производству следующей партии МиГ-29К/КУБ для ВМС Индии в рамках подписанного в марте 2010 г. нового контракта на поставку еще 29 самолетов этого типа.

Работы по перестройке ТАВКР «Адмирал Горшков» в авианосец «Викрамадитья» были завершены северодвинским ПО «Севмаш» к лету этого года. 8 июня новый авианосец вышел в море на ходовые испытания, во время которых предстояло отработать функционирование не только всех бортовых систем самого корабля, но и авиационно-технических средств обеспечения полетов самолетов (оптическая система посадки, аэрофинишер, стартовые задержки и т.д.).

*INS Vikramaditya проходит ходовые
испытания в Белом и Баренцевом
морях с 8 июня 2012 г.*



*Летчики-испытатели РСК «МиГ»
Михаил Беляев и Николай Диордица
в кабине МиГ-29КУБ №204*

Сначала к облетам «Викрамадиты» были привлечены истребители Су-33 корабельного истребительного авиаполка Северного флота ВМФ России. Летчик-испытатель ГЛИЦ МО РФ им. В.П. Чкалова Герой России полковник Олег Мутовин выполнил на Су-33 серию имитаций захода на посадку, без касаний палубы, проверяя работу радиотехнических и оптических бортовых систем корабля. Первые такие полеты состоялись в начале июля. Командир корабельного истребительного авиаполка полковник Евгений Кузнецов и летчик-испытатель ГЛИЦ майор Дмитрий Деменев совершили на Су-33 несколько облетов «Викрамадиты», в ходе которых оценивалась работа корабельных радиолокационных комплексов.

Затем в Североморск из Подмосквья были перебазированы два «МиГа»: 11 июля – двухместный серийный МиГ-29КУБ (№204), заменивший на испытаниях потерянную прошлым летом

в Ахтубинске опытную «спарку» с №947, а 21 июля – и опытный одноместный МиГ-29К (№941).

В середине июля летчики-испытатели РСК «МиГ» – заслуженный летчик-испытатель РФ Герой России Николай Диордица и начальник летной службы – старший летчик-испытатель ЛИЦ им. А.В. Федотова РСК «МиГ» Михаил Беляев – приступили к отработке заходов на посадку на МиГ-29КУБ №204 на борт «Викрамадиты». 17 июля колеса их «МиГа» впервые коснулись палубы корабля: состоялись первые заходы на посадку с пробежкой по палубе и уходом на второй круг. Серию аналогичных полетов, но без касаний палубы, выполнил на одноместном МиГ-29К №941 и полковник Олег Мутовин.

Рано утром в субботу 28 июля на аэродроме в Североморске началась подготовка МиГ-29КУБ к полету с посадкой на корабль. Место в передней кабине истребителя занял шеф-пилот «МиГа» Михаил

Беляев, в задней – Герой России Николай Диордица. И уже в 9.18 утра самолет был на палубе: первая посадка прошла в точном соответствии с заданием. Вскоре после посадки на борт авианосца, курсирующего в Баренцевом море, прибыла группа технических специалистов РСК «МиГ», которые подготовили самолет к вылету. Первый старт МиГ-29КУБ с трамплина «Викрамадиты» Беляев и Диордица выполнили в 13.20 того же дня, а через 40 минут они совершили еще одну посадку на палубу. После этого истребитель остался на борту корабля – на следующий день «Викрамадиты» стала участником военно-морского парада в Североморске в честь Дня ВМФ.

На празднике на палубе корабля можно было видеть сразу два истребителя – совершивший накануне первые посадки МиГ-29КУБ №204, а также поднятый из ангара МиГ-29К №311 (опытный самолет выпуска 1988 г., летавший еще на «Тбилиси» в 1989–1991 г. и используе-

мый на «Викрамадитье» в качестве габаритно-массового макета). Кроме того, на палубу из ангара выкатили два макета вертолетов – Ка-27 и Ка-31.

В военно-морском параде в Североморске приняли участие сразу два авианосца: кроме «Викрамадитьи», гостям был представлен и ТАВКР Северного флота «Адмирал Кузнецов». Ожидается, что со следующего года он начнет принимать МиГ-29К/КУБ, недавно заказанные российским флотом. Контрактом, подписанным между РСК «МиГ» и Министерством обороны России в феврале этого года, предусмотрена постройка и поставка Морской авиации ВМФ России в течение 2013–2015 гг. 24 новых «МиГов» – 20 одноместных МиГ-29К и четырех «спарок» МиГ-29КУБ. Планируется, что первые два самолета по заказу Минобороны РСК «МиГ» изготовит уже к концу этого года. В 2013 г. они поступят на Государственные совместные испытания, в том же году к ним присоединятся еще два таких истребителя. А в 2014–2015 гг. заказчику будет передаваться по десять самолетов ежегодно. Таким образом, с середины этого десятилетия авиакрыло «Кузнецова» будет включать не только имеющиеся в его составе с 90-х гг. истребители Су-33, но и новые многоцелевые МиГ-29К/КУБ.



Первый взлет МиГ-29КУБ с палубы «Викрамадитьи», 28 июля 2012 г.

Олег Перов

Единственный пока российский авианесущий корабль, ТАВКР «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов», будет оставаться в строю отечественного ВМФ по крайней мере до конца этого десятилетия. Как заявил накануне Дня Военно-морского флота Главнокомандующий ВМФ России вице-адмирал Виктор Чирков, «существует программа его модернизации до 2020 г.

В ее рамках на авианесущий крейсер поступят новые летательные аппараты – МиГ-29». Главком также отметил, что российский флот планирует в будущем и строительство новых авианесущих кораблей: «Конструкторские бюро получили задания по проектированию нового авианесущего крейсера. Деньги на такую работу уже выделены», – заявил 26 июля вице-адмирал Чирков.

Олег Перов



После первой посадки МиГ-29КУБ на борт «Викрамадитьи», 28 июля 2012 г. В центре (слева направо): командующий Морской авиацией ВМФ России генерал-майор Игорь Кожин, летчики-испытатели РСК «МиГ» Михаил Беляев и Николай Диордица, генеральный директор ОАО «РСК «МиГ» Сергей Коротков

ЕДИНСТВО ВО МНОЖЕСТВЕ



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



ВВС России приступили к полетам на Ка-226



Руслан Денисов

Нынешним летом на аэродроме Сокол Сызранского филиала Военного учебно-научного

центра ВВС «Военно-воздушная академия им. Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (бывшее Сызранское

высшее военное авиационное училище летчиков) в Саратовской области начались полеты на новых легких многоцелевых вертолетах Ка-226. Как известно, Министерство обороны России заключило с холдингом «Вертолеты России» контракт на поставку в течение двух лет партии из 16 таких машин, которые предполагается использовать в качестве учебных для подготовки будущих пилотов боевых Ка-52.

Первые пять Ка-226 прибыли в сызранское училище с Кумертауского авиационного производственного предприятия в начале марта. После завершения переучивания группы летчиков-

инструкторов и инженерно-технического персонала в июне начались первые полеты. Ожидается, что вскоре на Ка-226 приступят и к летной подготовке первых курсантов.

Как сообщил со ссылкой на информацию Министерства обороны телеканал «Россия», всего до 2020 г. в училище должно поступить четыре десятка новых Ка-226. Часть из них, вероятно, будет изготовлено в модификации Ка-226Т с более мощными двигателями Arrius 2G1 французской компании Turbomeca. Серийный выпуск Ка-226Т планируется развернуть со следующего года. **А.Ф.**

Китайский «Хокай» выходит из тени

В конце июля на китайских веб-ресурсах появились первые фотографии крупным планом прототипа китайского палубного самолета дальнего радиолокационного обнаружения и управления JZY-01, создаваемого Xian Aircraft Industrial Corporation (XAC) на базе турбовинтового Y-7 (китайская версия Ан-24). Таким образом, ведущаяся предположительно с 2005 г. программа разработки китайского аналога «Хокая», наконец, окончательно вышла из тени.

Первые фото продувочной модели такой машины стали доступны еще два года назад и позволили составить первое представление о будущем китайском турбовинтовом самолете ДРЛО. А первые, еще весьма нечеткие снимки натурного экземпляра, сделанные на заводском аэродроме XAC, появились в сети в апреле 2011 г.

Официальное признание существования программы было сделано только в январе 2012 г., когда заместитель генерального конструктора самолета ДРЛО ZDK-03 Цао Чэн в интервью, опубликованном в китайской открытой печати, подтвердил факт проведения работ по созданию палубного самолета ДРЛО на базе транспортного Y-7. И вот теперь прототип машины, получившей обозначение

JZY-01, можно рассмотреть более подробно.

Первое, что бросается в глаза: китайские специалисты не стали, что называется, «изобретать велосипед», выбрав в качестве образца для подражания «классику жанра» – американский палубный самолет ДРЛО E-2C Hawkeye. По сравнению с исходным Y-7 хвостовое оперение JZY-01 кардинально изменилось – теперь оно стало четырехкилевым, с внешними и внутренними кильшайбами, как и у E-2C.

Судя по имеющимся фотографиям, радиопрозрачный обтекатель антенны РЛС также весьма напоминает американский аналог. Однако, по мнению некоторых экспертов, он выполнен не вращающимся, а неподвижным, и внутри него, как и на более крупном китайском самолете ДРЛО KJ-2000, треугольником размещены три активные фазированные антенные решетки, обеспечивая тем самым круговой обзор. Как и у E-2C, в верхней части фюзеляжа JZY-01 установлен характерный обтекатель радиатора системы охлаждения бортового радиоэлектронного оборудования.

Серьезные изменения, по сравнению с исходным Y-7, претерпела силовая установка. Штатные турбовинтовые WJ-5A (развитие



советского AI-24), вероятно, заменены более мощными двигателями типа WJ-6C (модернизация советского же AI-20) с шестилопастными воздушными винтами JL-4 – такие, например, используются на новом китайском военно-транспортном самолете Y-9 и сухопутных комплексах ДРЛО KJ-200 и ZDK-03. Применение более крупных мотогондол позволило одновременно уменьшить длину основных стоек шасси, что немаловажно для самолетов палубного базирования.

Имеющиеся пока фотографии не позволяют определить, оснащен ли JZY-01 механизмом складывания консолей крыла. Да и в целом эксперты сомневаются, что JZY-01 сможет базироваться



на авианосцах с бескатапультным взлетом. Таким образом, на палубе «Ши Лана» (бывший «Варяг») этот самолет ДРЛО вряд ли появится. Вполне возможно, что JZY-01 вообще не предназначен для палубного базирования, а будет использован лишь для отработки радиолокационного комплекса и отдельных конструктивно-технологических решений, которые будут использованы в дальнейшем на перспективном китайском палубном самолете ДРЛО. **А.М.**



ДЕВЯТАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
И НАУЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГИДРОАВИАЦИИ

Гидроавиасалон

2012



авиации

6-9 сентября 2012 г.

ГЕЛЕНДЖИК, РОССИЯ

Испытательно-экспериментальная база ТАНТК им. Г.М. Бериева
Аэропорт ГЕЛЕНДЖИК

ООО "Гидроавиасалон", Площадь Авиаторов, 1, г. Таганрог, 347923, Россия
тел./факс: +7 (8634) 315415, 318144 email: gas@beriev.com www.gidroaviasalon.com



Юрий Иванович, как продвигается работа по БРЛС с АФАР для истребителя пятого поколения?

В начале этого года третий опытный комплект БРЛС с АФАР, после необходимых испытаний и настройки на стендах НИИП, был передан компании «Сухой» и установлен на борт третьего летного экземпляра ПАК ФА, перевезенного в конце 2011 г. для продолжения испытаний из Комсомольска-на-Амуре в Жуковский. Уже проведен цикл наземной отработки БРЛС на борту самолета, выполнены первые включения радара. В июне машина поднялась в воздух, и для нас начинается самый ответственный этап – летные испытания.

Одновременно у нас изготовлен следующий, четвертый комплект БРЛС с АФАР. К настоящему времени мы уже практически завершили его отладку и настройку и вскоре будем готовы к передаче его заказчику –

К сожалению, процесс технического перевооружения этого предприятия задерживается, что не может не сказываться на характеристиках и трудоемкости выпускаемой продукции. Надеюсь, что наше мнение о том, что решение столь масштабной задачи, какой является создание БРЛС с АФАР для истребителя пятого поколения, должно вестись в рамках скоординированной на государственном уровне целевой программы, будет все же услышано. Пока же, к сожалению, несмотря на понимаемую всеми важность стоящих задач, присутствует элемент некоторой разобщенности: предприятия действуют в рамках собственных планов, не везде еще осуществлены запланированная закупка нового оборудования и освоение инновационных технологических процессов. Это не может не сказываться на сроках выполнения работ и характеристиках продукции. Мы также по-прежнему уверены, что ускорить

«ТИХОМИРОВСКИЕ» РАДАРЫ от Як-130 до Ту-160

Интервью с генеральным директором НИИП им. В.В. Тихомирова Юрием Белым

НИИП им. В.В. Тихомирова приступил к летным испытаниям БРЛС с активной фазированной антенной решеткой на борту Перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации. Опытный образец БРЛС с АФАР в этом году был установлен на третий прототип ПАК ФА и уже прошел серию наземных отработок. Параллельно специалисты института участвуют в Государственных совместных испытаниях многофункциональных истребителей Су-35С, укомплектованных серийными образцами БРЛС с АФАР типа «Ирбис». Недавно принято решение о создании на базе этого «тихомировского» радара БРЛС для самолетов Дальней авиации – они будут использоваться для модернизации ракетноносцев Ту-22М3 и Ту-160. Предприятие также готовит предложения по легким БРЛС с АФАР для модификаций учебно-боевого самолета Як-130 и разрабатываемых рядом российских компаний беспилотным летательным аппаратам. Об этих и других работах НИИП им. В.В. Тихомирова «Взлёт» рассказывает генеральный директор института Юрий Белый.

он отправится в Комсомольск-на-Амуре, где будет установлен на борт четвертого летного прототипа ПАК ФА. Надеемся, что по готовности самолета, еще до конца этого года удастся приступить к летным испытаниям радиолокационной системы с АФАР в полной комплектации, предусмотренной техническим заданием. В настоящее время ведется изготовление еще двух комплектов, предназначенных для следующих прототипов ПАК ФА.

Своевременная поставка заказчику очередных комплектов БРЛС с АФАР обеспечивается наличием у нас в институте сразу двух стендов – на одном из них, стенде главного конструктора, продолжается отработка опытного радара с АФАР в направлении расширения его функций, введения новых режимов работы и внедрения усовершенствованного программного обеспечения, а на другом ведется настройка очередных комплектов для установки на борт следующих образцов самолета. В целом, мы удовлетворены получаемыми результатами, но хорошо понимаем, что работы предстоит еще немало. В первую очередь – это обеспечение заданного уровня характеристик надежности и снижение себестоимости приемо-передающих модулей, которые мы получаем с НПО «Исток».

процесс летных испытаний БРЛС с АФАР для ПАК ФА, в условиях естественных задержек с доводкой, собственно, самолета, могла бы летающая лаборатория. Тем не менее, несмотря на то, что эти задачи пока так и не решены, подчеркну: работы по БРЛС с АФАР идут по согласованному с заказчиком графику, а получаемые результаты в целом отвечают нашим ожиданиям.

Отмечу также, что НИИП им. В.В. Тихомирова выбран головным исполнителем работ по созданию БРЛС с АФАР для разрабатываемого совместно Россией и Индией Перспективного многоцелевого истребителя пятого поколения ПМИ. Нынешним летом должна состояться защита эскизно-технического проекта такого самолета. Все основные материалы для этого нами уже подготовлены.

А как развивается у Вас направление БРЛС с пассивными АФАР?

Здесь у нас ведется сразу несколько тем. Во-первых, это уже успешная завоеванная признание в мире РЛСУ с АФАР типа «Барс» для самолетов семейства Су-30МКИ. Серийные поставки таких радаров обеспечивает наш традиционный партнер – Государственный Рязанский приборный завод, он же помогает индийской стороне в освоении лицензионного производства

«Барса» на предприятиях промышленности этой страны. НИИП участвует в работах по модернизации «Барса», в т.ч. в направлении оснащения его АФАР. Напомню, принципиальное решение об этом принято уже довольно давно, такими радары должны будут оснащаться модернизированные Су-30МКИ индийских ВВС. Но непосредственно контракт пока еще не подписан – мяч, как говорится, находится на стороне заказчика.

