**Airbus Industries**

В 1965 р. фірми Франції, Великобританії і ФРН почали незалежні дослідження проектів літаків для сильно завантажених авіаліній малої і середньої протяжності, названі «аеробус» (airbus). В число творців "Ербас індастрі" у результаті ввійшли "Аероспатіаль Матра", "Даймлер Крайслер Аероспейс" і "Брітіш Аероспейс". Спочатку літак розглядали як 175-місцевий, але пізніше його місткість зросла до 220-260 пасажирів. У вересні 1967 р. уряди Франції, ФРН і Великобританії підписали меморандум про сумісну розробку і серійне виробництво європейського широкофюзеляжного літака А300. Для керівництва програмою і координації діяльності фірм в грудні 1970 р. був утворений консорціум Airbus Industries з штаб-квартирою в Тулузе (Франція).

Споруда першого досвідченого літака А300В1 почалася у вересні 1969 р. Перший політ відбувся 28 жовтня 1972 р., а в кінці червня 1973 р. - перший політ літака А300В2, фюзеляж якого був подовжений на 2,6 м. Після закінчення льотних випробувань, в яких брали участь 4 машини, в середині березня 1974 р. її сертифікували у Франції і ФРН, а в кінці травня 1974 г.- в США. Тоді ж почалося і серійне виробництво нових лайнерів.

Перший літак був поставлений в травні 1974 р. Спочатку на ринку з'явилися лайнери А300В2-100 з двигунами General Electric CF6-50C. В кінці 1976 р. почалися поставки літаків А300В2-200, які оснащували ТРДД Pratt & Whitney JT9D-59A.

Наступною модифікацією став А300В4 з поліпшеними характеристиками і збільшеною дальністю польоту. Перший політ досвідчена машина вчинила 26 грудня

1974 р. Цю модель сертифікували в березні 1975 р. Літак був оснащений аналоговим комплексом авіоніки з висновком інформації на електромеханічні індикатори. Для індонезійської авіакомпанії розробили кабіну екіпажа спеціальної компоновки (з приладовою дошкою, де зосереджені всі необхідні індикатори) - по так званій концепції FFCC (Forward Facing Crew Cockpit). Регулярна експлуатація літака почалася в травні 1975 р.

А300В і досвід його розробки послужили базою для подальшої діяльності консорціуму Airbus. На основі пасажирського літака були створені вантажопасажирський варіант А300С4 і вантажний - A300F4. Проте широкого розповсюдження вони не одержали - всього було побудовано чотири машини. Ці машини мали по лівому борту фюзеляжу перед крилом вантажні двері розміром 3,58x2,56 м. В кабіні могли розміститися до 20 вантажних піддонів, а в нижніх вантажних відсіках - до 20 контейнерів типа LDЗ загальною масою до 40.000 кг.

В 1997 р. Національний центр по дослідженнях космічного простору Франції одержав модифікований літак А300 ZERO-G для імітації умов невагомості.

В кінці 1980 р. консорціум Airbus приступив до розробки вдосконаленого варіанту - А300-600 для авіаліній середньої і великої протяжності. До роботи по цій моделі консорціум приступив в кінці 1980 р. В конструкції використовували передню і центральну секції фюзеляжу і крило літаків А300В2/В4, а хвостову частину фюзеляжу узяли від літака А310. Кабіна екіпажа стала такою ж, як і на А310, цифрові комплекси авіоніки - EFIS і ЕСАМ - також були узяті з моделі А310. З метою забезпечення необхідної центровки, фюзеляж був подовжений на 0,53 м, на кінцях крила встановили «крильця».

Дослідний екземпляр (з двигунами JT9D-7R4H1) виконав перший політ 8 липня 1983 р. На початку березня 1984 р. він був сертифікований у Франції. В березні 1985 р. завершилася сертифікація варіанту літака з двигунами CF6-80C2, а у вересні почалися його поставки. Першої цю модель одержала таїландська авіакомпанія Thai Airways.

На базі А300-600 був розроблений варіант із збільшеною дальністю польоту - A300-600R. До його створення консорціум Airbus приступив в 1985 р. Для збільшення дальності польоту додатковий паливний бак місткістю 6150 л розмістили в горизонтальному оперенні. Це дозволило вирішити ще одну задачу - за допомогою системи перекачування палива стало можливо управляти балансуванням літака у польоті (вперше подібну систему використовували на літаку A310-300).

