

ХАРАКТЕРИСТИКА СПЕЦИАЛИЗИРОВАНН ЫХ ИЗДАНИЙ

Выполнили студентки группы МИО-308БК
Крыжановская Полина, Московкина Полина,
Толубаева Мария

Журнал «Аэрокосмическое обозрение»



«АЭРОКОСМИЧЕСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ» №4 (89) 2017

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС77-46751 от 30 сентября 2011 г.

Учредитель -
ООО «Издательский Дом «Бедретдинов и Ко»
Генеральный директор
Ильдар Бедретдинов

Полночь генерального директора
Татьяна Крипкина
Исполнительный директор
Руслан Нагавкин

Главный редактор
Игорь Васильев
Начальник отдела рекламы
Ринат Бедретдинов
Директор по спецпроектам
Сергей Козловский
Принт-директор
Татьяна Крипкина
Пластин, верстка
Василий Изъюров
Корректор
Анна Калинин
Менеджер по реализации
Джаваншир Панахов

В номере использованы фото и рисунки:
Игорь Афанасьев, Сергей Соловьев, Александр Боллева, Владимир Виноградов, Дмитрий Воронцов, Ефим Гордов, Виктор Дурашкова, Михаил Дурогин, Андрей Журав, Дмитрий Комиссаров, Алексей Меньял, Валерия Мукина, Алексей Нагаев, Александр Разводова, Виктор Разумов, Владимира Ригманта, Павел Новиков, Сергей Пашенин, Дмитрий Плечугин, Ольга Полякова, Сергей Сергеев, Сергей Скрынников, Фёдор Смирнов, Сергей Суворов, Сергей Солдаткина, Валерия Соломакина, Максим Суринов, Артем Чиртышова, Сергей Фролов, «Интерфакс-СН», ТАИТ. Иллюстрации: Т.М. Бегина, Boeing, Airbus, CFM и также КБ, авиазаводов, авиаконструкторских бюро Роскосмоса и с сайта www.airliners.net.

Список агентств, где можно оформить подписку на журнал «Аэрокосмическое обозрение»:
1. ООО «ХороПресс», Свердловская обл., г. Екатеринбург, Зингальская ул. дом 36, оф.701 Почтовый адрес: Московское представительство: 127183, г. Москва, Невинномысский ул. дом 94, стр. 4, тел.: (495) 789-86-38/37, 961-23-62.
2. ООО «Агентство «Книга-Сервис» (АО «АРС»), г. Москва, ул. Крайновского, д. 14, корп. 1, тел.: (495) 125-72-12; 124-54-49, www.aks.ru, www.pisnet.ru.
3. ЗАО «Университетская библиотека онлайн» (ООО «ИнфоБибли»), г. Москва, ул. Обручева, д. 34/35, стр. 1, тел.: (495) 334-72-11, www.infobibli.ru.
4. ООО «Информика», г. Москва, ул. Усиевича, д. 20, оф. 7, тел.: (495) 797-33-73; факс: 6120, 6121.
5. ООО Агентство по продаже «Деловой пресс», г. Москва, Мажоров пер., д. 14, стр. 14, тел.: (495) 962-11-11.
6. «МК-Пародокс», г. Москва, ул. Электродная, д. 10, тел.: (495) 672-71-83, www.reposat.ru.
7. Представительство фирмы «Ист Вью Информэйшн Сервисес», г. Москва, ул. Азовская, д. 6, корп. 3, тел.: (495) 777-65-57, 777-65-58.
8. Редакция журнала «Аэрокосмическое обозрение» (ООО «ИД «Бедретдинов и Ко», г. Москва, ул. Образцова, д. 7, тел.: (495) 880-0508, 880-773-26).

Подписка за рубежом:
http://press-ru.eu, http://www.lusische-press.de, http://www.reinoldsky.ru.com

Производство книг и каталожных листов:
1. Издательство «Транспарент Инк», ул. Садово-Спасская, д.21/1, тел.: (495) 262-25-13.
2. Издательство «Точка кипения», г. Москва, Ск «Олимпийский», подъезд №9, 3 этаж, тел.: (495) 933-64-41.
3. Магазины при Центральном Доме Авиации и Космонавтики им. Фрунзе, г. Москва, ул. Криволинейная, д.4, тел.: (495) 612-38-01.

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ 4

СИСТЕМА АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ САУД БЛА VT-45 10

ПЯТОЕ ПОКОЛЕНИЕ ПО-РУССКИ
Серийное производство ПАК ФА с новым двигателем уже не за горами 12

КОНЦЕРН ВКО «АЛМАЗ – АНТЕЙ» НА ВЫСТАВКЕ «АРМИЯ-2017» ПРОДЕМОНСТРИРУЕТ ЗЕНИТНОЕ РАКЕТНОЕ ВООРУЖЕНИЕ И ВОЕННУЮ ТЕХНИКУ В ДЕЙСТВИИ 22

АЭРОМЕТРИЯ ДЛЯ ВСЕХ ТИПОВ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ 24

БОРТОВАЯ АППАРАТУРА ДЛЯ СОВРЕМЕННОЙ АВИАЦИИ 26

НЕ СИДЕТЬ НА МЕСТЕ! 30

ЗАПРАВКА ТОПЛИВОМ В ПОЛЕТЕ
Современные зарубежные воздушные танкеры 32

ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ КИТАЯ 36

ЛЕТАЮЩИЕ ТРАНСФОРМЕРЫ
Конвертопланы на военной службе 42

«ВОСЬМЕРКИ» ИЗ УЛАН-УЛЪ
НА АВИАСАЛОНЕ МАКС-2017 50

ОБНОВЛЕНИЕ РОССИЙСКОГО РАКЕТНОГО ПАРКА 56

РАЗМЕЩЕНИЕ ОТЧЕТСТВЕННЫХ СРЕДСТВ МОНИТОРИНГА ОКРУЖАЮЩЕГО КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА НА ЗАРУБЕЖНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ – РЕЗУЛЬТАТ ЦЕЛЕПЛАВНОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ КОСМИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ 64