Другое важное событие в этой области. В мае ГРПЗ поставил первые два комплекта «русской» версии «Барса» на Иркутский авиационный завод (филиал корпорации «Иркут»). Они предназначены для комплектации первых двух самолетов Су-30СМ для российских ВВС. Как известно, нынешней весной Минобороны России заключило контракт с корпорацией «Иркут» на поставку 30 самолетов Су-30СМ, являющихся версией Су-30МКИ для отечественных ВВС. К настоящему времени в ВВС трех стран мира эксплуатируется уже более двух сотен истребителей семейства Су-30МКИ с РЛСУ «Барс». Таким образом, теперь «Барс» приходит и в нашу авиацию. Ожидается, что уже до конца этого года будет получено предварительное заключение по итогам первого этапа ГСИ самолетов Су-30СМ с РЛСУ типа «Барс», после

чего смогут начаться серийные поставки таких самолетов.

Далее. К концу года планируется подписать акт о завершении Государственных испытаний модернизированного истребителя-перехватчика МиГ-31БМ с модернизированной нами БРЛС с ФАР типа «Заслон». Напомню, что «Заслон», разработанный в НИИП еще в 70-е гг., в свое время стал первой БРЛС с фазированной антенной решеткой для самолетов-истребителей не только в нашей стране, но и в мире. В этом наш безусловный приоритет. Самолеты МиГ-31БМ, модернизированные по первому этапу, уже несут службу в войсках. Сейчас завершаются испытания по второму этапу модернизации, в рамках

которого МиГ-31 получает новые управляемые ракеты «воздух–воздух» средней и большой дальности, соответственно адаптируется БРЛС, вводятся новые режимы ее работы. После того, как будет получен акт ГСИ, такие самолеты также пойдут в войска.

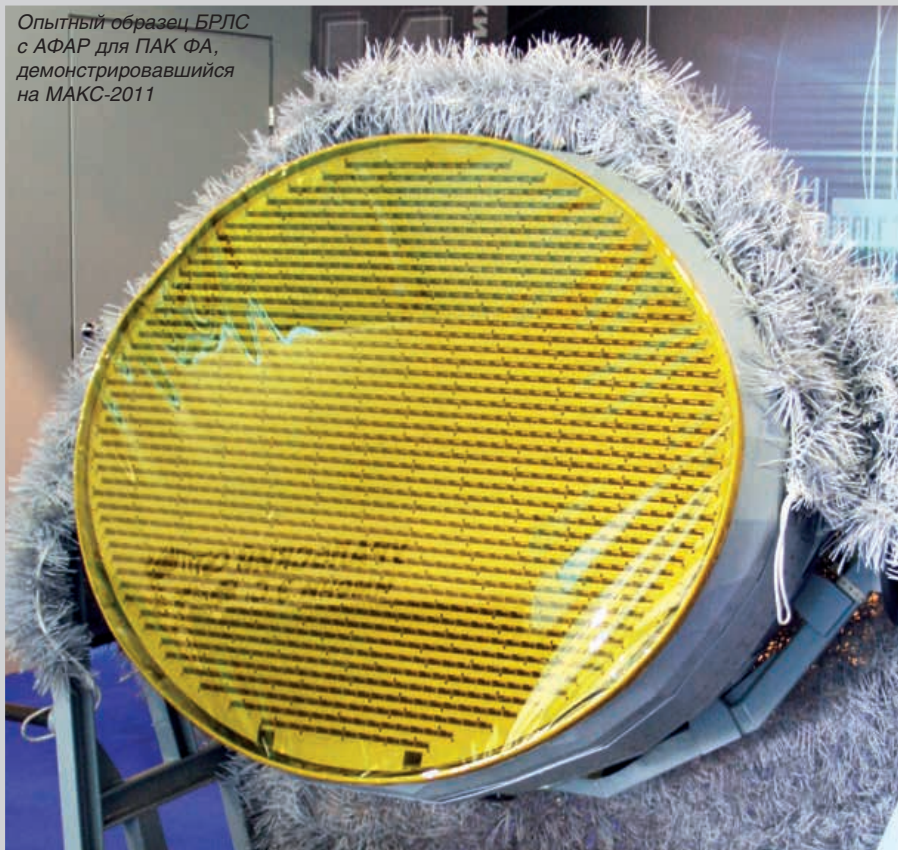
Наконец, об «Ирбисе», без сомнения, – вершине развития технологии РЛС с пассивной ФАР. Достаточно сказать, что в ходе летных испытаний «Ирбиса» уже подтверждена дальность обнаружения воздушной цели более 400 км, что является уникальным достижением в авиационной радиолокации. Летные испытания опытных «Ирбисов» уже несколько лет ведутся на борту летающей лаборатории на базе



Третий летный образец ПАК ФА, самолет Т-50-3, на котором в июле этого года начались летные испытания БРЛС с АФАР

Виктор Друшляков

Опытный образец БРЛС с АФАР для ПАК ФА, демонстрировавшийся на МАКС-2011



Андрей Фомин

Су-30МК2 и на двух опытных Су-35. В прошлом году Министерству обороны переданы для проведения Государственных совместных испытаний построенные на КнААПО первые два серийных самолета Су-35С. В этом году к ним добавились еще два. Все они комплектуются уже серийными «Ирбисами», производство которых, при поддержке НИИП, организовано Государственным Рязанским приборным заводом. Основные характеристики радара уже подтверждены летными испытаниями, но предстоит еще полеты по отработке боевого применения – с использованием различных средств поражения. Предварительное заключение по первому этапу ГСИ самолета Су-35С с РЛСУ с ФАР типа «Ирбис» предполагается получить к концу этого года, что позволит приступить к опытной эксплуатации истребителей Су-35С в войсках. Напомню, всего государственным контрактом в период до 2015 г. предусмотрена постройка для ВВС России 48 самолетов Су-35С. Их поставки продолжатся и в последующие годы.

Свидетельством признания высоких характеристик «Ирбиса» стало недавнее решение о поручении нам разработки на его базе БРЛС с ФАР для модернизации самолетов Дальней авиации Ту-22М3 и Ту-160. Это новое для нас направление работ – до сих пор радаров для дальних бомбардировщиков-ракетоносцев мы не делали. Но полученный нами опыт по «Ирбису» позволяет надеяться, что поставленную задачу мы успешно выполним. Планируется, что первые модернизированные Ту-22М3 и Ту-160 с нашим радаром выйдут на испытания уже через два года.

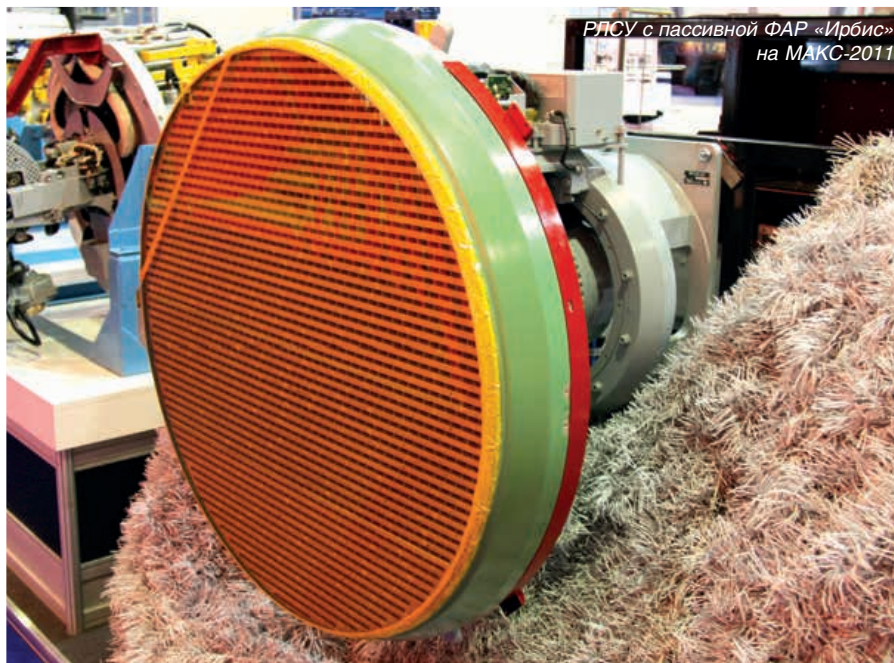
Какие еще новые направления работ появились у НИИП в последнее время?

Недавно к нам обратилась корпорация «Иркут» с заявкой на предоставление предложений по легкой БРЛС, которая может найти применение на прорабатываемых ОКБ им. А.С. Яковлева новых модификациях учебно-боевого самолета Як-130. Как известно, серийные Як-130 с 2010 г. уже поставляются российским ВВС, а в прошлом году начаты их поставки на экспорт. Параллельно с расширением серийного производства учебно-боевых Як-130, радары которые не оснащаются,

У НИИП уже имеется опыт создания подобных небольших радиолокаторов с ФАР – например, еще в начале прошлого десятилетия нами была разработана малогабаритная БРЛС с пассивной ФАР «Оса», которая предлагалась для установки на модернизированный двухместный учебно-боевой истребитель МиГ-29УБТ, а также легкие учебно-боевые и боевые самолеты

ком. Если его заинтересуют наши предложения, и программа разработки новых модификаций Як-130 получит свое реальное воплощение, мы готовы предоставить для него современную высокоэффективную и недорогую БРЛС с ФАР.

Еще одним новым направлением деятельности для нашего института может стать создание легких БРЛС для беспилот-



Андрей Фокин



Виктор Друшляков

«Иркут» рассматривает пути дальнейшего развития машины – в качестве легкого ударного самолета, легкого штурмовика, легкого истребителя и т.п. Вот для таких версий и требуется бортовая РЛС, которая должна быть легкой и компактной, но, в то же время, обеспечивать решение широкого круга задач обзора, обнаружения воздушных и наземных целей, картографирования местности и т.д.

типа Як-130, МиГ-АТ и др. К сожалению, в то время эта тема не получила развития, но приобретенный опыт, в сочетании с внедрением новых технологий и нового программно-алгоритмического обеспечения, уже отработанных на наших более современных БРЛС (например, на том же «Ирбисе»), вне всякого сомнения, позволит нам оперативно и качественно решить поставленную задачу. Дело – за заказчи-

ных летательных аппаратов. Как известно, по итогам тендера Минобороны, прошлой осенью головными исполнителями работ по перспективным легкому и среднему БЛА были определены Санкт-Петербургская компания «Транзас» и Казанское ОКБ «Сокол». Разработку перспективного тяжелого БЛА, по всей видимости, будет вести ОАК. Все они уже обратились к нам с предложениями о сотрудничестве. Как только будут определены и переданы нам требования к радиолокационным системам для таких БЛА, мы будем готовы предоставить свои предложения.

Таким образом, спектр работ, проводимых НИИП им. В.В. Тихомирова, заметно расширяется. Если раньше в области авиационной радиолокации мы, в основном, делали БРЛС только для истребителей (МиГ-31, Су-27, Су-30 всех вариантов, Су-35, ПАК ФА), то теперь диапазон носителей становится гораздо больше. Я бы сформулировал так: сфера применения «тихомировских» радаров в ближайшем будущем будет распространяться от легких Як-130 до тяжелых Ту-160. Вполне вероятно, что скоро сюда можно будет добавить и беспилотные аппараты.



LIMA '13
LANGKAWI

26 - 30 March 2013

Langkawi, Malaysia

THE LANGKAWI INTERNATIONAL MARITIME AND AEROSPACE EXHIBITION

delivering asian markets

ORGANISED BY:



Ministry of Defence

SUPPORTED BY:



Ministry of Transport Malaysia



Ministry of International Trade & Industry



Ministry of Home Affairs

OFFICIAL AIRLINE:



KNOWLEDGE PARTNERS:



OFFICIAL MEDIA:



hwlima  HW LIMA EXHIBITIONS 35F-1-6 Jalan Wangsa Delima 5, KLSC II, Section 5, Wangsa Maju, 53300 Kuala Lumpur, Malaysia.
exhibitions T : +603 41421699 F : +603 41422699 E : hw5@hwlima.org URL : www.lima.com.my



ТРЕТИЙ ПАК ФА – В ПОДМОСКОВНОМ НЕБЕ

Т-50-3 приступил к летным испытаниям в Жуковском

В середине июня начался этап летных испытаний третьего летного экземпляра Перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА) на летно-испытательной и доводочной базе компании «Сухой» в подмосковном Жуковском. Первый полет в Подмосковье на Т-50-3 (бортовой №053) выполнил 21 июня летчик-испытатель компании «Сухой» Герой России Сергей Богдан. Напомним, впервые в воздух третий прототип ПАК ФА он поднял 22 ноября 2011 г. в Комсомольске-на-Амуре и, после трех полетов по программе заводских приемо-сдаточных испытаний и проведения окраски, накануне Нового года, 28 декабря, машину перевезли на борту тяжелого транспортного самолета Ан-124 «Руслан» в Жуковский.

В Жуковском на летно-испытательной и доводочной базе компании «Сухой» в течение пяти месяцев проводилась сборка самолета после транспортировки, доводка и наземная отработка его систем. В частности, на борт впервые был установлен опытный комплект БРЛС с АФАР (разработка НИИП им. В.В. Тихомирова) и проверено его функционирование в составе комплекса бортового оборудования. В середине июня Т-50-3



Андрей ФОМИН
Фото Виктора Друшлякова



был выведен на аэродром, и начались первые рулежки и пробежки. После устранения всех замечаний было принято решение на контрольный облет, и 21 июня 2012 г. около 15.20 Сергей Богдан впервые оторвал машину от бетонки ЛИИ им. М.М. Громова в Жуковском. Облет продолжался около часа, серьезных замечаний к работе самолета и его систем отмечено не было.

В июле на самолете продолжилась отработка БРЛС с АФАР. Сначала она была проверена с земли в работе по воздушной цели, в роли которой выступал Су-27М №710 (в 2010 г. он использовался как летающая лаборатория для испытаний двигателя для


ПАК ФА). А 24 июля, в очередном полете Т-50-3, БРЛС с АФАР была впервые включена в воздухе и опробована на нескольких режимах. Помимо испытаний БРЛС с АФАР на третьем летном экземпляре будет проводиться летная отработка и других новых бортовых систем, на предыдущие прототипы еще не устанавливавшихся.

В настоящее время в летных испытаниях ПАК ФА задействован также второй экземпляр самолета. Впервые в воздух он был поднят Сергеем Богданом 3 марта 2011 г. Спустя месяц Т-50-2 перевезли в Жуковский, и с середины августа прошлого года он летает в Подмоскowie. На сегодня на нем выпол-

нено более 50 полетов. В июле на носовую часть фюзеляжа машины нанесли кольцевые отметки, что может свидетельствовать о том, что Т-50-2 будет использоваться для отработки системы дозаправки топливом в полете (сами кольца служат для облегчения фотовидеорегистрации процесса стыковки с заправочным конусом с самолета сопровождения).

Первая же летная машина почти год находилась на доработках, ведущихся с момента презентации самолета на МАКС-2011 в августе прошлого года. К тому времени на ней было выполнено около 75 полетов — начиная с самого первого, состоявшегося 29 января 2010 г. в Комсомольске-на-Амуре (в Жуковском Т-50-1 летал с апреля 2010 г.). Ожидается, что первый летный экземпляр ПАК ФА возобновит полеты в августе этого года.

Рубеж в 100 испытательных полетов по программе испытаний ПАК ФА был пройден 3 ноября 2011 г. «Юбилейный» полет выполнил Сергей Богдан на Т-50-2. На сегодня общее число полетов на всех трех машинах составляет уже более 130 и, благодаря присоединению к испытаниям третьего прототипа, будет неуклонно расти. А осенью, как ожидается, в Комсомольске-на-Амуре, должна быть облетана уже четвертая машина, находящаяся сейчас на сборке на КнААПО. Затем она присоединится к первым трем прототипам в Жуковском, причем планируется, что с Дальнего Востока в Подмоскowie Т-50-4 перелетит уже «своим ходом». Как заявил в июле в интервью телеканалу «Россия-24» Президент ОАК — председатель совета директоров компании «Сухой» Михаил Погосян, четвертый летный экземпляр ПАК ФА подключится к испытаниям до конца этого года, а в следующем году поднимется в воздух пятая опытная машина.