Перший політ A300-600R (з двигунами General Electric CF6-80C2A5) зробив 9 грудня 1987 р. В березні 1988 р. завершилася його сертифікація в Європі і США. Перший літак був поставлений в кінці квітня 1988 р. американській авіакомпанії American Airlines. В кінці вересня 1988 р. відбувся перший політ варіанту з двигунами фірми Pratt & Whitney, поставки почалися в листопаді 1988 р. В березні 1990 р. літак A300-600R, оснащений двигунами фірми General Electric, був сертифікований FAA на відповідність вимогам ETOPS до двохрухових магістральних літаків, згідно яким машина може виконувати протягом 180 мін політ до запасного аеродрому з одним працюючим двигуном. A300-600R випускали серійно з 1987 р. До початку 1996 р. було поставлено 148 літаків даної моделі.

На основі літака A300-600R спеціально сформованою фірмою SATIC був розроблений вантажний A300-600ST Beluga, призначений для перевезення крупногабаритних конструкцій (секцій фюзеляжу, консолей крила, поверхонь оперення і двигунів) для пасажирських літаків консорціуму Airbus із заводів-виготівників до Франції на складальний комплекс в Коломье (передмістя Тулузи). Літак відрізняється збільшеним до 7,7 м діаметром фюзеляжу і носовим обтічником, що відкривається вгору. На кінцях горизонтального оперення встановлено дві кінцеві «шайби». В кабіні літака можна перевозити вантажі масою до 45.000 кг на відстань 2700 км.

В 2005 р. в авіакомпанії миру експлуатували 407 літаків А300 всіх моделей.

В середині 1975 р. Airbus приступив до розробки проекту літака А300В10, що був варіантом А300В4 з укороченим фюзеляжем. Крило фірми ВАє зменшеного розмаху і горизонтальне оперення були новими. Три роки опісля, програма одержала позначення А310, і їй дали офіційний старт, запропонувавши авіакомпаніям два варіанти: А310-100 з дальністю польоту 3700 км, до якого практично ніхто не виявив цікавості, і A310-200 з дальністю польоту 5500 км, що став початковою моделлю.

Перший політ досвідченого літака A310-200 з двигунами Pratt & Whitney JT9D-7R4 відбувся 3 квітня 1982 р., а перший політ літака з двигунами General Electric CF6-80A - в серпні 1982 р. В березні 1983 р. була завершена сертифікація у Франції і ФРН, в січні 1984 р. - у Великобританії, а в лютому 1985 р. - в США.

В квітні 1983 р. перші компанії - Lufthansa і Swissair - почали експлуатацію A310-200. Весною 1986 р. конструкцію A310-200 удосконалили, підвищивши паливну ефективність: на законцовках крила з'явилися «крильця», вертикальне оперення стало вуглепластиковим, а гальма коліс сталі робити з композитів на основі волокон вуглецю.

На основі пасажирського літака розробили і вантажопасажирський варіант A310-200С, оснащений бічними вантажними дверима і розрахований на перевезення вантажів масою до 40.300 кг, і вантажний літак A310-200F з «платним навантаженням» 43.000 кг.

Але основним варіантом, проектні роботи по якому почалися в 1982 р., став літак A310-300, призначений для експлуатації на маршрутах більшої протяжності, ніж A310-200. Офіційно розробка машини почалася в березні 1983 р. після початку поставок A310-200. Основна відмінність «трьохсотки» від початкового варіанту полягала в наявності додаткового паливного бака місткістю 6100 л в горизонтальному оперенні і вживанні автоматизованої системи перекачування палива для збереження оптимального балансування літака. На законцовках крила також з'явилися «крильця», якими пізніше оснастили і A310-200. A310-300 одержав цифровий комплекс авіоніки EFIS з чотирма кольоровими багатофункціональними дисплеями польотної інформації, і цифровою системою контролю за роботою бортсистем і попередження про відмови ЕСАМ.

Радіонавігаційне устаткування відповідало стандарту ARINC 700.