САМЫЙ ЖАРКИЙ САЛОН
International Paris Air Show 2017:
но изгон, но все-таки 66

Почтовый адрес редакции: 109507, г. Москва, а/я 38, 000 «Издательская Дом «Бедретдинов и Ко»», т/ф: (495) 880-58-58, 880-73-26
E-mail: office@id-bedretdinov.ru, www.id-bedretdinov.ru
Отпечатано в типографии TalerPrint 119202, г. Москва, ул. Ткачьева, д.2/1 стр. 1, Тел./факс: +7 (495) 580-66-26, web: www.talerprint.ru, e-mail: sales@talerprint.ru, Печ. Л. 9, Заказ N0893

Авторы опубликованных в журнале материалов несут ответственность за точность приведенных фактов, а также за использование сведений, не подлежащих открытой печати. Все авторские права защищены. Перепечатка, размещение (электронное копирование, фотокопирование, сканирование, воспроизведение, воспроизведение и другие виды копирования) всех материалов журнала запрещены без предварительного разрешения владельца авторского права. Ссылка на «Аэрокосмическое обозрение» при перепечатке обязательна.
© «Аэрокосмическое обозрение», 2017.

На 1-й стр. обложки самолёт Т-50
Фото А. Михеева.

Внешние характеристики

Российский журнал «Аэрокосмическое обозрение» издается с 2002 г. и является серьезным информационно-аналитическим изданием тиражом 5 тыс. экз., объемом 88–160 стр., периодичностью 6 номеров в год. Язык публикаций — русский и английский. Издаются также спецвыпуски на иностранных языках приуроченные к международным салонам и выставкам.

Позиция журнала

Мы помним и уважаем историю своей авиации и космонавтики, рассказываем о современных тенденциях и будущем техники, но с учетом мирового опыта, затрагивая мнение специалистов из России и других государств. Мнения наших журналистов чаще кардинально расходятся с официальной точкой зрения, нежели совпадают. Мы приветствуем журналистские расследования, но с комментариями независимых специалистов.

Концепция журнала

Мы взвешенно анализируем технику, произошедшие события и не боимся «возвращения к теме». Информация в предыдущих номерах «Аэрокосмического обозрения» не устаревает, а лишь дополняет общую картину событий. Специализированные номера не должны лишать читателя удовольствия от общения с любимой рубрикой.

Тираж и распространение

Журнал выходит
6 раз в год.

Общий тираж
составляет 30
000
экземпляров.

Есть
возможность
размещения
рекламы в
журналах и на
сайте.

Главная » Реклама » Реклама в книгах

Реклама в книгах

Вконтакте Одноклассники Facebook Twitter Livejournal

Мы приглашаем потенциальных рекламодателей разместить вашу рекламу в издаваемых издательским домом книгах.

Ниже приведен прайс-лист стоимости рекламы в наших книжных изданиях серии «Золотой фонд отечественной авиации»:

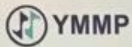
№ п/п	РАЗМЕЩЕНИЕ	СТОИМОСТЬ, РУБ.
		БЛОК РЕКЛАМЫ
1	Полоса внутри книги	90 000
2	Полоса в рекламном блоке в конце книги	120 000
3	½ страницы внутри книги	50 000
4	Страница на плотной бумаге внутри книги 4+0	140 000
5	Последняя полоса книги	200 000
6	Четвертая страница обложки	500 000
7	Логотип рекламодателя на первой странице обложки	170 000
8	Упоминание о спонсорстве в книге на 1 странице	150 000
9	Упоминание о спонсорстве в книге на 2 странице	120 000
10	Вкладка к книге листовки А4	200 000

МИРНОЕ НЕБО -
НАША ПРОФЕССИЯ

ТЕХНОДИНАМИКА

Наверх

19:38
18.09.2018



ЕРЕВАНСКИЙ ЗАВОД
МАТЕМАТИЧЕСКИХ МАШИН

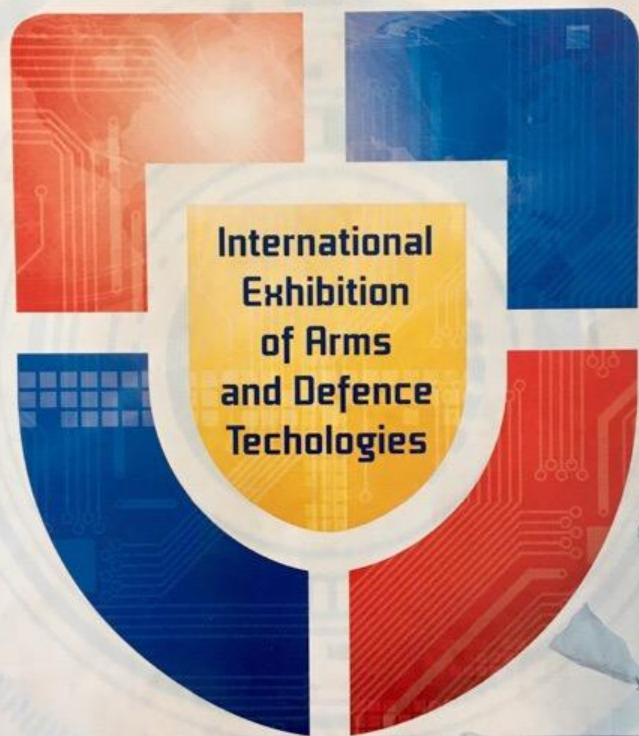


МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ



ОБЪЕДИНЕНИЕ ВЫСТАВОЧНЫХ
КОМПАНИЙ «БИЗОН»

ArmHiTec



13–15 октября 2016
Армения, Ереван
Экспоцентр «Ереванэкспо»

www.armhitec.com

Реклама в журнале

Рекламные объявления на полную страницу.