Напомним, в феврале этого года генерал-полковник Александр Зелин, в то время — Главнокомандующий ВВС России, а ныне — помощник министра обороны по авиации, заявлял в интервью РИА «Новости», что всего к 2015 г. планируется изготовить и задействовать в испытаниях 14 самолетов ПАК ФА. Вслед за постройкой шести опытных машин в Комсомольске-на-Амуре начнется выпуск самолетов установочной партии. Уже в 2013 г. предполагается начать этап Государственных совместных испытаний ПАК ФА в ГЛИЦ МО РФ в Ахтубинске с передачей первых самолетов заказчику. Это подтвердил и Михаил Погосян в июльском интервью «России-24». Согласно сообщениям в СМИ, в период 2016–2020 гг. в войска планируется передать порядка 60 серийных ПАК ФА. Очевидно, что поставка продолжится и после 2020 г. 

Очередные Ил-96 для президентского авиаотряда

В конце июля на летно-испытательной станции Воронежского акционерного самолетостроительного общества появились два очередных самолета Ил-96, предназначенных для поставки Специальному летному отряду «Россия», обслуживающему руководство страны. Один из них – пассажирский Ил-96-300 (RA-96014) выпуска 2004 г., прошедший в этом году ремонт и модернизацию на ВАСО. Ранее он эксплуатировался авиакомпанией «КрасЭйр», прекратившей операционную деятельность осенью 2008 г. Вместе с другим аналогичным самолетом (RA-96017) с ноября 2008-го он находился на хранении на заводском аэродроме в Воронеже.

Собственник обеих машин – лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко.» – прорабатывала вопрос их поставки на экспорт, однако в дальнейшем было при-

нято решение о передаче их после ремонта и соответствующей модификации салона в СЛО «Россия», где они должны выполнять те же задачи, что и построенные на ВАСО в 2007–2009 гг. два пассажирских Ил-96-300 (RA-96018 и RA-96019). Соответствующий контракт был заключен с ИФК 13 декабря 2010 г. Работы по первой машине с номером RA-96017 (серийный №02011)

завершились прошлой осенью, 30 декабря 2011 г. она была передана СЛО «Россия» и в январе перелетела из Воронежа в подмосковное Внуково. Ремонт и переоборудование борта RA-96014 (серийный №02014) выполнили к середине нынешнего лета, и в конце июля самолет поступил на приемо-сдаточные испытания. Ожидается, что уже в августе он будет передан заказчику и отправится во Внуково.

В самом конце июля на летно-испытательную станцию ВАСО из сборочного цеха завода был выкачен и первый из двух заказанных Управлением делами Президента РФ новых самолетов-салонов Ил-96-300ПУ(М1). Машина еще не прошла окраску, но уже носит регистрационный номер RA-96020. Согласно сайту Федерального

казначейства, государственный контракт на постройку этих двух самолетов-салонов, предназначенных для перевозок высших руководителей государства, был заключен 26 мая 2010 г., а стоимость его составляет 10,39 млрд руб., что соответствует цене одного самолета порядка 170 млн долл. Контрактом предусмотрена сдача обоих лайнеров заказчику до марта 2013 г. Ожидается, что RA-96020 приступит к испытательным полетам в Воронеже в августе и будет сдан в эксплуатацию до конца этого года. Второй самолет, RA-96021, в настоящее время находится на сборке и сможет поступить в СЛО «Россия» следующей весной. После этого в президентском авиаотряде будет летать уже восемь самолетов семейства Ил-96. **А.Ф.**



Алексей Болрин



Алексей Болрин

«ЮТэйр» получила первый широкофюзеляжный Boeing

Авиакомпания «ЮТэйр» продолжает активно наращивать свой парк. 10 июля в Ханты-Мансийск прибыл Boeing 767-200ER, ставший первым широкофюзеляжным самолетом перевозчика. Первый полет по расписанию лайнер с регистрационным номером VP-BAG совершил 18 июля по маршруту Сургут–Москва. Машина, оснащенная двигателями CF6-80C2B4F, выпущена в 2001 г. и ранее летала в США – в Continental Airlines, а после ее слияния с United Airlines, завершеного 1 октября 2010 г., – в последней. Пассажирский салон самолета имеет двухклассную компоновку и несвойственное данному типу самолетов количество кресел – всего 170: 25 – в бизнес-классе и 145 – в «экономе».

Сейчас машина выполняет регулярные рейсы из Москвы в Сургут и Тюмень.

Между лизингодателем и авиакомпанией подписан контракт на поставку восьми самолетов Boeing 767, действующий до 2015 г. с последующей пролонгацией. До конца этого года «ЮТэйр» планирует получить еще четыре машины, а в следующем – три. В авиакомпании говорят, что пополнение парка широкофюзеляжными дальнемагистральными лайнерами позволит предоставить пассажирам более качественный сервис на борту, а также дополнить сеть маршрутов рейсами большой протяженности.

Получение первого Boeing 767 – не единственное значимое событие



Вячеслав Бабавский

последнего времени, связанное с развитием флота авиакомпании. В рамках недавнего авиасалона в Фарнборо «ЮТэйр» и концерн Airbus объявили о подписании контракта на поставку начиная уже с 2013 г. 20 самолетов A321, рассчитанных на 220 пассажиров. Их планируется использовать на популярных международных туристических

направлениях и внутрироссийских маршрутах.

По данным перевозчика на 25 июля, парк компании состоял уже из 214 самолетов и 254 вертолетов. «ЮТэйр» – один из лидеров отрасли по динамике роста. По итогам прошлого года число перевезенных пассажиров увеличилось на 31,3%, а в первом полугодии 2012 г. – на 40,9%. **АК.**

«Донавиа» обновляет флот

В рамках стратегии развития группы «Аэрофлот» авиакомпания «Донавиа» приступила к обновлению своего авиапарка. 4 июля в Ростов-на-Дону прибыл самолет А319-112 (серийный №1630). Воздушное судно, получившее регистрационный номер VP-BBU, выпущено в 2001 г. Пассажирский салон рассчитан на 132 пассажира: 12 мест – в бизнес-классе и 120 – в экономическом. Лайнер стал первой машиной производства европейского концерна Airbus в парке авиакомпании. После вывода из эксплуатации последних самолетов отечественного производства он состоял исключительно из «боингов» (три 106-местных 737-500 и три 150-местных 737-400).

9 июля вслед за VP-BBU в Ростов прибыл второй А319-112. Лайнер с серийным №1805 получил регистрационный номер VP-BBT. Машина выпущена в 2002 г. и имеет аналогичную конфигурацию салона. Оба самолета будут базироваться в Минеральных Водах, где после закрытия авиакомпании «Кавминводоавиа» создан филиал «Донавиа». Они будут работать на маршрутах в Москву, Ереван, Ташкент, а также на линии Ставрополь–Москва. Для полетов на новом типе самолета перевозчик уже подготовил 15 летных экипажей из пилотов минераловодского подразделения, которые прошли переподготовку в голландском учебном центре Flight Simulation Company. В июле в Нидерландах обучалось еще четыре экипажа.



Erik RostovSpotter

Оба новых воздушных судна «Донавиа», оснащенные двигателями CFM56-5B6/P, имеют идентичную историю. До передачи в Россию они эксплуатировались в Северной Америке – сначала в авиакомпании Air Canada, затем – в Mexicana. «Донавиа» получила самолеты на условиях операционного лизинга сроком на шесть лет через американскую компанию ILFC.

«В настоящее время у нас подписан контракт с ILFC на поставку еще двух самолетов Airbus A319, которые поступят в четвертом квартале этого года», – сообщил «Взлёту» временно исполняющий обязанности гендиректора авиакомпании «Донавиа» Владимир Хижняк. Планируется, что базироваться они будут в Ростове-на-Дону.

Полученные А319 пришли на смену двум 20-летним Boeing 737-500, выведенным из парка «Донавиа» в марте текущего года (в компании они летали с 2007 г.). Два следующих А319, ожидаемые в конце года, позволят перевозчи-

ку безболезненно расстаться еще с двумя аналогичными «боингами», а третий задержится до 2013 г. Еще три чуть более «свежих» Boeing 737-400 выпуска 1994–1996 гг. долетают в «Донавиа» до 2014 г.

Переход на самолеты производства концерна Airbus предопределен программой развития группы «Аэрофлот». Принято решение, что ростовчане будут обновлять свой парк лайнерами европейского производства. В «Донавиа», наряду с «Россией», «Владивосток авиа» и «Сахалинскими авиатрассами», внедряется так называемый стандарт «Линейка продукта «Регион», что подразумевает оказание пассажирам услуг высокого качества на региональных маршрутах (как внутрироссийских, так и международных). Перевозчик сконцентрируется на исторически сложившемся фронте работ – полетах из городов Южного и Северо-Кавказского федеральных округов в Москву, С.-Петербург, страны СНГ и дальнее зарубежье. Парк будет состоять

из ближне- и среднемагистральных лайнеров.

Ранее также рассматривался вопрос об эксплуатации в «Донавиа» самолетов SSJ100. Планировалось, что в компанию поступят либо новые лайнеры с завода, либо «Аэрофлот» передаст «дочке» свои уже летающие «Суперджеты». Однако, по последним данным из авиакомпании, от идеи эксплуатации SSJ100 пока решено отказаться.

По итогам 2011 г. «Донавиа» перевезла на 37,6% пассажиров меньше, чем годом ранее (864,1 тыс. чел. против 1385,7 тыс. чел. в 2010-м). По этому показателю перевозчик занял лишь 17-е место в стране, тогда как годом ранее находился на 9-м. Процент занятости пассажирских кресел упал с 79 до 69% (среднеотраслевой уровень – 73,5%). «2011 год стал переломным в истории «Донавиа»: мы полностью отказались от устаревшей техники, неэффективной в условиях роста стоимости авиационного топлива, – комментировал производственные показатели авиакомпании ее гендиректор Виталий Головин. – Именно с этим связано некоторое снижение производственных показателей в 2011 г., по сравнению с 2010 г. Однако такая реструктуризация парка дала нам возможность повысить эффективность нашей работы и создать базу для дальнейшего развития в 2012 г.»

За апрель–май текущего года, по отношению к аналогичному периоду прошлого года, количество перевезенных пассажиров увеличилось до 316,8 тыс. чел. (рост на 89,6%), и компания переместилась в российский рейтинге на 11-е место. **АК.**



Erik RostovSpotter

На установку СРППЗ дали еще три месяца

С 1 июля в гражданской авиации России вступили в силу требования по оборудованию воздушных судов бортовыми системами предупреждения столкновений самолетов в воздухе (БСПС) и системами раннего предупреждения приближения к земле (СРППЗ или GPWS – Ground Proximity Warning System). По данным, поступившим из межрегиональных территориальных управлений Росавиации, к концу июня из 1411 воздушных судов отечественного производства (533 самолетов и 878 вертолетов), имеющих сертификат летной годности, 1104 не требовало оснащения системой БСПС. Из оставшихся 307 самолетов, оснащение БСПС которых обязательно, 283 (92%) уже дооборудовали данной системой. Из 533 самолетов отечественного производства, требующих дооснаще-

ния СРППЗ, необходимые работы завершены на 401 машине (75%).

В целом авиакомпании, выполняющие наибольший объем региональных и местных перевозок, привели большую часть своего парка в соответствие требованиям. Например, 9 июля отчитались о завершении установки этих систем на свои шесть Ан-24 и два Ан-26 авиакомпания «Ангара». Ориентировочно стоимость работ для одной машины обошлась перевозчику в 4,8 млн руб.

Дооборудование СРППЗ вертолетов Ми-8, Ми-171, Ми-26 и Ка-32 необходимо, если они используются для коммерческих воздушных перевозок по правилам полетов по приборам. К концу июня из 803 вертолетов Ми-8 с сертификатом летной годности этой системой дооборудовали только 103 (13%).

Эти работы не выполнены еще на 16 вертолетах Ми-171, 30 Ми-26 и 29 Ка-32. Например, генеральный директор эксплуатирующей 18 вертолетов Ми-8 авиакомпании «Турухан» Алексей Мусатов весной текущего года говорил «Взлёту», что дооснащение машин системой СРППЗ еще не производилось, поскольку «требуется дополнительное финансовое вложение порядка 4 млн руб. на одно ВС».

Запрет на эксплуатацию не оснащенных БСПС и СРППЗ газотурбинных самолетов, масса которых превышает 5700 кг и предназначенных для перевозки более 9 человек (Ту-134, Ан-24, Як-40 и др.) и ограничения на применение не имеющих таких систем вертолетов с максимальной взлетной массой свыше 3100 кг были сформулированы в приказе Минтранса

№128 от 31 июля 2009 г. и изначально должны были вступить в силу с 1 января 2012 г. Но в прошлом году ряд региональных авиакомпаний обратились к Президенту и правительству с просьбой о переносе даты введения этих требований. Срок сдвинули на 1 июля 2012 г. Но и к нему все уложиться не успели. В качестве причины называют неготовность предприятий-изготовителей поставить требуемое количество комплектов и ограниченное количество специалистов промышленности, допущенных к выполнению этих работ. Поэтому 24 июля министр транспорта Максим Соколов внес очередные изменения в приказ трехлетней давности. Новая дата «дедлайна» для эксплуатантов Ту-134, Ан-24, Як-40 – 1 октября 2012 г. **А.К.**

AirOnix – новичок из Симферополя

2 июля из Симферополя в Домодедово начала полеты новая авиакомпания AirOnix. Молодой украинский авиaperевозчик, базирующийся в главном аэропорту Крыма, получил сертификат эксплуатанта 25 апреля 2012 г. А уже на следующий день в Симферополь прибыл первый самолет компании – Boeing 737-300 (UR-KRA) выпуска 1997 г., ранее эксплуатировавшийся в Estonian Air. Первый регулярный рейс из Симферополя в киевский аэропорт Жуляны AirOnix совершила на нем 28 апреля.

4 июля парк авиакомпании пополнился вторым самолетом – 17-летним Boeing B737-500 (UR-KRD), ранее летавший в «Аэросвите». 29 июля за ним последовал аналогичный лайнер с регистрацией UR-KRC. Все три «боинга» взяты в операционный лизинг. Следующим после Киева пунктом назначения крымчан стал Львов. Позже добавились полеты в киевский Борисполь, Москву и С.-Петербург. Кроме регулярных рейсов AirOnix выполняет чартеры в Анталию, Тиват, Бургас, Даламан, Катовице и Варшаву.

Стремительный выход на рынок AirOnix связывают со сменой руко-

водства в симферопольском аэропорту, который продолжительное время оставался без сильной базовой авиакомпании. В середине апреля кресло его гендиректора занял бывший заместитель главы Госавиаслужбы Украины Юрий Солончук, до этого работавший руководителем крупнейшего в стране аэропорта Борисполь. Авиакомпания близка к крымскому туроператору Onix Group Ukraine, работающему на рынке с 2003 г. Среди партнеров перевозчика

также значится одна из крупнейших российских туристических компаний TEZ Tour.

За счет низких цен и агрессивной рекламы новичок вполне способен переманить к себе часть авиапассажиров на растущем украинском рынке. Например, за месяц до вылета «Аэросвит» предлагал билеты по маршруту Симферополь–Киев на 1 сентября за 5491 руб., в то время как AirOnix – всего за 1330 руб.