Перший політ досвідченого A310-300 з двигунами Pratt & Whitney JT9D-7R4 відбувся 8 липня 1985 р., а перший політ літака з двигунами General Electric CF6-80C2 - у вересні 1985 р. Сертифікація завершилася в грудні 1985 р., і в цьому ж місяці швейцарська авіакомпанія Swissair одержала свій перший літак. В жовтні 1991 р. A310-300 сертифікував «авіарегістр» РФ, внаслідок чого він одержав право на експлуатацію в російських авіакомпаніях. Авіакомпанія «Аерофлот - РАЛ» придбала 10 літаків A310-300, два з яких брала в оренду у якутської авіакомпанії «Даймонд Саха».

Декілька літаків A310-200 і A310-300 використовували ВВС низки країн (Канада, ФРН, Франція і Таїланд) для перевезення високопоставлених осіб, а також як військово-транспортні. В 1995 р. один A310-300 переобладнали в транспортний літак-заправник MRTT. Він може перевозити різні вантажі військового призначення, а також додаткове паливо масою 28.000 кг для заправки одного - двох літаків у польоті.

A310-300 випускали серійно з 1985 р. Всього до початку 1997 р. було продано 176 літаків даної модифікації. Загальне число проданих A310 до середини 1997 р. складало 261, в експлуатації знаходилося 249 машин. В 2005 р. авіакомпанії миру експлуатували 200 літаків A310.

В 1972 р. консорціум приступив до проектування широкофюзеляжного літака А300В9, що представляє подовжений варіант А300В2 на 322 місця. В 1973 г ситуація на світовому ринку виявила потребу в більш місткому літаку, і консорціум пропрацював проект А300В11 з чотирма ТРДД. В 1980 р. обидва проекти одержали відповідно позначення ТА9 і ТА11 (ТА - twin aisle - «широкофюзеляжний»). У вересні 1982 г консорціум повідомив, що у обох нових літаків буде загальна конструкція планера і різне число двигунів. В січні 1986 г проекту ТА9 було привласнено позначення А330, а проекту ТА11 - А340. Хоча офіційно програми обох літаків почалися в червні 1987 г, першим за графіком йшов А340, а з інтервалом приблизно в рік - А330.

В червні 1995 р. під час чергової міжнародної авіакосмічної виставки в Парижі консорціум Airbus повідомив про плани розробки новій модифікації літака А340-200, здатній скоювати безпосадочні польоти на маршрутах протяжністю понад 14.000 км. В ході розробки літака А340 консорціум спочатку проектував варіант з дальністю польоту 12.400 км, які за розмірами були ідентичні А330-300. Але аналіз перспектив розвитку світового ринку показав, що очікується підвищений попит на широкофюзеляжные літаки з дальністю польоту до 14.000 км. У зв'язку з цим Airbus приступив до створення модифікації А340-200, яка відрізнялася зменшеною на 4,26 м довжиною фюзеляжу. Пасажиромісткість літака скоротилася, але дальність польоту вдалося збільшити до 13.800 км.

Льотні випробування досвідченого А340-300 почалися 25 жовтня 1991 р., а А340-200 - в квітні 1992 р. Сертифікація обох варіантів по європейських нормах JAA завершилася в кінці грудня 1992 р., а в травні 1993 р. вони одержали сертифікат FAA. В кінці лютого 1993 р. перший літак А340-300 одержала авіакомпанія Air France. На початку лютого 1993 р. перший А340-200 поповнив парк німецької авіакомпанії Lufthansa.

16-18 червня 1993 р. літак А340-200, названий World Ranger, виконав кругосвітній переліт по маршруту Париж - Окленд (Нова Зеландія) - Париж з однією посадкою в Окленде. Ця машина, одержавши позначення А340-8000 (A340-200HGW), відрізнялася від базового варіанту наявністю трьох додаткових паливних баків в хвостовому вантажному відсіку. Весь переліт продовжувався 48 ч 22 мін. На відрізку Париж - Окленд протяжністю 19.100 км час польоту склало 21 ч 32 мін, що було визнане новим рекордом для даного маршруту. Але цей рекорд весною 1997 р. побив американський Boeing 777-200IGW.