Всего в выпуске журнала 13 рекламных сообщений.

Тематика рекламы в журнале:
различные мероприятия, связанные с военной, авиационной, морской техникой, выставки, конференции, салоны, шоу, описание некоторых представлено на английском языке.

Внутренние характеристики

Публикации в журнале направлены: на аналитическое и информационное освещение всех аспектов деятельности в сфере разработок, производства и эксплуатации авиационной и космической техники в России, странах СНГ и «дальнего зарубежья», как военного, так и гражданского назначения, а также средств ПВО, ПРО.

печила постановку на производство в РФ полностью российского турбовального двигателя ВК-2500 для вертолетов типа «Ми» и «Ка», который заменит двигатели, поставлявшиеся с Украины, сообщает РИА Новости со ссылкой на пресс-службу ОДК.



ВК-2500 – это дальнейшее развитие двигателя ТВ3-117. Преимуществами нового двигателя являются высокая топливная экономичность, повышенные мощностные характеристики, применение современной системы автоматического управления.

«ОДК обеспечила постановку на производство в РФ полностью российского турбовального двигателя ВК-2500 для вертолетов типа «Ми» и «Ка». Ранее в страну поставлялись двигатели, производившиеся на Украине... Если говорить о боевых вертолетах, поставляемых в рамках гособоронзаказа, то уже сегодня все они оснащаются российскими ВК-2500», – говорится в сообщении.

В нем отмечается, что с целью организации производства в России ВК-2500 была организована широкая производственная кооперация предприятий ОДК. В том числе на территории АО «Климов» под Санкт-Петербургом завершено строительство нового конструкторско-производственного комплекса по вертолетным двигателям. Состав кооперации в настоящее время полностью сформирован.

«Сегодня корпорация наращивает темпы производства двигателей ВК-2500 с учетом нужд государственного заказчика, а также экспортных поставок. При этом сборка ведется из российских комплектующих», – говорится в сообщении пресс-службы ОДК.

«Роскосмос» создаст новую сверхтяжелую ракету



В госкорпорации «Роскосмос» приступили к проектированию новой ракеты сверхтяжелого класса, сообщает газета «Известия». Создать ракету планируется с использованием задела программы «Энергия-Буря», в ходе которой были разработаны двигатели РД-171, до сих пор считающиеся непревзойденным достижением в сфере жидкостного двигателестроения.

От строительства сверхтяжелой «Ангары А5В» с водородной ступенью «Роскосмос» намерен отказаться.

«Мы ведем с генеральным конструктором по ракетным комплексам «Роскосмоса» Александром Медведевым проработку носителя сверхтяжелого класса с использованием двигателя, который у нас уже есть, – РД-171, он ляжет в основу концепции сверхтяжелого носителя. Использование водородных схем на первой и второй ступенях этого носителя мы пока не рассматриваем. Третью ступень хотим взять от уже летающей «Ангары». Такая комбинация позволит нам сэкономить и время, и деньги. Мы берем то, что уже есть, не несем дополнительных затрат и не уходим в «перспективу десятилетий». Я уверен, что создание «сверхтяжа» по этой схеме возможно в рекордное время – речь идет о пяти-семи годах», – заявил «Известиям» генеральный директор ракетно-космической корпорации «Энергия» Владимир Солнцева.

По его словам, проектируемый носитель сверхтяжелого класса станет основной ракетой в последующей реализации лунной программы.

Все объекты космодрома «Восточный» планируется ввести в строй до конца года



Все объекты нового российского космодрома Восточный предстоит ввести в эксплуатацию до конца 2016 г., передает агентство РИА Новости слова министра обороны РФ генерала армии Сергея Шойгу.

«Продолжается создание необходимой инфраструктуры Восточного. До конца 2016 г. предстоит ввести в эксплуатацию все объекты космодрома», – сказал глава оборонного ведомства России на селекторном совещании с руководящим составом Минобороны.

Космодром «Восточный» – первый национальный космодром гражданского назначения, который позволит обеспечить России независимый доступ в космическое пространство – расположен близ города Циолковский (ранее поселок Углегорск) в Амурской области.

Первый пуск ракеты-носителя с нового российского космодрома «Восточный» был успешно произведен 28 апреля в 5:01 по московскому времени. Головная космическая часть в составе блока выведения «Волга» с тремя спутниками в расчетное время отделилась от третьей ступени ракеты-носителя «Союз-2.1а».

Новый суборбитальный корабль Virgin Galactic впервые поднялся в воздух

Космический суборбитальный корабль VSS Unity, второй из серии SpaceShipTwo, впервые поднялся в воздух, сообщает популярный ресурс N+1 со ссылкой на аэрокосмическую компанию Virgin Galactic.