Правда, жизнь AirOnix осложняется сезонностью авиаперевоз-

ок в Крыму. Так, с января по май 2011 г. через симферопольский аэропорт проследовало лишь около 100 тыс. чел. (примерно 10% от общего числа пассажиров, обслуженных за прошлый год). Менеджменту авиакомпании придется изрядно поломать голову, как сводить концы с концами в низкий сезон. Ожидается, что в это время AirOnix сосредоточится на выполнении чартерной программы в интересах выездного туризма. **А.К.**



Василий Коба

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





ТЕРМИНАЛЫ СПОРТИВНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Артём КОРЕНЯКО,
Екатеринбург – Москва

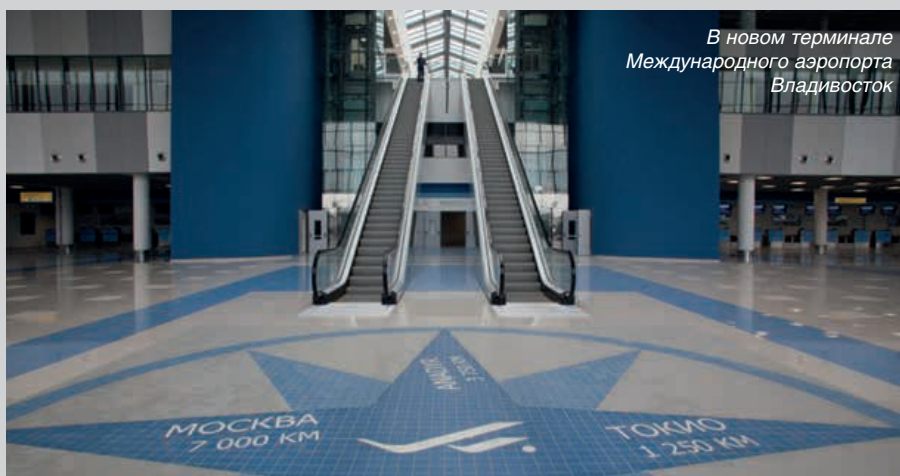
Аэропорты завершают стройки

Рост инвестиций

В конце июня в екатеринбургском аэропорту Кольцово прошел трехдневный международный авиационный форум Routes CIS 2012. Мероприятие стало площадкой для переговоров между российскими и зарубежными авиапредприятиями – аэропорты и авиакомпании договаривались об открытии новых рейсов. В первый день форума состоялась панельная дискуссия по вопросам модернизации аэропортов, в которой отмечалась ведущая роль крупных международных и спортивных мероприятий в вопросах их развития. Обозреватель «Взлёта», побывавший на форуме, разобрался какими стали региональные аэропорты благодаря грядущим глобальным политическим и спортивным событиям.

Считается, что московский авиационный узел – ось притяжения, на которую нанизано воздушное сообщение всей страны. Столичные аэропорты пользуются повышенным вниманием общественности. Вопросы их развития находятся на особом контроле у государства. Знакомство с материалами о проблематике развития российских аэропортов, подготовленными неспециализированными СМИ, у непосвященных порой вызывают впечатление о полном крахе региональной гражданской авиации. Поборники алармистских настроений указывают на более чем четырехкратное снижение общего

количества аэропортов, по сравнению с первыми годами российской независимости. С этим частично можно было бы согласиться еще на рубеже тысячелетий, когда ежегодные общие инвестиции в развитие материально-технической базы аэропортов не превышали 3 млрд руб. при минимальном участии в них государства (например, в 2000 г. они составили 2,786 млрд руб. при доле бюджетных вливаний всего 5,6%). Но в прошлом году, по данным Росавиации, в проекты реконструкции аэродромной сети вложили почти в 15 раз больше – 40,834 млрд руб. При этом на плечи российского бюджета пришлось 33,038 млрд руб. или 80,9%.



В новом терминале
Международного аэропорта
Владивосток

Большие стройки осуществляются сегодня в большинстве регионов страны. Мало-мальски перспективные аэропорты сейчас на подъеме. Главные драйверы развития — крупные международные мероприятия, которые пройдут в ближайшие годы в России.

Саммит во Владивостоке

Совсем скоро, в первой декаде сентября, на острове Русский в Приморском крае пройдет саммит Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС). К мероприятию реконструировали аэропорт Владивосток (в 2011 г. обслужил 1,441 млн чел. — на 14,1% больше, чем годом раньше). 3 июля премьер-министр Дмитрий Медведев осмотрел новый пассажирский терминал, рассчитанный на 3,5 млн пасс. в год и, похоже, остался доволен. «Хороший современный аэропорт, получилось очень красиво. В прошлом году мы заходили, было ощущение, как в ангаре. Сейчас все круто, молодцы!» — поделился эмоциями премьер. Строительство нового международного комплекса началось в 2009 г. Инвестиции в проект составили около 6,3 млрд руб. Основным инвестором выступило ОАО «Международный

аэропорт Шереметьево», управляющее с 2008 г. 52,2% акций ОАО «Международный аэропорт Владивосток». Согласно мастер-плану развития владивостокского аэропорта, разработанного голландским консорциумом NACO (Netherlands Airport Consultants B.V), его пассажиропоток к 2030 г. запланирован на уровне 10 млн пасс.

Студенты едут в Татарстан

Важным международным мероприятием следующего года на территории нашей страны станет проведение всемирной летней Универсиады в Казани. К ней в основном и производится поэтапная реконструкция терминалов и прочей инфраструктуры местного аэропорта (в 2011 г. обслужил 1,227 млн чел., прирост на 28,1%). Сейчас завершается строительство нового современного пассажирского терминала 1А площадью 19 тыс. м² с пропускной способностью 1,2 млн пасс. в год. Данный объект, оснащенный четырьмя телетрапами, откроет двери уже осенью этого года. Сейчас здесь ведутся отделочные работы и монтаж оборудования. В проекте задействованы болгарский инвестхолдинг «Химимпорт», германская проектная компания Fraport AG и турецкая строй-

фирма Monotek. «К 2025 г. пропускная способность аэропорта Казани достигнет 5,2 млн пасс.», — уверен министр транспорта и дорожного хозяйства Татарстана Ленар Сафин. Инвестиции в реконструкцию оцениваются свыше 10 млрд руб. К концу года введут железнодорожную интермодальную ветку — пассажиров станут перевозить скоростные поезда. Так что из центра города до аэропорта Казань можно будет добраться всего за 20 минут.

Сочи ждет гостей

В 2014 г. Россия принимает Зимние Олимпийские игры. Главные воздушные ворота мероприятия — аэропорт Сочи (в 2011 г. обслужил 2,081 млн чел., рост на 8,3%). Он, как важная составляющая транспортной инфраструктуры Игр, должен быть готов по высшему разряду. «В настоящее время в строительство и развитие аэропорта уже вложено 8,9 млрд руб.», — говорил в апреле текущего года Сергей Лихарев, в то время — генеральный директор аэропортовой группы «Базэл Аэро». На эти средства построен новый аэровокзальный комплекс, приобретено большое количество спецтехники, создана современная IT-инфраструктура.

Терминальный комплекс
екатеринбургского аэропорта Кольцово

Начато строительство посадочной галереи и VIP-терминала, которые будут введены в эксплуатацию в начале 2013 г. В ближайшие два года планируется построить новый терминал для обслуживания специальных рейсов глав государств и правительств, а также реконструировать грузовой терминал. Все это позволит обеспечить пропускную способность аэропорта на период проведения Олимпиады до 3,8 тыс. пасс. в час, что соответствует требованиям Международного олимпийского комитета. По оценке австрийской консалтинговой компании Airport Consulting Vienna, к 2030 г. пассажиропоток в сочинском аэропорту превысит 6,6 млн чел.

«Россия – 2018»

Другое важнейшее спортивное мероприятие пройдет на территории России в 2018 г. Страна будет принимать Чемпионат мира по футболу. Окончательный список городов еще не утвержден: пока в него внесены Москва, С.-Петербург, Волгоград, Екатеринбург, Казань, Калининград, Краснодар, Нижний Новгород, Ростов-на-Дону, Самара, Саранск, Сочи и Ярославль. Воздушные ворота каждого из них находятся в разной степени готовности: от лидирующего столичного авиаузла до маленького, только нащупывающего пути развития ярославского аэропорта Туношна. Международная футбольная федерация (FIFA) предъявляет требования по пропускной способности аэропортов городов-участников. Согласно данным генерального директора оргкомитета «Россия – 2018» Алексея Сорокина, за 10 часов до начала

проведения матчей они должны принять 20% от вместимости стадиона, т.е. не менее 8 тыс. чел. Аналогичные требования необходимо выполнить в течение 10 часов после завершения игры. В итоге за 20 часов аэропорт должен принять и отправить около 40 самолетов с 200 пассажирами на борту каждого. «На сегодня для многих региональных аэропортов это заоблачные показатели. С такой нагрузкой они справятся пока не могут», – заявил г-н Сорокин в конце октября 2011 г. в Екатеринбурге на конференции по вопросам подготовки российских городов к ЧМ-2018.

То, что в итоге Россия успешно готовится к футбольному чемпионату сомневаться не приходится. Но проведение столь масштабных мероприятий требует внушительных инвестиций. За примерами далеко ходить не надо. Чтобы принять только что завершившийся Чемпионат Европы по футболу Украина потратила на все аэропорты, дороги, скоростные поезда и стадионы 4,2 млрд долл. Что касается воздушного транспорта, то к мероприятию наши соседи построили четыре современных аэропорта – в Киеве, Донецке, Львове и Харькове.

Несмотря на то, что до ЧМ-2018 еще шесть лет, делегация FIFA уже приступила к осмотру городов-претендентов и, соответственно, их транспортной инфраструктуры. Наибольшее удовлетворение у представителей международной федерации вызвал екатеринбургский аэропорт Кольцово (обслужил в 2011 г. 3,289 млн чел., прирост на 19,6%), находящийся под управлением ГК «Ренова»

Виктора Вексельберга. По сообщениям региональных СМИ, комиссия во главе с директором департамента FIFA по проведению чемпионатов мира Юргеном Мюллером, ознакомившись с Кольцово, была обескуражена. Ревизоры не ожидали увидеть на Урале аэропорт такого уровня.

Уральская готовность

Преобразование екатеринбургского аэропорта началось задолго до победы нашей страны в гонке за право проведения ЧМ-2018. Уже сегодня терминальные мощности екатеринбургского аэропорта способны «переваривать» ежегодно 8 млн пасс. По планам к 2030 г. Кольцово будет обслуживать более 12 млн чел.

«Собственно не так много осталось, что необходимо сделать. У нас не хватает многоуровневого паркинга, к строительству которого мы намерены приступить в ближайшее время. Из внутренней инфраструктуры не хватает нормального гаража, которым мы, наверное, займемся в следующем году. Таким образом, на ближайшие годы пропускной способности пассажирского и грузового терминалов нам будет хватать», – говорит гендиректор Кольцово Евгений Чудновский. По его словам, с окончанием масштабного строительства в Кольцово «Ренова» полностью сосредоточится на работах в подконтрольных ей аэропортах Курумоч и Стригино. К концу 2014 г. в Самаре и Нижнем Новгороде будут введены в эксплуатацию новые пассажирские терминальные комплексы 40 и 20 тыс. м² соответственно.

Routes CIS 2012

Кредо главы аэропорта Кольцово Евгения Чудновского: «Сначала нужно построить то, что нужно, а затем эффективно эксплуатировать». Важным этапом Кольцово в привлечении новых клиентов стало проведение на его территории в конце июня текущего года представительного международного форума воздушных перевозчиков Routes CIS 2012, на котором побывал обозреватель «Взлёт». Здесь в формате 20-минутных встреч тет-а-тет представители более 40 аэропортов и 30 авиакомпаний формировали карту маршрутов ближайшего будущего.

Важным событием для всей авиатраслы России стало подписание на площадке мероприятия соглашения о создании Международной ассоциации аэропортов (МАА) между Кольцово, Толмачево и Внуково. Цель — защита интересов аэропортов в диалогах с властью и авиакомпаниями, повышение качества обслуживания пассажиров и т.д. В будущем на базе МАА будет создана саморегулируемая организация, которой, не исключено, будет передан ряд государственных функций (например, сертификация аэродромной техники и т.д.). «Нас беспокоит развитие авиамаршрутов в стране, вопрос виз для членов экипажей воздушных судов, проблемы с законом об аэропортах и аэропортовой деятельности. Будем обращать внимание на подготовку специалистов», — заявил Александр Бородин, первый заместитель генерального директора холдинга «Новаяпорт» (управляет семью российскими аэропортами, в т.ч. новосибирским). Уже известно, что к формируемой ассоциации в ближайшем будущем намерен присоединиться целый ряд ведущих российских аэропортов.

«Дисбаланс гражданской авиации в пользу МАУ будет в России в последующие десять лет. И от этого никуда не деться», — прогнозирует г-н Чудновский. Однако, благодаря таким инфраструктурно сильным аэропортам, как Кольцово и целому ряду других, доля столичного авиаузла в общем авиатрафике будет неуклонно снижаться. Пик уже пройден. По итогам 2011 г. московские аэропорты обслужили 50,3% авиапассажиров, тогда как годом ранее — 51,3%. Косвенным доказательством наметившейся тенденции служит рост числа аэропортов-миллиоников. В прошлом году их было уже 19 (в 2010 г. — 17).

Стоит заметить, что и государство уже давно не стоит спиной к отрасли. На развитие инфраструктуры аэропортов выделяются колоссальные деньги. Задача аэропортовых менеджеров — умело воспользоваться ситуацией и заманить авиакомпании из центра на периферию. ✈

Кольцово готово

Сегодня екатеринбургский аэропорт — крупнейший в России после МАУ и Пулково. Он пережил уже три очереди строительства. В 2003 г. здесь при поддержке Минтранса, областного правительства и ГК «Ренова» была начата реализация программы развития аэропорта в качестве хаба. За годы масштабной реконструкции с 2003 по 2009 гг. общий объем инвестиций составил порядка 12 млрд руб. При этом частные инвестиции объемом 8 млрд руб. были направлены в развитие аэровокзального комплекса и техническое переоснащение служб, а бюджетные 4 млрд руб. — в реконструкцию аэродромных покрытий и строительство КДП. Результатом работ стали новые введенные объекты: в 2005 г. — цех бортового питания (мощность — 10 тыс. рационов в сутки; стоимость объекта — 95 млн руб.) и «малый» терминал МВЛ (пропускная способность — 600 пасс. в час; площадь — 15,4 тыс. м²; 940 млн руб.). В 2006 г. реконструирован терминал деловой авиации (106 млн руб.), в 2007 г. заработал терминал внутрироссийских линий (пропускная способность — 1000 пасс. в час; площадь — 19,6 тыс. м²; 1,236 млрд руб.), в 2008 г. введена в строй новая железнодорожная станция «Аэропорт Кольцово» и состоялся запуск электропоезда (государственно-частное партнерство, общий объем финансирования — 450 млн руб.).

К саммиту Шанхайской организации сотрудничества в Екатеринбурге в 2009 г. был запущен в эксплуатацию новый терминал международных авиалиний (пропускная способность — 1600 пасс. в час; площадь — 45 тыс. м²; 2,86 млрд руб.) и новый четырехзвездочный гостинично-деловой комплекс «Анжело Аэропорт-Отель», в который можно попасть по галерее, не выходя на улицу. Тогда же за счет федеральных средств был введен новый аэронавигационный комплекс (башня КДП) и завершен первый этап реконструкции аэродромных покрытий, в ходе которого ИВП-1 была удлинена на 500 м и достигла размеров 3004x45 м.

Вторая очередь реконструкции аэродромных покрытий в Кольцово началась с середины весны текущего года, когда был подведен открытый конкурс на сумму чуть более 3 млрд руб. Среди запланированных работ — реконструкция водосточно-дренажной системы, расширение перрона, увеличение количества мест стоянок, строительство и оборудование площадок для

обработки ВС противообледенительными жидкостями, устройство патрульной дороги по внутреннему периметру аэродрома. Ожидается, что строительно-монтажные работы закончатся в 2014 г. Во вторую очередь включены реконструкция и удлинение на 500 метров ИВП-2, размеры которой на данный момент составляют 3026x53 м. Срок реализации данных работ пока не определен.

В настоящее время ведутся работы и в аэровокзальном комплексе. Реконструкция зоны ВВЛ, стартовавшая в 2011 г., позволит за счет слияния действующего российского терминала с «малым» международным увеличить площадь обслуживания российских рейсов в два раза, до 46 тыс. м², а пропускную способность на ВВЛ — до 1800 пасс. в час. Стоимость проекта составляет порядка 1 млрд руб.

Всего в текущем году Кольцово инвестирует в собственное развитие 1,782 млрд руб. (на 28% больше, чем в 2011 г.). Дополнительный объем вливания связан с завершением в 2012 г. проекта увеличения терминала внутренних воздушных линий (около 1 млрд руб.), а также первого этапа строительства нового грузового комплекса (около 250 млн руб.). Современный карго-комплекс — жизненно-важная необходимость аэропорта для привлечения грузопотоков. За последнее десятилетие объем обслуженных грузов в Кольцово вырос лишь на четверть. Новый грузовой терминал площадью 19 тыс. м² исправит сложившуюся ситуацию.

«Ввод грузового терминала позволит уже через два года удвоить грузопотоки, проходящие через Екатеринбург, а соответственно, в два раза увеличатся и объемы внешней и внутренней торговли, вырастет инвестиционная привлекательность региона и повысится приток капитала во все отрасли экономики Свердловской области», — подчеркнул на церемонии открытия сооружения 24 июля губернатор Евгений Куйвашев.