А340 - моноплан з вільнонесучим стрілоподібним крилом. Велике подовження і наявність кінцевих аеродинамічних поверхонь забезпечують високу якість (10 од.) і знижують індуктивний опір. Крило має велику відносну товщину, яка збільшує внутрішні об'єми для палива. Поліпшені несучі властивості дозволили зменшити площу, загальну масу конструкції і, як наслідок, витрату палива. Крило виконано з високоміцних алюмінієвих сплавів і композитів. Широко використовували і монолітні панелі, що спрощувало збірку і знижувало вартість виробництва. Це також дозволило понизити вагу конструкції і скоротити число потенційних зон порушення герметизації. Виключення з'єднань внахльост, мале число отворів під болти зменшували число місць, де можуть зароджуватися тріщини.

На кожній консолі встановлені закрилки і, що цікаве, сім секцій предкрилків, що займали майже всю довжину передньої кромки. І закрилки, і предкрилки управлялися автоматично за допомогою ЕДСУ. Крило мало внутрішні елерони і інтерцептори, що підвищувало ефективність поперечного управління і покращувало крейсерську аеродинаміку крила.

Фюзеляж - полумонококової конструкції, круглий в поперечному перетині. В конструкції оперення широко застосовували композити, що значно понизило масу. Літак має трьохстойкове шасі, що забирається, з шарнірною підвіскою колісних візків. Носова стійка - із здвоєними керованими колесами. Кожна основна стійка забезпечена двома двоколісними візками з тандемним тим, що розташовує коліс. Система гальмування -автоматична.

Навігаційні системи А340 дозволяють екіпажу літати в автоматичному режимі. Спеціальний прилад для визначення центру тяжкості дає відповідний сигнал на установку триммеру керма висоти.

Кабіна літака ідентична кабіні інших лайнерів Airbus. Головна відмінність - великі розміри, прилади ще для двох моторів, трохи змінена стельова панель. На приладовій дошці встановлено шість багатофункціональних дисплеїв: зовнішні екрани працюють как«летные дисплеї» (первинна інформація), а середні - як навігаційні. Обидва середні екрани використовують і для передачі інформації про параметри систем і двигунів в аварійній ситуації. Є і резервний контур, що забезпечує пілоту можливість посадки літака при відмовах. Крісла екіпажа нового покоління - з електричною системою управління по трьох осях і з відхилюваною спинкою. Положення педалей і висота підлокітників - регульовані. Зліва і справа встановлені бічні ручки управління.

А340-200 став первістком цілого сімейства літаків. А340-300 - подальший розвиток А340-200, із збільшеною пасажировмісткістю. А340-300Е - модифікація літака А340-300 із збільшеною злітною масою і більшою дальністю польоту. Перший його політ відбувся 25 серпня 1995 р., сертифікація завершилася весною 1996 р. Першим замовником літака стала авіакомпанія Singapore Airlines, що одержала перші машини в квітні 1996 р. Випускався серійно з 1995 р.

А340-500 - далекомагістральний пасажирський літак, обладнаний турбовентиляторними двигунами Rolls-Royce Trent 553. А340-500 має один з найдовших (67,90 м) фюзеляжів в сімействі АЗЗО/340, дозволяючий розмістити в ньому баки з горючим загальною А340-500. Він вперше піднявся в повітря в квітні 2001 р. Це найбільший по пасажиромісткості літак сімейства А340. Місткість паливних баків - 194.880 л, що дозволяє перевозити 380 чоловік на відстань 13.900 км. Для А340-600 розроблений новий варіант інтер'єру. Були спроектовані нові більш місткі відсіки для ручної поклажі з полегшеним доступом.

Відвідувачі 44-го міжнародного авіакосмічного салону «Ле Бурже 2001» з цікавістю спостерігали за польотами нового лайнера. Виглядав він дуже привабливо, легко набирав висоту, сміливо і упевнено робив круті розвороти, без оглушливого реву злітав. За тиждень щоденних показових польотів лайнер став улюбленцем публіки.