«В рамках состоявшегося в Мохаве волего полета в воздух поднялся суборбитальный носитель White Knight Two с пристыкованным к нему VSS Unity. Самостоятельный космический корабль при этом не изводился – представителю Virgin называют такие полеты «контролируемой транспортной» (captive cargo), продлился 3 часа 43 минуты, и в дальнейшем специалисты компании займутся анализом собранных за время полета данных, чтобы оптимизировать системы навигации и телеметрии», – говорится в сообщении.



Корабль VSS Unity был представлен в начале 2016 г. Это второй корабль из серии SpaceShipTwo. Первый экземпляр, названный VSS Enterprise, потерпел крушение во время испытательного полета в 2014 г. Корабль был из-за несанкционированного маневра хвостового оперения в режим торможения катапульты привела к гибели одного из пассажиров. Официальной причиной нештатной ситуации назван человеческий фактор, пишет издание.

Ракета SpaceX Falcon 9 взорвалась на стартовой площадке в США



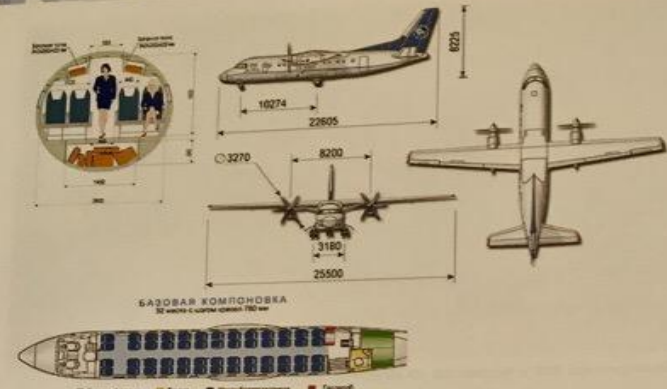
Ракета-носитель Falcon 9 с израильским спутником связи AMOS-6 взорвалась во время испытаний на стартовой площадке SLC-17E мысы Канаверал, сообщает научно-популярный ресурс N+1 со ссылкой на издание Gizmodo. Запуск ракеты был запланирован на 3 сентября.

В официальном твиттере SpaceX сообщается, что взрыв произошел из-за «аномалии во время стандартного тестового процесса». Пострадавших нет, однако в результате взрыва ракета и груз уничтожены.

Как сообщает издание, AMOS-6 – геостационарный спутник связи израильского оператора Spacenet. Стоимость создания спутника составляет \$200 млн., а ожидаемый срок службы более 16 лет. В 2015 г. стало известно, что Facebook и европейский спутниковый оператор Eutelsat арендовали на спутниковые транспондеры Ka-диапазона для улучшения доступа к интернету в Африке.

Основные рубрики

- Новостной модуль
- Военная авиация
- Авиационное вооружение
- История
- Гражданская авиация
- Авиаперевозки
- Авиапромышленность
- Двигателестроение
- Выставки
- Вертолетная техника
- Средства ПВО
- Средства РТО — «АКО»
- Космонавтика



Основные проекции, сечение фюзеляжа по пассажирскому салону и базовая компоновка Ан-140-100 на 52 места (АНТК им. О.К. Антонова)

компании «Пратт энд Уитни Канада» («Pratt & Whitney Canada»). Однако этому не суждено было случиться и единственный серьезный успех, сопутствовавший Ан-140 на внешних рынках (исключая Россию), связан с организацией лицензионного выпуска данных авиалайнеров в Иране. Соответствующее соглашение было подписано АНТК им. О.К. Антонова с иранской компанией HESA в 1996 г. — самолет выпускается на авиазаводе указанной компании в Исфахане под названием ИАн-140 «Фараз» (Fagaz). Первый полет иранский Ан-140 совершил в феврале 2001 г., его заказчиками выступили иранские авиакомпания «Иран Ассеман» («Iran Asseman») и «Иран Эйр» («Iran Air»). Однако после сборки 14 самолетов выпуск Ан-140 в Иране был прекращен, о чем было официально объявлено в 2015 г. В свою очередь попытка организации лицензионного выпуска Ан-140 в Казахстане успехом не увенчалась — соглашение было подписано, но производство организовано не было.

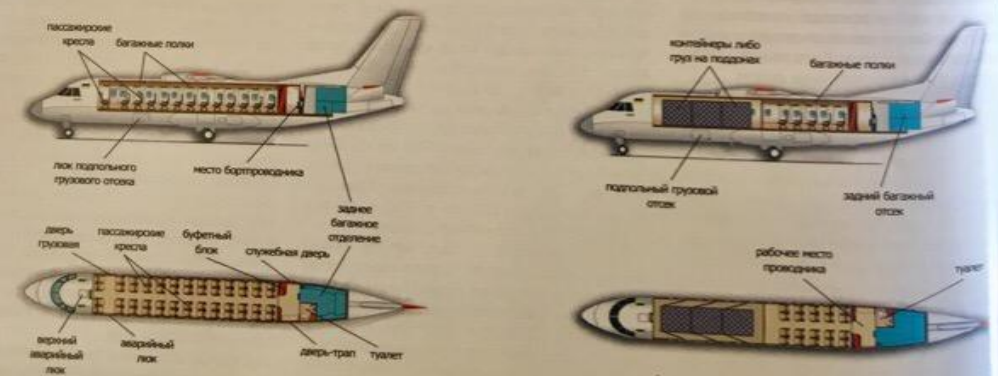
В интересах российских заказчиков серийный выпуск самолетов Ан-140-100 был организован на мощностях предприятия ПАО «Авиакор — авиационный завод» (в 2003 г. было создано совместное предприятие с ХГАПП — «Международный авиационный проект — 140»; первый полет самолета российской сборки состоялся в августе 2005 г.), однако в настоящее время в связи со сложными отношениями между Россией и Украиной, а также в свете активных работ, проводимых российскими авиастроителями по самолетам аналогичного класса (Ил-114), серийный выпуск самолетов семейства Ан-140 на самарском авиазаводе можно считать уже делом прошлого. По крайней мере, в середине 2015 г. самарский авиазавод вынужден был остановить сборку Ан-140, на которые у него есть контракт от Минобороны РФ, поскольку были прекращены поставки необходимых комплектующих из Украины (поставки прекратили 34 украинских завода-поставщика).