Объем инвестиций на первом этапе составил около 1,4 млрд руб. Разработчиком проекта выступил немецкий концерн Hochtief Airports. С 2018 по 2022 гг. будет построено еще 22 тыс. м² зданий и сооружений. Финансирование второго этапа строительства составит 800 млн рублей. Современная грузовая инфраструктура позволит повысить объем грузоперевозок в Кольцово к 2030 г. до 79,4 тыс. тонн, что более чем в три раза превысит объемы 2011 г.



ОАО «Аэропорт Кольцово»



Артём КОРЕНЯКО

КРЫЛЬЯ НАД ПАМИРОМ

Авиаперевозки по-таджикски

Наш журнал продолжает серию публикаций о гражданской авиации стран постсоветского пространства. Материалом о воздушном транспорте Республики Таджикистан в этом номере мы завершаем обзор истории и современного состояния гражданской авиации республик Средней Азии (материал по Узбекистану – см. «Взлёт» №7/2009, по Туркменистану – №12/2009, по Кыргызстану – №12/2010) и Казахстану («Взлёт» №11/2008). Из-за целого ряда объективных факторов таджикский воздушный транспорт за годы независимости так и не смог стать любимцем государства и местного населения. Высокая стоимость его содержания, бедность значительной части граждан республики, отсутствие современного менеджмента, бюджетное финансирование по остаточному принципу мешают его динамичному росту. Но вопреки целому ряду тормозящих обстоятельств гражданская авиация республики, особенно ее пассажирский сегмент, находит возможности для собственного развития.

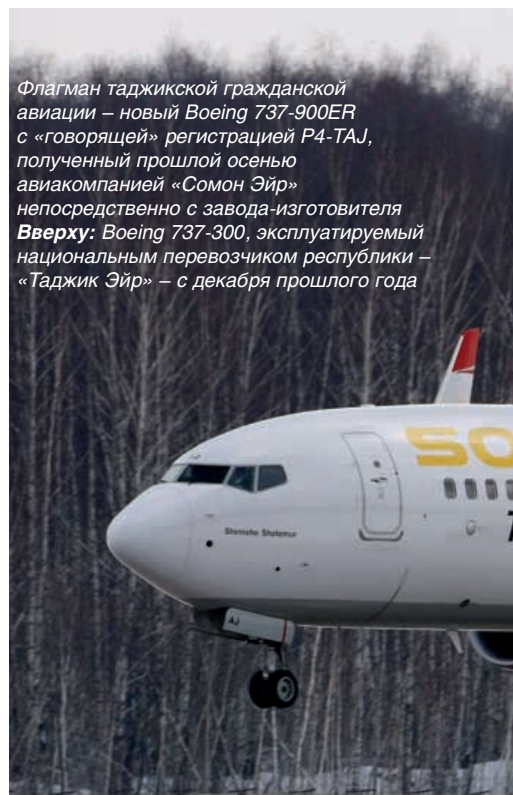
Место авиации в жизни Таджикистана

Таджикистан расположен в предгорьях Памира на площади 143,1 тыс км². Население страны, по данным на 1 января 2012 г., составляло 7,8 млн чел. Таджикистан граничит с Узбекистаном на северо-западе, Кыргызстаном – на севере, Китаем – на востоке и Афганистаном – на юге. Важными характеристиками территории, влияющими на развитие транспорта республики, являются отсутствие выходов к морю и горы, занимающие около 93% площади. Республика Таджикистан – страна контрастов. Здесь расположена самая высокая точка бывшего Советского Союза – Пик Коммунизма (7495 м, в 1998 г. переименован в Пик Исмоила Сомони в честь основателя первого государства таджиков), а через низшую (300 м) протекает длиннейшая река Средней Азии Сырдарья. Здесь при дикой нищете населения (средняя месячная зарплата 75 долл.) и высоком уровне коррупции президент летает на двух новеньких «боингах».

История гражданской авиации на территории Таджикистана начинается четко

Флагман таджикской гражданской авиации – новый Boeing 737-900ER с «говорящей» регистрацией P4-TAJ, полученный прошлой осенью авиакомпанией «Сомон Эйр» непосредственно с завода-изготовителя

Вверху: Boeing 737-300, эксплуатируемый национальным перевозчиком республики – «Таджик Эйр» – с декабря прошлого года





проследиваться с 1924 г. Тогда, после съезда «Добролета», на котором был проанализирован ход «аэрофикации» страны Советов, начались полеты на самолете Ю-13 по авиалинии Бухара–Душанбе. Вскоре движение осуществлялось уже три раза в неделю. В 1927 г. было открыто регулярное сообщение на линии Ташкент–Самарканд–Термез–Душанбе.

Важным событием на пути обретения автономности местного воздушного транспорта стало создание в конце 50-х гг. на базе Среднеазиатского территориального управления Таджикской отдельной авиагруппы ГВФ. В 1960 г. в аэропорту Душанбе впервые приземлился Ил-18, на котором с марта начали выполняться регулярные рейсы в Москву. В феврале 1966 г. авиагруппу преобразовали в Управление гражданской авиации. В 70-х постоянную прописку здесь получили Ан-24, Як-40 и Ми-8.

История развития гражданской авиации на территории современного Таджикистана в советский период пока-

зывает, что лидером в стране она отнюдь не являлась. Тем не менее, несмотря на отсутствие крепкой авиаремонтной базы (как в Казахстане), отраслевой науки (как на Украине или в Латвии) и наиболее современной авиатехники (как, например, в соседнем Узбекистане), местный воздушный транспорт был «крепким середняком» и успешно решал возложенные на него задачи. Динамика роста его операционных показателей отличалась хорошими темпами. Если к середине 60-х гг. таджикская гражданская авиация перевозила ежегодно около 750 тыс. пасс., то десять лет спустя – уже вдвое больше (1,7 млн чел.), а в 80-е – около 2,5 млн пасс.

К моменту обретения независимости в 1991 г. Таджикистан из края «классического бездорожья» стал республикой с современным воздушным транспортом. Однако с переходом на «свободные рельсы» гражданская авиация откатилась далеко назад. Отсутствие прежней подпитки из центра, сопровождающееся упадком новой экономики и гражданской войной 1992–1997 гг., сделали свое дело. По данным Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан в 1998 г. авиационным транспортом здесь воспользовалось лишь 200 тыс. чел. После подписания в Москве в 1997 г. мирного соглашения между сторонниками центральной власти и таджикской оппозиции экономика страны начала демонстрировать рост. Не остается в стороне граждан-



Парвина Рузиев



Алексей Михеев

ская авиация: в 2008 г. воздушным транспортом воспользовалось 1,35 млн чел., из которых 709,7 тыс. (52%) обслужили местные авиакомпании, в 2010 г. — уже 1,442 млн чел. Тем не менее, говорить о радужных перспективах гражданской авиации Таджикистана пока затруднительно. Ведь в качестве приоритетного государство выбрало автотранспорт: правительство сосредоточилось на строительстве автомобильных дорог.

Роль государства

Чтобы убедиться в нацеленности правительства Республики Таджикистан застроить подконтрольную территорию максимальным числом автодорог, достаточно посетить официальный интернет-сайт республиканского Министерства транспорта. Его новостная лента посвящена многочисленным событиям только в этой сфере. Конечно, утверждать, что в стране совсем не занимаются проблемами авиации, неправильно. Регулирование воздушного транспорта отнесено к компетенции подконтрольных ведомству Главного управления гражданской авиации (ГУГА) и Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта. Разделение их полномочий носит привычный характер. В частности, в компетенцию ГУГА входит реализация государственной авиационной политики, направленной на удовлетворение спроса населения и потребностей экономики в авиационных перевозках и других видах услуг, а также создание условий для обеспечения безопасности полетов. Госслужба осуществляет контроль над соблюдением нормативных правовых актов в области транспорта и регулирует его деятельность — например, выдает и переоформляет лицензии для осуществления деятельности на воздушном транспорте.

Развитие гражданской авиации Республики Таджикистан осуществляется в рамках Государственной целевой программы «Развитие транспортного комплекса

Республики Таджикистан на 2010–2025 гг.», утвержденной постановлением правительства страны в 2009 г. В 100-страничном документе проанализировано состояние и развитие транспортного комплекса, описаны пути его развития в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе. Согласно программе, основная роль отводится автомобильному транспорту, за которым следует железнодорожный, а гражданская авиация занимает лишь третье место. До 2025 г. львиная доля средств будет направлена на строительство автодорог (2,09% от ВВП), финансирование железнодорожного транспорта составит

0,7% ВВП, а на гражданскую авиацию отпущено лишь 0,18% ВВП.

В области воздушного транспорта в краткосрочной перспективе (до 2014 г.) основные усилия государства будут направлены на строительство нового терминала в международном аэропорту Душанбе: суммарный объем финансирования должен составить 41,9 млн долл., включая 30,2 млн долл. привлеченных средств.

В среднесрочной перспективе (2015–2019 гг.) запланирована приватизация акционированных авиапредприятий, предоставляющих услуги по продаже билетов, заправке, питанию и т.п. Тогда

Вячеслав Бабавский



В течение нескольких месяцев в 2008 г. в лизинге у «Таджик Эйр» находился один из самолетов Boeing 757-200 российской авиакомпании «ВИМ-Авиа» (RA-73011)



В «наследство» от союзного «Аэрофлота» Таджикистану досталось девять Ту-134А-3. К настоящему времени все они уже выведены из эксплуатации: по крайней мере пять машин утилизировано, еще несколько находится на хранении

Сергей Сергеев

Один из двух широкофюзеляжных L-1011, эксплуатировавшихся в течение короткого времени в 1995 г. ныне уже несуществующей компанией «Международные авиалинии Таджикистана»



Richard Vandervord

же будет осуществлен ряд проектов в большинстве международных аэропортов. Запланированы инвестиции в размере 66 млн долл. (включая 58 млн долл. привлеченных средств). На данном этапе со стороны правительства запланировано субсидирование авиауслуг по внутренним воздушным линиям (ВВЛ) в размере 300 тыс. долл. ежегодно, при этом в документе присутствует оговорка «возможно».

На долгосрочный период (2020–2025 гг.) запланировано строительство



Сегодня в Таджикистане не осталось уже ни одного летающего Ту-154Б1 (Б2): из 12 имевшихся в начале 90-х гг. машин по меньшей мере половина утилизирована, еще одна потеряна в катастрофе, а оставшиеся законсервированы

Алексей Михеев



Единственный на просторах СНГ укороченный Boeing 747SP летал в Таджикистане в 1993–1995 гг., став первой «иномаркой» в республике. Самолет с американской регистрацией N149UA выпуска 1979 г. был взят в лизинг у авиакомпании United Airlines



Из коллекции Сергея Сергеева



Самым массовым самолетом гражданской авиации Таджикистана в 90-е гг. был Як-40 – со времен Советского Союза на территории республики осталось 22 таких лайнера. Сегодня в летном состоянии в авиакомпании «Таджик Эйр» находится только один, не менее 12 уже прекратили свое существование, остальные находятся на хранении

Алексей Михеев

второй ВПП в аэропорту Душанбе на общую сумму в 40 млн долл. (собственные средства – 4 млн долл., привлеченные – 36 млн долл.). Ожидается, что увеличится финансирование правительством ВВЛ: с 2020 по 2024 г. – по 0,4 млн долл. ежегодно, в 2025 г. – 0,5 млн долл. Предполагается, что управление воздушным движением будет оставаться на балансе государства, но сборы должны покрывать долгосрочные затраты.

Мечта начальника ГУГА Фируза Ишанкулова – собственная стратегия раз-

вития отрасли. Первым этапом на пути к созданию самостоятельной программы будет новый Воздушный кодекс, работы над которым активно ведутся в настоящее время. Для этого приказом министра транспорта создана соответствующая комиссия, которую возглавляет начальник ГУГА. «Мы собираемся каждые две недели, документ должен вступить в действие с 1 января 2013 г.», – сообщил «Взлёту» г-н Ишанкулов. Прежний кодекс был введен еще в 1998 г. «За последние 14 лет в него вносилось очень

много изменений и дополнений, – говорит начальник юридического отдела аэропорта Душанбе, член комиссии Манучехр Сафаров. – Есть ряд позиций, противоречащих международным нормам. Он очень сильно устарел». Ожидается, что новый кодекс будет максимально соответствовать современным нормам мировой гражданской авиации. В Минтрансе задумываются о создании ускоряющих процесс лицензирования процедур и повышения качества обслуживания бизнесменов от авиации. «Рассматривается вопрос о создании «единого окна» лицензирования в области гражданской авиации. Разрабатывается комплекс мероприятий по повышению профессионального уровня сотрудников путем прохождения курсов и семинаров», – сообщил «Взлёту» начальник Службы по надзору и регулированию Сайдулло Ёрмахамдов.

«Таджик Эйр»: национальный перевозчик сдает позиции

По состоянию на июль 2012 г., в Республике Таджикистан действовали три авиакомпании, специализирующиеся на пассажирских перевозках. Самая опытная из них, «Таджик Эйр» (Tajik Air),

работает на рынке уже 20 лет: она приступила к выполнению полетов 15 мая 1992 г. под названием «Точикистон». В период 1995–1999 гг. ей были открыты международные линии в Пакистан, Индию, Афганистан, в ряд европейских государств. В 2004 г. Государственную авиакомпанию Республики Таджикистан «Точикистон», включающую все виды авиационных услуг (от производства бортового питания до системы управления воздушным движением) преобразовали в Государственное унитарное авиационное предприятие «Точикистон». А в 2006 г., согласно постановлению правительства, переименовали в «Таджик Эйр». Тем же постановлением было прекращено регулирование деятельности компании в

части установления тарифов на международные авиаперевозки со стороны Государственного агентства по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства. Это дало возможность «Таджик Эйр» определять, устанавливать и использовать гибкие тарифы на международные перевозки в зависимости от сезонности и пассажиропотока, с учетом возрастающей конкуренции на рынке авиационных услуг.

«По рекомендации Всемирного Банка о реорганизации субъектов естественных монополий, согласно постановлению Правительства Республики Таджикистан №491 от 1 октября 2008 г. предприятие было реструктуризировано», — рассказала «Взлёту» пресс-секретарь «Таджик

Эйр» Лола Кенджаева. Компания стала открытым акционерным обществом со стопроцентным контролем государства. В наследство от былой мощи «Таджик Эйр» достались только долги и устаревший парк авиатехники: в начале 90-х гг. таджикская гражданская авиация располагала полутора десятками Ту-154Б1/Б2 и Ту-154М, десятком Ту-134А3, двумя десятками Як-40, десятком Ан-28, а также несколькими Ан-24 и Ан-26. Сегодня из всего этого флота техники советского производства почти в восемь десятков воздушных судов (включая более десяти вертолетов Ми-8Т и Ми-8МТ) в строю остается лишь семь самолетов и три вертолета. За прошедшие годы списано не менее семи Ту-154Б1/Б2, пяти Ту-143А3 и 12 Як-40, по край-

Один из двух Boeing 737-500, летающих под флагом «Таджик Эйр» с осени 2009 г. Оба взяты в операционный лизинг у литовской компании AviaAM Leasing и сохранили литовские регистрации



Парк пассажирских самолетов трех ведущих авиакомпаний Таджикистана					
Авиакомпания	Тип самолета	Регистрационный №	Год выпуска	Заводской №	Дата поставки
Tajik Air	B757-208	EY-751	1992	424/24964	10.11.2008
	B737-522	LY-AWG	1993	2490/26700	01.10.2009
	B737-3L9	LY-AWF	1993	2512/26707	30.10.2009
	Ту-154М	EY-444	1992	2250/26441	01.12.2011
	MA60	EY-85692	1990	90A865	1991
	Ан-24РВ	EY-85717	1991	91A897	1992
	Ан-26Б-100	EY-201	2011	н/д	23.12.2011
	Як-40	EY-46602	1973	08509	1973
	Ан-28	EY-26205	1985	14107	1985
	Ан-28	EY-87214	1976	9640851	1977
Somon Air	B737-8GJ	EY-28736	1990	1AJ007-24	1990
	B737-8GJ	EY-28921	1990	1AJ008-07	1990
	B737-8GJ	EY-787	2008	2512/34955	28.10.2008
	B737-8GJ	EY-777	2008	2765/34960	22.03.2009
	B737-3Y5	EY-555	1993	2446/25613	29.04.2011
East Air	B737-3K2	EY-545	1989	1683/24326	15.08.2011
	B737-93YER	P4-TAJ	2011	3771/40888	27.09.2011
	B737-93YER	P4-SOM	2011	3837/40889	21.11.2011
	B737-25A	EY-532	1987	1486/23791	02.12.2007
	B737-247	EY-534	1987	1371/23605	11.12.2007
East Air	B737-4B7	EY-533	1986	1261/23517	03.2008
	B737-4B7	EY-537	1989	1793/24550	13.06.2008
	B737-4Y0	EY-538	1989	1667/23980	03.10.2008



Из всего имевшегося парка в 16 самолетов Ту-154 сегодня «Таджик Эйр» продолжает использовать лишь два Ту-154М выпуска 1991–1992 гг.