Впрочем, в мае 2016 г. в рамках заседания, проводимого президентом Владимиром Путиным в Сочи по развитию отечественного авиастроения, министр промышленности и торговли Мантуров в своем докладе среди возможных вариантов создания ближнемагистрального российского самолета кроме Ил-114 упомянул и о возможности продолжения сборки Ан-140 в России. Удастся ли решить все вопросы по локализации их производства в России с разработкой именно АНТК им. О.К. Антонова. В Калининграде в производство уже российский аналог двигателя ВКД15 — полностью адаптируется к Ан-140. Покупка лицензии возможно решена другим элементом.

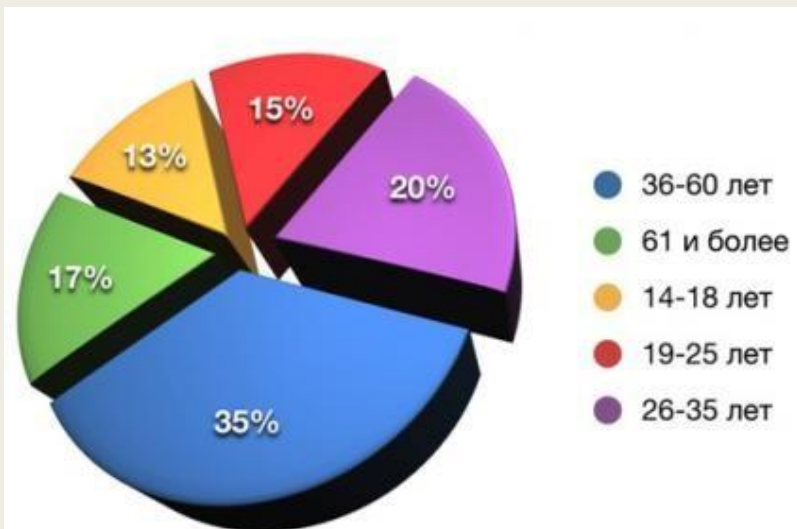
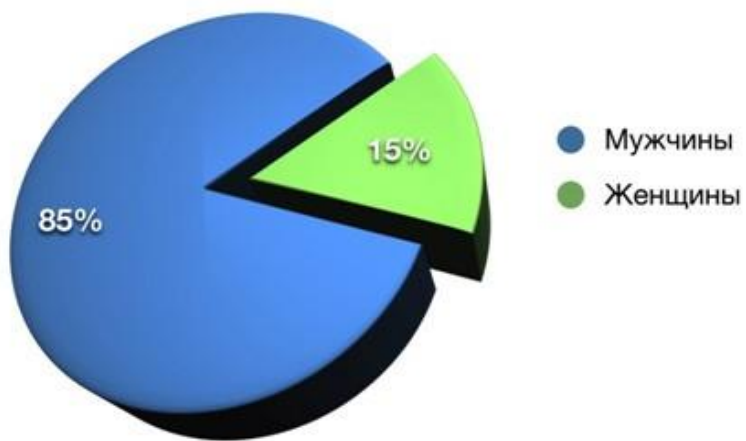
Однако, все это кажется сомнительным с точки зрения практической реализуемости, принимая во внимание тот факт, что в серийное производство уже решено выпустить самолет Ил-114-300. Вряд ли российские заказчики — хоть военным, хоть гражданским — будет нужен аналогичный самолет украинского происхождения, пусть даже собираемый по лицензии из отечественных комплектующих в России. В чем выгода? Ответ понятен — ни в чем. Поэтому с большой уверенностью можно сказать, что количество выпущенных самолетов семейства Ан-140 не доберется до отметки в 40 машин (к маю 2016 г. — 36 самолетов).

МА700 — китайский турбовинтовой конкурент

Стремится завоевать свою долю мирового рынка турбовинтовых региональных самолетов и китайские авиастроители, а точнее Сианьская авиастроительная корпорация МА (Xian Aircraft Industrial Corporation), организационно входящая в более крупную авиастроительную корпорацию AVIC (Aviation Industry Corporation of China), образованной в октябре 2008 г. путем слияния авиастроительных корпораций AVIC I и AVIC II.