Сергей Сергеев

ней мере по одному Ан-24 и Ан-28. На хранении, по всей видимости, находится еще порядка семи Ту-154 (включая пару Ту-154М), по несколько Ту-134А3, Як-40 и Ан-24, а также до десяти Ан-28.

Если не считать краткосрочного появления в парке компании в 1993–1995 гг. первого и единственного в СНГ укороченного «джамбоджета» Boeing 747SP (эта машина выпуска 1979 г. летала в Таджикистане со своей прежней американской регистрацией N149UA), то первая «нормальная» иномарка в парк национального перевозчика поступила лишь спустя 15 лет: на рубеже 2007–2008 гг. в авиакомпании несколько месяцев летал Boeing 737-300 с киргизской регистрацией EX-734. Интересным фактом из жизни «Таджик Эйр» служит привлече-

ние на правах «мокрого» лизинга с июня по декабрь 2008 г. среднемагистрального Boeing 757-200 (RA-73011) российской авиакомпании «ВИМ-Авиа». Всего же в разные годы в компании побывало девять самолетов зарубежного производства. Четыре из них летают и поныне: это полученный в ноябре 2008 г. Boeing 757-200, два Boeing 737-500, взятые осенью 2009 г. в операционный лизинг в Литве (а потому летающие с литовскими регистрациями) и один В737-300, прибывший в декабре прошлого года. Всем им сегодня примерно по 20 лет. Единственный новый самолет, приобретенный компанией за все постсоветские годы — полученный перед Новым годом китайский турбовинтовой МА60 (подробнее о нем — см. «Взлёт» №1–2/2012, с. 47). Все воздуш-

ные суда западного производства «Таджик Эйр» получены по лизинговым схемам с привлечение заемных средств международных банков.

Кроме перечисленных «иномарок», на 1 января 2012 г. в активном парке «Таджик Эйр» также оставались два Ту-154М, по одному Ан-24, Ан-26Б-100 и Як-40, два Ан-28, и три вертолета Ми-8МТВ. Еще 21 воздушное судно советского производства находится на хранении. Очевидно, что авиакомпания нуждается в скорейшем обновлении парка. Для привлечения дополнительных инвестиций перевозчик подписал соглашение о проведении международной проверки аудиторской компанией Deloitte. Среди возможных приобретений «Таджик Эйр» в 2014 г. могут оказаться два новых российских региональных самолета Sukhoi Superjet 100, по которым с ЗАО «ГСС» подписано соглашение о намерениях.

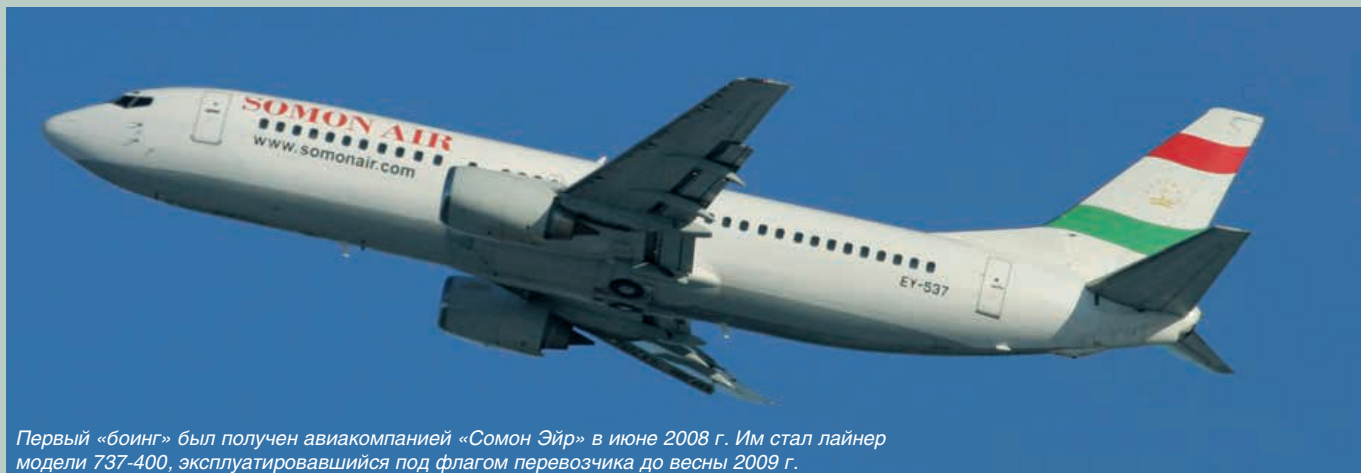
В целом дела у национальной авиакомпании идут не самым лучшим образом. По итогам 2011 г. «Таджик Эйр» перевезла 470,6 тыс. пасс. (на 5,3% меньше, чем в 2010 г., и на 18,2% меньше уровня предкризисного 2007 г.). Грузопоток за 2011 г. составил всего 1,36 тыс. т. В прошлом году таджикский национальный перевозчик осуществлял регулярные полеты в 8 городов России, а также в Кыргызстан, Казахстан, Иран, Китай и ОАЭ. Доля «Таджик Эйр» в общем объеме пассажирских авиаперевозок в Таджикистане падает. По итогам 2010 г. она составляла 63%, но в 2011 г., с ростом конкурентов, в первую очередь авиакомпании «Сомон Эйр», заметно снизилась.

Однако менеджмент «Таджик Эйр» полон планов. В частности, на текущий год намечено вступление в

С ноября 2008 г. «Таджик Эйр» на условиях лизинга эксплуатирует один среднемагистральный Boeing 757-200, внесенный в республиканский реестр гражданских воздушных судов

Вячеслав Бабаевский





Алексей Михеев

Первый «боинг» был получен авиакомпанией «Сомон Эйр» в июне 2008 г. Им стал лайнер модели 737-400, эксплуатировавшийся под флагом перевозчика до весны 2009 г.

Международную ассоциацию воздушного транспорта IATA, проведение мероприятий для получения сертификата IOSA и подключение к системе взаиморасчетов BSP. Правда шансы на то, что перевозчику удастся это сделать в поставленные сроки, невелики. «По состоянию на середину июля 2012 г. «Таджик Эйр» не инициировала процедуру вступления в члены IATA, обязательной составной частью которой является прохождение аудита IOSA. Она не числится в реестре авиакомпаний, успешно прошедших IOSA», — сообщил «Взлёту» региональный директор ассоциации в России и СНГ Дмитрий Шамраев. К этому моменту не значилась она еще и в списке участников системы BSP.

«Сомон Эйр»: самолеты для первого лица

Намного лучше идут дела у второй авиакомпании страны, частной «Сомон Эйр» (Somon Air), созданной в 2005 г. и приступившей к операционной деятельности с февраля 2008 г. с полетов в Москву. В 2009 г. был открыт рейс в Германию, а затем перевозчик вступил в систему BSP целого ряда стран и первым в стране внедрил электронные билеты.

По итогам 2009 г. авиакомпания перевезла 140 тыс. пасс. и 328 т грузов, а в 2010-м — уже 269 тыс. пасс. (рост на 91,4%) и 505 т грузов, заняв 34% рынка. Столь ощутимый рост стал возможным благодаря активному развитию авиапарка, состоящего только из самолетов Boeing, причем по большей части новых, непосредственно с завода-изготовителя. Первый лайнер модели 737-400 (EY-537) «Сомон Эйр» получила в июне 2008 г. и использовала до следующей весны. Следом в октябре 2008 г. в Таджикистан пришел новый Boeing 737-800 (EY-787), получивший имя собственное «Исмоил Сомони». В самом начале 2009 г. парк «Сомон Эйр» пополнил второй такой



В аэропорту Душанбе — один из двух Boeing 737-800, приобретенных «Сомон Эйр» в 2008 г. На заднем плане видны выведенные из эксплуатации самолеты Як-40

Павел Руднев

самолет, получивший регистрационный номер EY-777 и названный в честь писателя, общественного деятеля и ученого Садриддина Айни. Кроме того, с апреля 2010 г. в течение года на условиях лизинга в авиакомпании летал еще один аналогичный Boeing 737-800 (OK-TVH) чешской компании Travel Service.

Существенное пополнение ждало «Сомон Эйр» в 2011 г. Авиакомпания получила сразу четыре самолета. В лизинг от Boeing Capital были взяты два лайнера Boeing 737-300 (EY-555 и EY-545). Первый, произведенный в 1989 г., получил имя в честь таджикского государственного и общественного деятеля Нусратулло Махсума, а второй, выпуска 1993 г., назвали именем известного таджикского поэта Мирзо Турсун-Заде.

Но настоящими флагманами авиакомпании (да и всей гражданской авиации Таджикистана) стали два первых на территории СНГ новых «Боинга» модели 737-900ER, зарегистрированные в Арубе.

Второй Boeing 737-900ER, полученный в прошлом году компанией «Сомон Эйр» с завода-изготовителя. Он имеет «неслучайную» регистрацию (P4-SOM) и носит имя таджикского государственного деятеля Бабоджона Гафурова



Сергей Сергеев

Первый из них, P4-TAJ «Шириншо Шотемур» (таджикский политический, партийный и государственный деятель), совершил первый полет в августе прошлого года, а уже через месяц прилетел в Душанбе. Его приобрели за 80 млн долл. на десятилетний кредит американского государственного Экспортно-импортного банка (Ex-Im Bank). Второй, P4-SOM «Бабоджон Гафуров» (таджикский государственный и партийный деятель), вышел с завода в октябре 2011 и также через месяц оказался в Таджикистане. Оба лайнера выполнены специально по заказу авиакомпании. P4-TAJ может перевозить 184 пасс., P4-SOM — 180. Интерьеры салонов выполнены в национальном стиле, на борту есть мультимедийные системы. Именно этими лайнерами со «звучащими» регистрационными номерами пользуется президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон. В свободное от государственных перевозок время эти самолеты используются для обычных регулярных рейсов.

«До 2016 г. мы планируем увеличить авиапарк до 10 таких самолетов, — делился планами по развитию в декабре прошлого года генеральный директор «Сомон Эйр» Алишер Рустамов. — А в 2012-м мы хотим начать грузовую программу. Планируем переоборудовать две наши «трёхсотки» в грузовые самолеты». Компания также намерена пройти аудит IOSA и вступить в IATA. Но, как и в случае с «Таджик Эйр», процедура вхождения в ассоциацию на середину июля ей инициирована еще не была.

По состоянию на июль текущего года флот «Сомон Эйр» состоит из шести самолетов Boeing. Авиакомпания выполняет полеты по 27 направлениям: из Душанбе в Германию, ОАЭ, Турцию, Украину, Казахстан, Китай, Саудовскую Аравию, а также в российские города.

Особенностью бизнеса «Сомон Эйр» является его аффилированность с рядом государственных структур. Так, из американской прессы известно, что заключать сделку на приобретение новый Boeing

737-900ER в США приезжал директор по финансам и коммерции ГУП «Таджикская алюминиевая компания» (TALCO) Шералишо Кабиров, фигурировавший как член правления «Сомон Эйр». Еще один небезынтересный факт, показывающий переплетение интересов и судеб в отрасли: первый генеральный директор «Сомон Эйр» Мирзо Мастогулов, скончавшийся в 2008 г., в 1991—1992 гг. был начальником Таджикского управления гражданской авиации, а с июня 1992 г. по февраль 2001 г. занимал пост генерального директора авиакомпании «Тоҷикистон». Нынешний гендиректор «Таджик Эйр» Музаффар Исаков ранее занимал аналогичный пост в «Сомон Эйр», где его ненадолго сменил нынешний начальник ГУГА Фируз Ишанкулов, работавший до этого в «Таджик Эйр».

East Air: третий – не лишний

Несмотря на существенно меньшие объемы перевозок, авиакомпания East Air («Ист Эйр») сыграла заметную роль на современном этапе развития гражданской авиации Таджикистана. Она была образована в 2007 г. при помощи компании Eastok Avia FZE (Free Zone Establishment — организация свободной торговли), специализирующейся на лизинге и обслуживании самолетов. Предприятие базируется в свободной экономической зоне «Международный аэропорт в Шардже». Первоначально East Air создавалась для поставки самолетов в таджикские авиакомпании. В то время «Таджик Эйр» обратилась в Eastok Avia FZE с просьбой предоставить ей в лизинг «боинг». Им стал Boeing 737-300 (EX-734) выпуска 1987 г., переданный национальному перевозчику в конце 2007 г. Машина и условия сделки понравились. Поэтому следом в «Таджик Эйр» пришел Boeing 737-500 (EY-536), летом 2008 г. занесенный в парк East Air и переданный заказчику осенью. Летом 2008 г. по схожей схеме получила свой Boeing 737-400 (EY-537) и авиакомпания «Сомон Эйр» (в феврале 2009-го лайнер вернулся в East Air).

Тем временем East Air решила начать полеты под собственным флагом и в 2010 г. получила назначение на линию Куляб—Москва. Для осуществления полетов East Air использует на лизинговой основе воздушные суда Eastok Avia FZE. Флот авиакомпании по состоянию на 1 августа текущего года включал пять самолетов Boeing 737. Среди них три лайнера модели 737-200 (EY-532, EY-533 и EY-534) и два — модели 737-400 (EY-537 и EY-538). Средний возраст

С апреля 2010 г. в течение года «Сомон Эйр» арендовала у компании Travel Service из Чехии еще один Boeing 737-800, сохранявший на время лизинга чешскую регистрацию OK-TVH



Сергей Сергеев





Авиакомпания East Air располагает сегодня тремя самолетами Boeing 737-200, ранее сдававшимися ей в лизинг, а затем летавшими уже на рейсах самого перевозчика. На снимке – B737-25A выпуска 1987 г. (EY-532) во время захода на посадку в аэропорту Ростова-на-Дону

этих самолетов составляет 24 года. «В ближайшее время планируется пополнение парка самолетами A320 на лизинговой основе», — сообщил «Взлёту» генеральный директор авиакомпании Владимир Куимов (интервью с ним см. во врезке). Стоит заметить, что в интернете еще прошлой весной появились фотографии A320 в окраске East Air с таджикским регистрационным номером EY-622. Летом прошлого года самолет был передан в лизинг киргизской компании Air Bishkek и получил киргизскую регистрацию EX-32003.

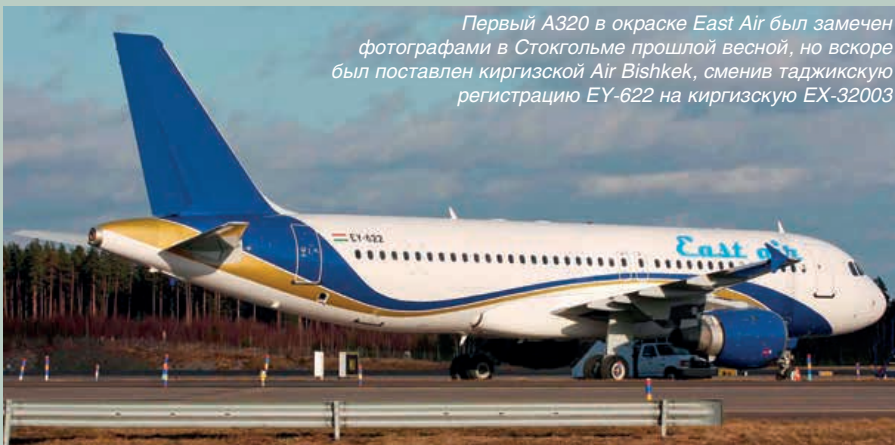
Если в 2010 г. East Air перевезла всего около 20 тыс. пасс., обеспечив себе лишь 3% рынка в Таджикистане, то в 2011-м этот показатель возрос более чем на 85%, составив 38,4 тыс. пасс. Динамика, что называется, налицо. Поэтому можно уверенно говорить о том, что в Таджикистане сегодня работают уже не два, а три пассажирских авиаперевозчика.

Кто еще?

В справочниках авиакомпаний мира до сих пор можно встретить предприятие, именуемое «Международные авиалинии Таджикистана» или Tajik International Airlines (TIA). Судя по всему, его операционная деятельность завершилась, едва начавшись, еще в середине 90-х. А в историю он вошел благодаря использовавшимся им непродолжительное время двум экзотическим на постсоветском пространстве широкофюзеляжным самолетам Lockheed L-1011. Один из них, L-1011-385 №1030 выпуска 1973 г. со шведской регистрацией SE-DPV, был взят в лизинг у компании Air Ops, а другой, L-1011-500 №1240 (CS-TEB), выпущенный в 1983 г., — у португальской TAP. Первый летал под флагом TIA с февраля по апрель 1995 г., второй — с июля по октябрь того же года. Этим деятельность «Международных авиалиний Таджикистана», видимо, и ограничилась.

А вскоре в Таджикистане может появиться еще один пассажирский авиаперевозчик. В аэропорту Душанбе в настоящее время стоит 95-местный реактивный региональный самолет RJ85 выпуска 1999 г. (серийный №2363), ранее летавший в ирландской авиакомпании CityJet под регистрационным номером EI-RJP. В марте этого года его получила таджикская компания Asian Express Airline. По данным собственного интернет-сайта, она была основана в 2007 г., причем 100% акций принадлежат таджикскому банку Kont Bank Investment, подконтрольному турецкой косметической компании Kont Cosmetic & Foreign Trade. Авиакомпания собирается совершать как внутренние, так и международные рейсы. Уже в течение 2012 г. она намерена получить шесть лайнеров Airbus и четыре RJ85. В ближайшем будущем Asian Express Airline планирует купить и грузовые самолеты. В Государственной службе по надзору и регулированию в области транспорта Республики Таджикистан «Взлёту» подтвердили наличие заявки от Asian Express Airline на получение сертификата эксплуатанта, однако затруднились ответить, когда она будет удовлетворена.

Первый A320 в окраске East Air был замечен фотографами в Стокгольме прошлой весной, но вскоре был поставлен киргизской Air Bishkek, сменив таджикскую регистрацию EY-622 на киргизскую EX-32003



«Грузовозы»

Полноценной грузовой авиации в Таджикистане сегодня практически нет. Из общего объема внутренних коммерческих перевозок за 2008 г., выполненных всеми видами транспортного комплекса и составившего 47,4 млн тонн, железнодорожным транспортом было освоено 14,6 млн тонн (30,8%), автомобильным — 32,8 млн тонн (69,2%). На долю авиаци-

ВЛАДИМИР КУИМОВ: «Соглашение надо менять!»

онных грузовых перевозок на местных линиях тогда пришлось лишь 1,2 тыс. тонн груза. Доля воздушного транспорта в международных грузоперевозках лежит на уровне 0,6%. В рамках Государственной целевой программы темп роста грузооборота воздушного транспорта на 2010–2025 гг. даже не закладывается. В сложившихся условиях грузовые авиакомпании Таджикистана, а их в стране три, вынуждены искать работу за рубежом. Все они подконтрольны иностранным партнерам.

Авиакомпания «Азия Эрвейс» (Asia Airways) появилась в Таджикистане в 2007 г. Один из учредителей авиаперевозчика – омская компания «Антей» местного мецената Игоря Познахирева. «Антей» имеет опыт доставки грузов в Иран, Ирак и Афганистан самолетами Ан-12 и Ил-76. Помимо Asia Airways, г-н Познахирев имеет тесные контакты с киргизской авиакомпанией Click Airways. Считается, что когда возникла необходимость перерегистрации ее самолетов в Таджикистане и была создана Asia Airways. Сегодня в ее парке числятся три Ан-12, два Ан-26, один Ил-76 и пять вертолетов. Они базируются там, где есть работа: в ОАЭ и Пакистане. 20-летний Ил-76ТД (EY-604), сменивший немало эксплуатантов (КНААПО, «Добролет», «Атлант-Союз», Click Airways), получен компанией в 2008 г., с прошлого года проходил ремонт и обслуживание в Николаеве и скоро полетит в Ливию по программе гуманитарной помощи.

В авиакомпании грядут перемены. «Мы будем «чистить» компанию в связи с тем, что нам необходимо привести в порядок ее парк, – делится планами исполнительный директор перевозчика Нарзикул Хамраев. – Уже в ближайшее время некоторые самолеты и вертолеты снимем с регистрации для передачи другим компаниям». Asia Airways планирует перейти к эксплуатации более современных и востребованных ВС. В сфере ее интересов называются грузовые версии Boeing 747 и 737-300 и даже Ан-140.

В мае 2009 г. сертификат эксплуатанта получила авиакомпания «Хатлон Эйр» (Khatlon Air). Название авиаперевозчика не случайно – оно ассоциируется с Хатлонской областью Таджикистана, граничащей с Афганистаном – основным регионом его работ. У «Хатлон Эйр» нет собственного парка, она лишь предоставляет «флаг» и регистрирует воздушные суда. «Сейчас в нашей регистрации находится шесть Ил-76, которые базируются на территории аэропорта Шарджа (ОАЭ) и выполняют рейсы через Индию, Пакистан и Афганистан в Украину», –



Таджикская авиакомпания East Air с 2010 г. начала полеты в Россию. Первое назначение перевозчик получил на линию Куляб–Москва. Генеральный директор перевозчика Владимир Куимов полагает, что настало время обновления существующих договоренностей между авиавластями двух стран.

Владимир Сергеевич, расскажите, пожалуйста, о ваших планах на российском направлении.

Сегодня мы находимся на пути подписания интерлайн-соглашения и соглашения о код-шеринге с российской авиакомпанией «Уральские авиалинии». В перспективе расширение географии полетов в С.-Петербург и Екатеринбург.

Почему в Таджикистане началась реформа Воздушного кодекса?

Авиационное законодательство Республики Таджикистан находится в процессе изменения. Действующие сегодня Воздушный кодекс и Закон о транспорте принимались в то время, когда в Республике был один перевозчик – «Таджик Эйр», в структуру которого входили и авионавигация, и все аэропорты, и пр. Поэтому действующее законодательство нуждается

в существенных изменениях, т.к. сегодня в стране функционирует несколько авиакомпаний, появились отдельные структуры по обеспечению бортовым питанием, топливом, активно эксплуатируется западная техника. В этой связи по инициативе ГУГА в настоящее время создана рабочая группа из числа представителей авиапредприятий страны по внесению изменений в Воздушный Кодекс. Авиакомпания East Air, как субъект рынка авиаперевозок Таджикистана, заинтересована в изменении авиационного законодательства. Мы представили на рассмотрение свои предложения по внесению изменений и дополнений в Воздушный кодекс, а также в «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров». Кстати, все желающие могут оставить свои комментарии по изменению Воздушного кодекса на сайте аэропорта Душанбе, на страничке «Партнерам».

Авиакомпанию устраивает существующее Межправсоглашение между Россией и Таджикистаном?

East Air назначена на выполнение договорных линий Куляб–Москва–Куляб, Куляб–С.-Петербург–Куляб, Куляб–Екатеринбург–Куляб, Куляб–Новосибирск–Куляб. Соглашение о воздушном сообщении между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Российской Федерации было подписано в середине 90-х гг. и по вышеуказанным причинам, как и авиационное законодательство Таджикистана, нуждается в обновлении для удовлетворения нужд обеих сторон. Поэтому считаем, что есть необходимость в новом тексте Соглашения, который не будет дискриминировать ни одну из сторон, чтобы назначенные авиакомпании имели равные возможности для выполнения рейсов на договорных линиях, исключив возможность выполнения полетов в одностороннем порядке любой из сторон Соглашения.





Международный аэропорт Душанбе

рассказал «Взлёту» генеральный директор авиакомпании Анвар Давлятов. В реестре «Хатлон Эйр» также есть семь вертолетов. Правда, летают из них только два Ми-8МТВ. Остальные либо ремонтируются, либо разобраны на запчасти.

Кроме того, под флагом «Хатлон Эйр» с этой весны между ОАЭ и Европой летает 29-летний конвертированный «грузовик» A300F4 (EY-647). Но скоро его выведут из реестра — хозяева выставили лайнер на продажу. «Хатлоновские» Ил-76 возят американское продовольствие и текстильные изделия из Пакистана. Вертолеты развозят привезенное с основной базы в Кабуле по другим объектам, где находятся коалиционные войска. Практически все пилоты числятся в авиакомпании, получают здесь зарплату и проходят валидацию. «Хатлон Эйр» планирует обзавестись и собственным авиапарком. «Сейчас ведем переговоры по Ми-8МТВ (Ми-17) — хотим взять их в лизинг. Думаю, что в этом году получим пару вертолетов. Кроме того, до конца года планируем взять в лизинг один Ил-76 из России», — делится планами г-н Давлятов.

Самая молодая авиакомпания Республики Таджикистан — «Пар Эйр»

(Par Air, «пар» — по-таджикски «птичье перо») — образована 1 февраля 2012 г. В основном она работает за рубежом, но весь летный состав авиакомпании — граждане Таджикистана, прошедшие обучение в Национальной академии авиации Республики Азербайджан. В парке перевозчика пока два Ил-76ТД (EY-608 и EY-609). «Они находятся в нашей собственности. Мы собираемся приобрести еще несколько Ил-76», — дал краткий комментарий «Взлёту» гендиректор перевозчика Руслан Таджиев.

Появление авиакомпании «Пар Эйр» совпадает с массовым исходом самолетов Ил-76 из реестра гражданской авиации Армении в начале 2012 г. из-за пристального внимания властей ОАЭ к состоянию ее лайнеров. До получения таджикской регистрации EY-608, Ил-76ТД, выпущенный в 1991 г., летал под армянским номером EK-76808 в эмиратской авиакомпании RUS (Reliable Unique Services) Aviation, базирующейся в Шардже и выполняющей регулярные и чартерные грузовые рейсы в Афганистан, Ирак и ОАЭ. Борт EY-609, построенный в 1982 г., ранее летал в

«Аэрофлоте», «КрасЭйре» и «Атлант-Союзе», а с конца 2009 г. числился за армянской авиакомпанией «Феникс Авиа», где получил регистрационный номер EK-76464.

Подобным образом в реестр гражданских воздушных судов Таджикистана попало еще несколько Ил-76, «осевших» в двух других авиакомпаниях страны. Гендиректор «Сомон Эйр» Алишер Рустамов в конце прошлого года отмечал в местных СМИ, что «в Таджикистане вообще нет пока грузовых самолетов», а то что приобретает «без разрешительных бумаг на осуществление полетов — это просто металлолом».

Аэропорты: минус регионы

С обретением независимости аэропортовая сеть Республики Таджикистан значительно сократилась. В настоящее время на территории страны действует семь аэропортов: четыре международных — Душанбе, Худжанд, Куляб и Курган-Тюбе, а также три аэропорта местных воздушных линий — Хорог, Пенджикент и Айни. Свыше 40 имевшихся других уже не работают. После реструктуризации «Таджик Эйр» международные аэропорты Таджикистана акционировали. Акции находятся в собственности государства. Аэропорт Хорог, расположенный на высоте 2042 м над уровнем моря в Горно-Бадахшанской автономной области, является структурным подразделением ОАО «Международный аэропорт Душанбе». Сокращение числа местных аэропортов в первую очередь связано с низким уровнем жизни населения, высокой стоимостью авиакеросина и отсутствием у властей желания поддерживать местные авиалинии.

На первом месте по операционным показателям находится столичный аэро-



АНВАР МАХСУДОВ: «Благодарность пилотов — главный результат»

порт Душанбе (высота над уровнем моря 783 м, имеет ВПП размерами 3100x45 м). В прошлом году он обслужил 1,126 млн чел. (на 10,7% больше, чем в 2010 г.) и 2 тыс. тонн грузов. Основные болевые точки — маленький морально устаревший пассажирский терминал (пропускная способность 150 пасс./час) и отсутствие грузового. Новый терминал с пропускной способностью 500 пасс./час должен появиться в 2014 г. Первоначально его хотели ввести в строй в текущем году. Но французское предприятие Sofema Alpha Airport, контракт с которым подписали в 2009 г., вырыло только котлован и вбило 86 свай. Теперь проект передали французской Vinci, а прежняя сумма контракта увеличилась с 27 до 39 млн евро. При этом собственные инвестиции в строительство составят 19 млн евро, а недостающие 20 млн предоставляет в виде льготного кредита Таджикистану правительство Франции. Речи о строительстве грузового терминала пока не идет — нет денег.

Второй по значимости аэропорт страны — Худжанд (высота над уровнем моря 442 м, размеры ВПП 3185x50 м), расположенный в Согдийской области, — в 2011 г. обслужил 592 тыс. чел. (рост на 21,5%). Третий по величине аэропорт республики — Куляб в Хатлонской области (высота 699 м, ВПП 3000x42 м), в 2011 г. по информации журнала «Взлет» обслужил 108 тыс. пассажиров. В 2015–2019 гг. здесь запланирована реконструкция ВПП и рулежной дорожки на сумму от 6–7 млн долл. В Хатлонской области также находится еще один международный аэропорт — Курган-Тюбе (высота 449 м, ВПП 2285x42 м). В 2011 г. он обслужил 13,5 тыс. чел. В настоящее время в аэропорту проводится ремонт полосы. Разработан и утвержден проект первого этапа реконструкции аэропор-

С 17 ноября 2011 г. в Таджикистане внедрена новая система вертикального эшелонирования RVSM. Как в связи с этим изменилась обстановка в воздушном пространстве республики «Взлёт» рассказал генеральный директор ГУП «Таджикаэронавигация» Анвар Махсудов.

Анвар Баходурович, какую территорию обслуживает «Таджикаэронавигация»?

Мы предоставляем услуги в пределах государственных границ Республики Таджикистан. Предприятие осуществляет управление воздушным движением по 28 международным коридорам с Узбекистаном, Кыргызстаном и Афганистаном. В настоящее время идет работа по открытию международного воздушного коридора с соседним Китаем.

Какая динамика по количеству обслуженных ВС наблюдается за последние годы?

За 2011 г. предприятием обслужено 69 876 воздушных судов, что на 10% больше, чем в 2010 г. Доходы предприятия составили 37,332 млн сомони (около 7,78 млн долл.), что на 1,2% больше показателя за прошлый год. Увеличение связано с созданием вспомогательного районного центра «Худжанд» для обеспечения обслуживания воздушного движения в верхнем воздушном пространстве Согдийской области, ранее осуществлявшегося Республикой Узбекистан.

За первое полугодие 2012 г. предприятием обслужено 36 427 воздушных судов, что на 9% больше результата аналогичного периода прошлого года.

Как модернизируется инфраструктура УВД Республики Таджикистан?

Протестирована и введена в эксплуатацию система многопозиционного наблюдения MLAT в Согдийской области, являющаяся первым шагом на пути внедрения этой современной технологии на территории всей республики, благодаря которой управление воздушным движением ВС на севере Таджикистана полностью перешло в ведение таджикских специалистов. До этого данная работа осуществлялась специалистами Республики Узбекистан. Первые результаты доказали правильность выбора оборудования чешской компании ERA, давшего возможность качественно улучшить обзор воздушного пространства на севере страны. Окончательная реализация проекта позволит создать поле уверенного наблюде-



ния за воздушным движением на всей территории Таджикистана.

Каков результат внедрения новой системы вертикального эшелонирования?

Вместе с государствами-участниками КС «Евразия» и Афганистаном, мы осуществили внедрение сокращенных интервалов вертикального эшелонирования в слое верхнего воздушного пространства, а также перешли на систему эшелонирования, применяемую в большинстве стран мира. Самый главный результат — это благодарность пилотов, которые перестали «дергаться» от многочисленных дополнительных команд диспетчеров в буферных зонах, получили возможность летать на удобных экономичных высотах. Диспетчеры районных центров также получили облегчение: буферная зона с Афганистаном, которая постоянно требовала дополнительного внимания из-за необходимости смены эшелонов полета, теперь упразднена.