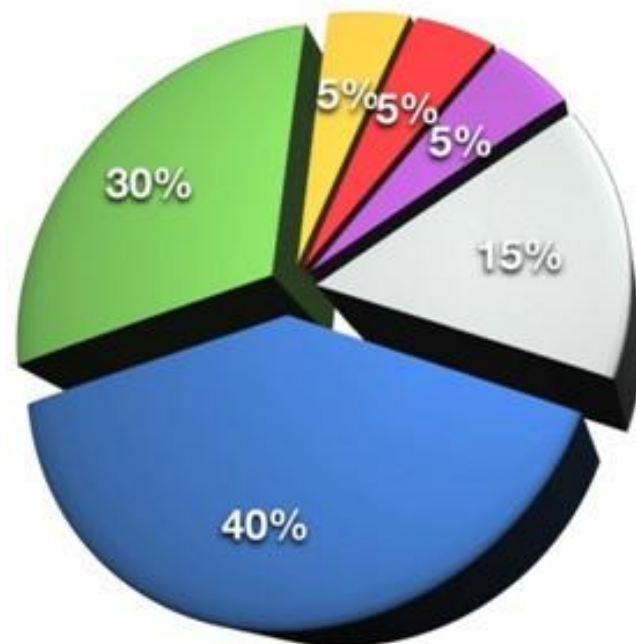


Базовые варианты компоновки салона Ан-140-100 в пассажирском и грузо-пассажирском вариантах (ХГАПП)



ЦЕЛЕВАЯ АУДИТОРИЯ

Распространение



- Агентства по распространению печатной продукции по г. Москве
- Региональные агентства по распространению печатной прессы
- Продажи в киосках печати г. Москвы
- Реализация через интернет-магазины
- Продажа в торговых сетях (книжные магазины, супермаркеты)
- Подписка через "Издательский Дом"

Журнал «Взлёт»



ВЗЛЁТ	
№6/2012 (90) июнь	
	4
	10
	18
	29
	34
	40
	44
www.take-off.ru	
HELIRUSSIA 2012	
■ Ка-62: первый полет – через год	4
■ Ми-38 выйдет на рынок в 2015 г.	4
■ Ка-226Т: готовятся первые контракты	5
■ «Ансат» – теперь и с ГМСУ	5
■ Ми-171А2: осенью – в небо	6
■ «МОТОР СИЧ» предлагает модернизацию Ми-8Т	6
■ Вертолеты на экспорт	8
■ Agusta в России	8
ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ	
■ «Волга-Днепр» ввела в эксплуатацию пятый Ил-76ТД-90ВД	10
■ Новые L-410 для «Ямала» и «КрасАвиа»	10
■ Важный этап в программе MC-21	12
■ Dreamliner – теперь и в Москве	12
■ «РусЛайн» получили первые А319	14
■ Airbus – для президентского авиатряда	14
■ MetroJet – новый бренд «Когалымавиа»	16
Рынок «регионалов» – 2012	18
■ Embraer анонсировал Generation 2	21
■ Q400 долетел до России	23
■ MRJ задерживается	24
■ ARJ21 не спешит к заказчикам	25
■ МА60: возвращение на родину предков?	26
Реактивные надежды и турбовинтовые разочарования	29
КАDEX-2012	
МиГ-29М2 дебютирует в Казахстане	34
Репортаж с КАDEX-2012	34
■ МЧС Казахстана передан первый Ка-32А11ВС	36
■ Казахские военные меняют Ан-26 на С-295М	37
■ ЕС145: сделано в Казахстане	38
ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ	
На испытаниях уже два J-20	40
КОСМОНАВТИКА	
Полет «Дракона»	44
МКС посетил первый коммерческий корабль	44
КОНЦЕВАЯ ПОЛОСА	
■ Самые большие «бизнес-джеты»	48

Журнал «Взлет» более 12 лет профессионально освещает важнейшие события аэрокосмической отрасли в России и за рубежом.

Что предлагает журнал

- Важнейшие новости аэрокосмической промышленности
- Анализ рынков поставок самолетов и вертолетов гражданского и военного назначения
- Репортажи с предприятий по производству самолетов, вертолетов, авиадвигателей
- Обзоры деятельности ведущих игроков авиационной промышленности и авиакомпаний
- Репортажи с военных аэродромов и полигонов
- Интервью с руководителями предприятий авиапромышленности и авиакомпаний
- Репортажи с крупнейших мировых авиасалонов



Наблюдая за потоками ветра, наши конструкторы открыли способ, как уменьшить выбросы газов.

Как сократить выбросы оксидов азота? Ответ витает в воздухе. Наблюдая за тем, как перемещаются ветровые потоки, конструкторы CFM пришли к созданию двоянно-кольцевой камеры сгорания с предварительной закруткой. Принципиально новая технология, которая позволяет понизить уровень выброса оксидов азота на 50% относительно текущих стандартов SAEP (Комитета по защите окружающей среды в области авиации). Эта технология, одна из тысячи и одной других инноваций, используется при производстве наших новых двигателей LEAP. Откройте для себя другие новинки компании, которые станут для вас настоящим глотком свежего воздуха, на сайте www.cfm56.com.

*CFM LEAP является CFM совместно зарегистрированной совместной работой CFM International - компании, принадлежащей в совместной собственности CFM/SAE, Safran (Safran Group) и GE.

Основные рубрики и темы

- Новые проекты самолетов и вертолетов
- Авиационная промышленность
- Воздушный транспорт
- Военная авиация
- Авиационные двигатели
- Авионика и оборудование
- Аэропорты и техобслуживание
- Авиасалоны
- Безопасность полетов
- Космонавтика
- Контракты и поставки
- Международная кооперация

«Волга-Днепр» ввела в эксплуатацию пятый Ил-76ТД-90ВД

16 мая в Ульяновске авиакомпания «Волга-Днепр» приняла у ОАО «ОАК – Транспортные самолеты» очередной новый транспортный самолет Ил-76ТД-90ВД, получивший регистрационный номер RA-76511. Он стал пятой машиной данного типа в парке перевозчика и, по всей видимости, последним

Ил-76, изготовленным Ташкентским авиационным производственным объединением им. В.П. Чкалова. Работы по созданию модернизированной версии Ил-76 с новыми двигателями ПС-90А-76 и современным пилотажно-навигационным комплексом «Купол-III-76МВД» были иници-

ированы авиакомпанией «Волга-Днепр» в 2002 г. Всего перевозчик заказал пять Ил-76ТД-90ВД (с опционом еще на 15). Первые два самолета (RA-76950, RA-76950) были введены в эксплуатацию в 2006–2007 гг. Постройка трех следующих велась в Ташкенте в рамках заключенного в 2007 г. контракта между ООО «Волга-Днепр-Лизинг» и ОАО «ОАК-ТС». Третий Ил-76ТД-90ВД (RA-76951) вошел в парк компании в апреле 2010 г., четвертый (RA-76503) – в ноябре 2011-го.