У каких авиакомпаний есть долги перед ГУП «Таджикаэронавигация»?

Текущие долги есть практически у всех авиаперевозчиков, но чуть больше их у «Таджик Эйр». Национальный перевозчик получает 60% скидку от действующих тарифов. Это меры по поддержке национальной компании, которая испытывала трудности из-за подорожания топлива, необходимости адаптации к новым условиям после разделения, а также для ускорения ее перехода на более экономичную западную технику.

Полный текст интервью генерального директора ГУП «Таджикаэронавигация» Анвара Махсудова можно прочитать на сайте журнала «Взлёт»

Boeing 757-200 и Ту-154М авиакомпании «Таджик Эйр» на перроне душанбинского аэропорта



тового комплекса, включающий удлинение ВПП до 3 км с одновременным расширением до 45 м, ремонт рулежек и перрона, замену всего радиосветотехнического оборудования, строительство пассажирского и грузового терминала. В 2015–2019 гг. на эти работы планируется затратить 64,5 млн долл. «Второй этап реконструкции предполагает удлинение ВПП на 600м, что даст нам возможность осуществлять прием воздушных судов любых типов», — рассказал «Взлёту» генеральный директор аэропорта Михаил Леонов

Аэропорт Айни в Гиссарском районе используется главным образом военными. Пенджикент в Согдийской области находится на балансе местной администрации. Пассажирские полеты в них практически не осуществляются. Наиболее загруженные внутренние авиалинии в Таджикистане — из Душанбе в Худжанд (около 90% пассажиров) и в Хорог. Перелеты между другими аэропортами осуществляются крайне редко. Наибольшим спросом местные авиаперевозки пользуются зимой, когда в горах начинается сход лавин.

Топливо, авионавигация и полеты в Россию

По сравнению с другими странами региона на гражданскую авиацию Таджикистана большое влияние оказывают высокие цены авиатоплива. На территорию республики керосин завозится

российской «Газпромнефтью» (до 90% всего потребляемого объема в стране) и из Туркмении. Заправку воздушных судов осуществляет единственный оператор — ОАО «Топливозаправочная компания», выделенное из «Таджик Эйр» и подконтрольное государству. Стоимость тонны керосина «в крыло» в аэропорту Душанбе на конец июля 2012 г. достигала 1913 долл., в то время как средняя цена по российским аэропортам — 1121 долл. Что называется, «почувствуйте разницу!» «Высокая стоимость топлива — один из основных факторов, убивающих транзитный потенциал аэропорта Душанбе», — говорит Нарзикул Хамраев из грузовой авиакомпании Asia Airways. Проблему могла бы решить продажа ТЗК «Газпромнефти». Интерес был, но не договорились...

Деятельность по управлению воздушным движением в Республике Таджикистан осуществляет ГУП «Таджикаэронавигация», организованное в 2008 г. путем выделения из ГУАП «Таджик Эйр». В структуру предприятия входит Центр УВД Душанбе и вспомогательный районный центр Худжанд. «Мы планируем некоторую реорганизацию, но в целом, существующая структура удовлетворяет текущим и перспективным требованиям», — сообщил «Взлёту» генеральный директор ГУП «ТАН» Анвар Махсудов (интервью с ним см. во врезке).

По данным Транспортной клиринговой палаты в 2011 г., авиаперевозки между Россией и Таджикистаном заняли 14-е место по количеству доставленных пассажиров (свыше 1 млн чел.), а среди сообщений со странами СНГ — 5-е. Перелеты между двумя странами регламентируются межправительственным Соглашением от 12 сентября 1997 г. В настоящее время существует свыше 60 маршрутов. Рейсы в Таджикистан имеют практически все ведущие российские авиакомпании. Лидер среди аэропортов по обслуживанию пассажиропотока на этом направлении — Домодедово, через который по нему в 2011 г. прошло 443 тыс. чел. (65,8% в Московском авиаузле). Средняя занятость кресел на рейсах в крупнейший аэропорт России составила 83,4%. Потенциал перевозок на российско-таджикском направлении — очень большой. Подавляющее большинство пассажиров — трудовые мигранты из Таджикистана, поэтому рынок имеет ярко выраженный сезонный характер. «Высокий» сезон перевозок — с начала марта до конца мая (рост объемов в Россию) и с середины сентября до середины декабря (рост объемов из России). В «низкий» сезон перевозки могут падать на 30%. Для увеличения эффективности ряд российских авиакомпаний совершает рейсы по схеме «треугольник» (два пункта в России, один в Таджикистане). Сейчас так летает «ЮТэйр»: Сургут—


С конца прошлого года новейшие Boeing 737-900ER компании «Сомон Эйр» совершают регулярные рейсы из Таджикистана в московский аэропорт Домодедово



Худжанд–Тюмень и Сургут–Худжанд–Нижевартовск. «С осени «Уральские авиалинии» будут летать по «треугольнику» Екатеринбург–Душанбе–Пермь», – сообщил «Взлёту» советник руководителя Росавиации Сергей Извольский.

Несмотря на это, необходимо отметить, что отношения между авиавластями двух стран нельзя назвать гладкими. Например, весной 2010 г. сообщение между Россией и Таджикистаном прерывалось на несколько дней.

Прогноз

Правительство Таджикистана планирует рост пассажирских перевозок авиакомпаниями республики до 1,896 млн пасс. к 2015 г. (рост почти в 2,5 раза к 2010 г.) и до 3,027 млн пасс. – к 2025 г. (почти 4-кратный рост). Тем не менее, можно смело предположить, что на заявленные показатели воздушный транспорт страны к указанному времени не выйдет. В республике существует ряд рисков, не минимизировав которые, государство не добьется желаемых результатов. Слабая экономика, высокий уровень коррупции, сепаратистские настроения в ряде районов страны, закрытость отрасли для иностранных инвесторов, низкое число современных менеджеров, бедность населения и его недовольство предлагаемым сервисом уже сегодня заметно сдерживают развитие таджикской гражданской авиации. 



Безопасность полетов по-таджикски

Согласно официальной статистике Межгосударственного авиационного комитета, гражданская авиация Таджикистана в последнее десятилетие является одной из самых безопасных среди других стран Соглашения (объединяет 12 республик бывшего СССР, за исключением стран Прибалтики): начиная с 1998 г. здесь не произошло ни одного авиационного происшествия с пассажирскими самолетами.

Всего же, за 20 лет независимости республики в таджикской гражданской авиации произошло пять катастроф, в которых погиб 201 человек. Наиболее тяжелые авиационные происшествия имели место в 1993 и 1997 гг.

17 июня 1993 г. в Грузии, примерно в 100 км севернее Тбилиси потерпел катастрофу выполнявший чартерный грузопассажирский рейс по маршруту Батуми–Баку–Чимкент самолет Ан-26Б (№26035) авиакомпании «Точикистон». В крейсерском полете на высоте 5100 м в условиях грозы самолет попал в сильную турбулентность, потерял управление и упал на землю в горном районе Грузии. Погибли все находившиеся на борту пятеро членов экипажа и 36 пассажиров. Причиной катастрофы считаются действия диспетчеров УВД аэропорта Тбилиси, не разрешивших экипажу обход грозового фронта с юга. Возврат на аэродром вылета был невозможен из-за ночного времени.

Беспрецедентное по тяжести последствий для пассажирских самолетов Як-40 авиационное происшествие произошло двумя месяцами позже в охваченном гражданской войной Горном Бадахшане (ныне – автономная область в составе Республики Таджикистан). Здесь в высокогорном аэропорту Хорог 28 августа 1993 г. при неудачной попытке взлета потерпел катастрофу сильно перегруженный Як-40 (EY-87995) авиакомпании «Точикистон». На борту лайнера находилось 86 (!) человек, 82 из которых погибли. Вооруженные боевики под угрозой оружия заставили экипаж принять на борт, имеющий 28 пассажирских мест, 81 беженца (в т.ч. большое количество женщин и детей). Лететь приказано было в Душанбе. Максимальная взлетная масса Як-40 оказалась превышена на 3 тонны. В результате критического перегруза, в условиях высокогорья и жары, самолет не смог оторваться от ВПП, выкатился за ее пределы, столкнулся с несколькими препятствиями и упал в реку



Пяндж, разрушившись. Погибли все пятеро членов экипажа и 77 из 81 пассажира.

Крайняя катастрофа с пассажирскими самолетами Таджикистана случилась 15 декабря 1997 г. в ОАЭ. При заходе на посадку в аэропорту Шарджа ночью в простых метеусловиях экипаж Ту-154Б-1 (EY-85281) авиакомпании «Точикистон», выполнявшего чартерный рейс из Худжанда, допустил снижение до высоты менее минимально безопасной, столкнулся с землей, разрушился и сгорел (см. фото). Погибли все 77 находившихся на борту пассажиров и восемь из девяти членов экипажа (выжить удалось только штурману).

В последующие десять лет таджикская гражданская авиация летала без единой аварии. Лишь 8 марта 2008 г. в Хороге в результате столкновения со склоном горы разрушился и загорелся вертолет Ми-8МТВ-1 (EY-25169) авиакомпании «Таджик Эйр» (погиб один из членов экипажа). Еще одна вертолетная катастрофа произошла в Афганистане, уже в этом году. 11 февраля 2012 г. при выполнении взлета в сложных метеусловиях с посадочной площадки в афганской провинции Забул разбился Ми-8МТВ-1 (EY-106), арендованный компанией Supreme и работавший в интересах контингента НАТО по доставке продовольствия и других грузов американским военным. По имеющимся данным, в результате катастрофы погибли все четыре члена экипажа вертолета (все – граждане Таджикистана).

Стоит еще раз подчеркнуть, что за последние полтора десятилетия в Таджикистане не произошло ни одной аварии или катастрофы с самолетами, выполняющими пассажирские или грузовые перевозки. На фоне постепенного обновления парка воздушных судов и пополнения его современными самолетами западного производства с параллельным ростом числа перевезенных пассажиров это не может не вселять оптимизма.

Авиационные происшествия в гражданской авиации Таджикистана

№	Дата	Тип ВС	Рег.номер	Эксплуатант	Место АП	Жертвы (экипаж/пассажиры)
1	17.06.1993	Ан-26Б	26035	«Точикистон»	Грузия	41 (5/36)
2	28.08.1993	Як-40	EY-87995	«Точикистон»	Хорог	82 (5/77)
3	15.12.1997	Ту-154Б-1	EY-85281	«Точикистон»	Шарджа (ОАЭ)	85 (8/77)
4	08.03.2008	Ми-8МТВ-1	EY-25169	«Таджик Эйр»	Хорог	1 (1/0)
5	11.02.2012	Ми-8МТВ-1	EY-106	Supreme	Афганистан	4 (4/0)

Фарнборо так и не дождалось «Русских Витязей»

Одними из самых ожидаемых участников прошедшего в июле авиасалона в Фарнборо должны были стать истребители Су-27 авиационной группы высшего пилотажа ВВС России «Русские Витязи». Организаторы выставки даже устроили рекламную кампанию, широко проанонсировав первые за всю историю авиасалонов в Фарнборо ежедневные выступления российских пилотажников. В Англию из Кубинки должны были прибыть два Су-27 и сопровождающий их транспортный Ил-76. По действующим в Фарнборо правилам обеспечения безопасности полетов, здесь пока не разрешен групповой пилотаж реактивных самолетов – исключение делается только для знаменитых британских Red Arrows. Но если бы визит «Русских Витязей» прошел успешно, велика вероятность, что через два года организаторам удалось бы «угворить» местные авиационные власти на участие в салоне 2014 г. уже всей группы. Но, увы, «Витязи» в Фарнборо так и не появились. Причем вовсе не потому, как писали некоторые российские СМИ, что британские власти вовремя не выдали летчикам визы. Нет, здесь в очередной раз «сработала» отечественная бюрократическая машина: как и двумя месяцами раньше, при подготовке к выставке KADEX 2012 в Казахстане, российские чиновники не успели (или не захотели?) подготовить необходимые для вылета за границу военных самолетов разрешительные документы. И если в случае с авиашоу в Астане обидели соседей по СНГ, то теперь скандал разразился уже на всю Европу...

Но вот – второе и более громкое событие, международный авиасалон в Фарнборо. Все шло к тому, что первый в истории визит русских военных летчиков-пилотажников будет иметь большой успех. Предварительная рекогносцировка представителей авиабазы Кубинка на месте пока зашла успешно, но, когда до вылета оставались считанные дни, возникла та же самая проблема – нет разрешения на пересечение госграницы. Почему? Журналистам удалось выяснить, какую длинную цепочку бюрократических согласований необходимо обеспечить для этого в самых разных государственных ведомствах. Причем так делать нужно было и раньше, и проблем, как правило, не возникало. Что же изменилось?

Очевидно, что срыв международных визитов пилотажных групп затрагивает престиж государства российского. Детальный «разбор полетов» (здесь стоит отметить, что сами группы были подготовлены к этим визитам на «отлично») – кто виноват и что нужно делать, чтобы этого впредь не случалось, – еще впереди.

Созданная энтузиастами общественная организация «Возрождение национальных пилотажных групп» (ее представительство в интернете – сайт Стрижи.рф) с 2002 г. сохраняет практически всю современную историю пилотажных групп Кубинки, но не оставляет без внимания и такие грустные моменты.

Очевидно, что в России давно назрела необходимость появления Положения о деятельности пилотажных групп Военно-воздушных сил. Причем создать такое положение будет весьма полезно в результате широкого общественного обсуждения. Ведь показы авиатехники и выполнение демонстрационных полетов – это еще не все, чем занимаются или должны заниматься государственные пилотажные группы. И общественное движение «Возрождение национальных пилотажных групп» призвано помочь этому. **Олег Черников**



Виктор Друшляков

Что такое авиационные группы высшего пилотажа ВВС России? Красота полета, слаженность группового пилотирования, выучка и мастерство, демонстрация возможностей истребителей, состоящих на вооружении страны, школа высшего пилотажа для летчиков Военно-воздушных сил, передача пилотажного опыта в другие строевые части, визиты и показы в иностранные государства для утверждения и поддержки престижа России, популяризация военной авиации и военно-патриотическая работа в собственной стране, чему должны служить постоянные демонстрационные полеты в городах и на авиабазах для всех граждан России.

Так до недавнего времени и было. Пилотажная история российских ВВС начинается не с 1991 г., когда в Кубинке официально появились АГВП «Русские Витязи», «Стрижи» и «Небесные Гусары» – когда фактически и юридически произошел акт признания государством заслуг военных летчиков-пилотажников. Ведь они сохраняли традиции высшего

пилотажа, заложенные их коллегами еще в начале прошлого века. Все это время ими оттачивалось мастерство, бережно, из рук в руки, от летчика к летчику, передавалось искусство полета.

Очевидно, что пилотажные группы Военно-воздушных сил должны видеть мы, граждане своей страны – российские налогоплательщики. Мы должны знать, на что идут наши деньги. С 1991 г. пилотажные группы Центра показа авиатехники из подмосковной Кубинки на самолетах в собственных «фирменных» окрасках провели сотни успешных показов по России и за рубежом, осуществляя визиты дружбы в качестве послов доброй воли. Им рукоплескали зрители Европы, Америки и Азии.

Но что творится с пилотажными группами сейчас? «График снижения количества показов» говорит сам за себя, историю не обманешь. Возьмем, например, ситуацию, сложившуюся в этом году. Количество планировавшихся визитов можно пересчитать по пальцам одной руки, а фак-

тически состоявшихся... В начале года четыре Су-27 «Русских Витязей» впервые посетили Королевство Бахрейн, успешно выступив на международном авиашоу. Состоялся один показ «Стрижей» и «Русских Витязей» в С.-Петербурге на аэродроме Пушкин в честь 70-летия 1-го командования ВВС России.

В начале мая «Стрижи» и «Русские Витязи» должны были принять участие в международной выставке KADEX-2012 в Астане. Истребители МиГ-29 «Стрижей» даже перебазировались на аэродром Шагол под Челябинском, ожидая команды на пересечение границы. А Су-27 «Русских Витязей», имеющие по запасу топлива возможность беспосадочного перелета прямо к месту показа в Казахстане, в полной готовности сидели в Кубинке. Но команды на вылет ни тем, ни другим так и не поступило. Почему? Тогда все сочли, что в те дни на самом высшем уровне были заняты более важными задачами государственного значения, а ведь «команда» могла прийти только оттуда.