Нынешний пятый Ил-76ТД-90ВД (его серийный

№94-08) впервые поднялся в воздух в Ташкенте 10 апреля этого года. После завершения заводских испытаний 27 апреля он перелетел в Ульяновск на покраску и таможенное оформление, и 16 мая был официально передан заказчику. Первый коммерческий рейс самолета RA-76511 запланирован на середину июня.

«Волга-Днепр» заинтересована в доведении к 2030 г. своего парка Ил-76 с двигателями ПС-90А-76 до 20 самолетов. Однако, очевидно, новые машины будут уже не ташкентской, а ульяновской постройки. **А.Ф.**



«Волга-Днепр»

Новые L-410 для «Ямала» и «КрасАвиа»

Чешское самолетостроительное предприятие Aircraft Industries (торговая марка LET), основным акционером которого является Уральская горно-металлургическая компания из Екатеринбурга, продолжает поставки в Россию новых 19-местных турбовинтовых пассажирских самолетов для местных и региональных воздушных линий.

19 мая с заводского аэродрома в Куновице в Россию вылетели два очередных L-410UVP-E20 (заводские №2804, 2805, регистрационные номера на время испытаний и перелета ОК-ODO и ОК-ODM), изготовленные прошлой осенью для авиакомпании «Ямал». Перелет с промежуточными посадками в Кошице, Киеве, Воронеже (где были проведены таможенные процедуры), Самаре и Екатеринбурге успешно завершился в тюменском аэропорту Рошино.

Самолеты взяты в финансовый лизинг у «Западно-Сибирской

лизинговой компании». Полеты на них планируется начать в августе этого года, когда завершится проводимое сейчас переучивание летного и инженерно-технического состава авиакомпании. «Ямальские» L-410 будут базироваться в Новом Уренгое и задействоваться на рейсах в Тольку, Красноселькуп и Тарко-Сале.

Другим новым эксплуатантом L-410UVP-E20 в ближайшее время станет красноярская авиакомпания «КрасАвиа». В начале года этот перевозчик, являющийся госпредприятием Красноярского края, объявил тендер среди лизинговых компаний на поставку пяти новых L-410UVP-E20 (трех – в 2012 г. и еще двух – в начале 2013 г.). Стоимость самолета была определена в 166 млн руб. (около 5,5 млн долл.) с учетом таможенных платежей, срок финансового



Алексей Боргин

лизинга – 7 лет. Авансовый платеж в размере 49,5 млн руб. за каждый самолет субсидируется федеральным бюджетом в рамках постановления правительства №1212. Договор финансового лизинга на первые три самолета L-410UVP-E20 для авиакомпании «КрасАвиа» был заключен с «Государственной транспортной лизинговой компанией».

Первый L-410UVP-E20 для «КрасАвиа» (заводской №2812, временная регистрация ОК-SLZ) был подготовлен к отправке в Россию в начале июня. Его прибытие в красноярский аэропорт Емельяново состоялось 18 июня. В начале июля здесь ожидают еще две машины (№2813, 2814, регистрации на время испытаний и перелета ОК-ODJ, ОК-ODS). В июне они уже проходили приемо-сдаточные испытания в Куновице, их вылет намечен на 24 июня.

Эксплуатацию новых L-410 «КрасАвиа» предполагает начать в августе-сентябре, после завершения переучивания летного и технического персонала и внесения самолетов в сертификат эксплуатанта. На них будут осуществляться полеты из Красноярска в Кодинск, Богучаны, Северо-Енисейск, Мотыгино, Шушенское, Байkit, Ванавару, возможные и рейсы в соседние регионы.

Поставки новых L-410 в Россию после долгого перерыва возобновились в 2009 г., когда два таких самолета вошли в состав парка «ЮТэйр-Экспресс». В 2010 г. три новых L-410UVP-E20 были получены Петропавловск-Камчатским авиапредприятием. Кроме того, три новых «элки» в 2009–2011 гг. поступили в Сасовское летное училище гражданской авиации, а семь машин (в т.ч. три – в феврале-марте этого года) получило российское Минобороны. **А.Ф.**



Пётр Ключицк

Общие сведения

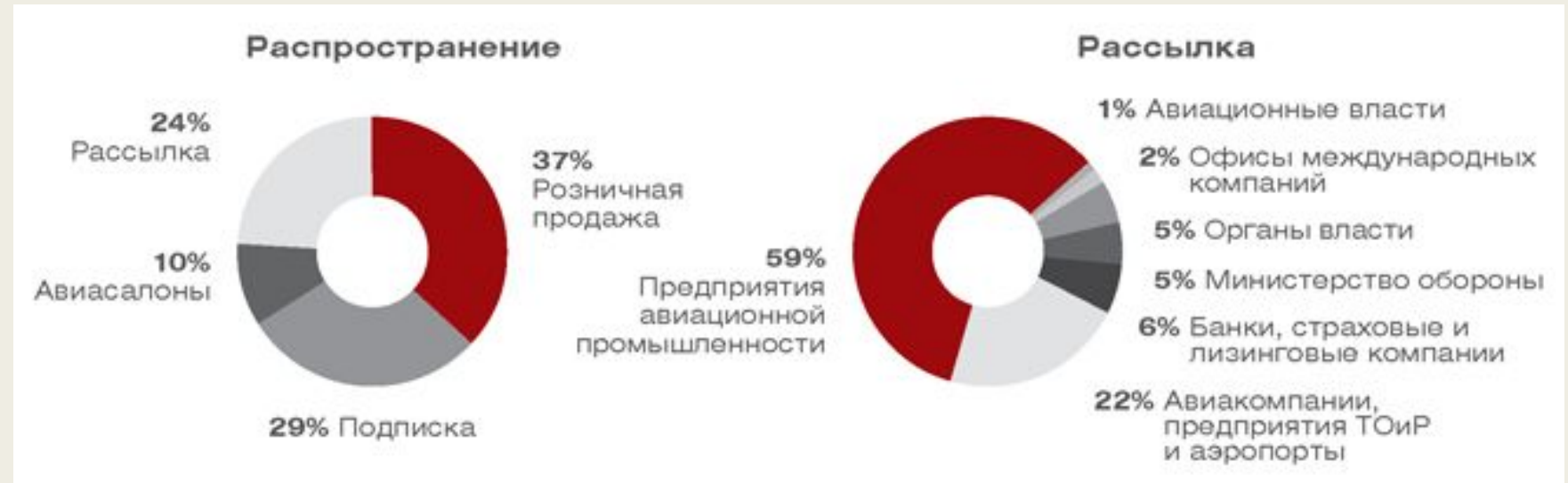
Язык: русский

Тираж: 5000 экз.

Периодичность: не менее 6 раз в год

Объем: 48–96 страниц

Целевая аудитория



А КАК У НАС?

Новые SSJ100 в цехе окончательной сборки КнАФ ЗАО «ГОС» (апрель 2012 г.)



РЕАКТИВНЫЕ НАДЕЖДЫ И ТУРБОВИНТОВЫЕ РАЗОЧАРОВАНИЯ

Отечественная авиационная промышленность в 2011 г. смогла поставить заказчикам всего семь новых реактивных региональных авиалайнеров. Главным событием года стала долгожданная сертификация Авиарегистром МАК самолета Sukhoi Superjet 100, позволяющая приступить к его коммерческой эксплуатации стартовыми заказчиками. Всего до конца года ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» смогли сдать пять серийных SSJ100: один отправился в Армению и с апреля 2011 г. летает на маршрутах «Армения», а еще четыре вышли на линии «Аэрофлота», заказавшего 30 таких машин.

ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество», в свою очередь, смогло поставить в эксплуатацию в авиакомпании «Полет» лишь два новых лайнера Ан-148-100Е. К сдаче в течение года были подготовлены еще три машины, но по разным причинам к заказчикам они не отправились.

Планами ОАК на 2012 г. предусматривается поставка уже более трех десятков реактивных «регионалов» — «Суперджетов» и Ан-148. А вот турбовинтовых региональных самолетов отечественного производства наши авиакомпании в прошлом году не получали вовсе. Не исключено, что в этом. Похоже, в данном сегменте авиаперевозок, обновление парка в котором не менее актуально, придется ориентироваться только на импорт. Но пока приобретение зарубежных «турбопропеллеров» не могут позволить себе далеко не все заинтересованные в них наши перевозчики. Несмотря на ряд принятых на государственном уровне мер в этом направлении, не все они работают эффективно. И, по мнению экспертов, для спасения российских перевозчиков от ухода в небытие после списания отхода в небытие после списания последних Ан-24 требуются изменения в законодательстве и развитие механизма операционного лизинга.

Superjet в преддверии экспортных поставок

Производственными планами ОАК на 2012 г. предусматривается выпуск и поставка заказчикам 24 самолетов SSJ100, включая первых машины по экспортным заказам — для компаний из Индонезии, Мексики и Лаоса (самолет сертифицирован Европейским агентством авиационной безопасности EASA 3 февраля 2012 г.). Очевидно, что пока производство несколько отстает от намеченных планов. По итогам первых пяти месяцев в эксплуатацию вышли только четыре самолета (все — «Аэрофлоту»), в течение июня ожидается передача еще двух («Аэрофлоту» и «Армения»). Таким образом, к середине года ГСС выведет на средний темп поставок один самолет в месяц, хотя планом требуется вдвое больше.

В мае «Аэрофлот» получил свой восьмой SSJ100 (RA-89006, заводской №95014). Официальная передача машины заказчику состоялась 17 мая, а спустя неделю, 25 мая, он выполнил свой первый пассажирский рейс.

взлёт 6/2012 июнь 29

Подписка на печатную версию журнала

«Взлёт»

Можно оформить подписку на журнал «Взлёт» в любом почтовом отделении России. Возможна редакционная подписка (Юридическим лицам для оформления подписки необходимо отправить в редакцию по e-mail info@take-off.ru заполненную заявку на подписку (с указанием юридического и фактического адреса предприятия, ИНН и контактных данных для выставления счета).

Также возможна подписка на электронную версию.

Реклама в журнале

Рекламные объявления на полную страницу.

Всего в выпуске журнала 12 рекламных сообщений.

Тематика рекламы в журнале: различные мероприятия, связанные с авиационной техникой, выставки, салоны, шоу, новые самолеты, инновационные технологии, новинки.



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

Спасибо за внимание!