В 2005 р. в світі експлуатували 230 літаків А340-200/300 і 64 лайнери А340-500/600. При цьому найбільший парк цих машин мала свій в розпорядженні авіакомпанія Lufthansa (30 штук А340-300). Друге місце займає авіакомпанія Air France, що експлуатує 21 літак А340-300. Третє місце, судячи з усього, поділять авіакомпанія Iberia, що має 18 лайнерів А340-300 і авіакомпанія Emirates, що зробила замовлення на 18 літаків A340-600. Їй

Літак є найдальшим з цього сімейства авіалайнерів. Він здатний перевозити 313 чоловік при трикласній компоновці салону на відстань 15.742 км. Максимальна злітна маса машини -365.000 кг А340-600 послужив подальшим розвитком моделі А340-500. Він вперше піднявся в повітря в квітні 2001 р. Це найбільший по пасажиромісткості літак сімейства А340. Місткість паливних баків - 194.880 л, що дозволяє перевозити 380 чоловік на відстань 13.900 км. Для А340-600 розроблений новий варіант інтер'єру. Були спроектовані нові більш місткі відсіки для ручної поклажі з полегшеним доступом.

Відвідувачі 44-го міжнародного авіакосмічного салону «Ле Бурже 2001» з цікавістю спостерігали за польотами нового лайнера. Виглядав він дуже привабливо, легко набирав висоту, сміливо і упевнено робив круті розвороти, без оглушливого реву злітав. За тиждень щоденних показових польотів лайнер став улюбленцем публіки.

В 2005 р. в світі експлуатували 230 літаків А340-200/300 і 64 лайнери А340-500/600. При цьому найбільший парк цих машин мала свій в розпорядженні авіакомпанія Lufthansa (30 штук А340-300). Друге місце займає авіакомпанія Air France, що експлуатує 21 літак А34-300. Третє місце, судячи з усього, поділять авіакомпанія Iberia, що має 18 лайнерів А340-300 і авіакомпанія Emirates, що зробила замовлення на 18 літаків A340-600.

**В ЗАПАЛІ КОНКУРЕНТНОЇ БОРОТЬБИ**

В Європі з тривогою спостерігали за неподільним пануванням "Боїнгу". Європейські, порівняно невеликі компанії не могли протистояти його експансії. Тому в 1980 році з схвалення ЕЕС авіабудівні фірми чотирьох країн: Англії, Франції, Німеччини і Іспанії, об'єдналися і утворили консорціум по виробництву пасажирських літаків, давши йому назву "Ербас Індастрі" (Airbus Industry). Перші десять років пішли на освоєння виробництва декількох типів пасажирських літаків. Хоча за своїми даними вони були близькі до літаків "Боїнгу", останній не проявляв особливої турботи: об'єми продажів європейського конкурента залишалися дуже невеликими. Але час йшов, "Ербас Індастрі" креп день від дня, і до початку 1990-х років його частка на світовому ринку наблизилася до однієї третини. Це був вже достатньо серйозний сигнал. На цьому етапі "Боїнг" вирішив розробити додаткові модифікації на базі існуючих моделей: розрахунок був на те, що це краще задовольнить запити покупців і допоможе закріпити своє лідируюче положення. Наприклад, мала і наймасовіша модель 737 пропонувалася в шести модифікаціях, відмінних розмірами і внутрішньою компоновкою. Проте незабаром прийшли до висновку, що цього недостатньо, щоб надійно "відірватися" від конкурента.

Був зроблений більш радикальний хід: розробили і почали серійне виробництво принципово нового двомоторного літака моделі 777, яка призначалася для наддалеких міжконтинентальних ліній, у тому числі, для транстихоокеанских маршрутів (дотепер це вважалося прерогативою чотиримоторних машин). І хоча по місткості 777-ої поступався 747-му, по швидкості і економічним показникам помітно перевершував його. Розрахунок виявився вірним: за декілька років 777-ої завоював визнання і хорошу репутацію, і замовлення на нього росли з кожним роком.

До цього ж часу відноситься ще одна важлива подія - усунення єдиного конкурента в Америці - корпорації "Макдоннел-Дуглас". Купив її "Боїнг", як то кажуть, "зі всіма потрухами", що включали декілька заводів по виробництву цивільних і військових літаків. Правда, роль її на світовому ринку цивільної авіації була невелика - всього три відсотки, але хід цей мав політичну підоснову, ставлячи "Боїнг" в положення легального монополіста. Уряд не перешкоджав злиттю, демонструючи таким чином підтримку "Боїнгу" в спис ЕЕС, країни-учасниці якого, всупереч протестам США, допомагають "Ербас Індастрі" істотними урядовими субсидіями.

Тепер настала черга "Ербас Індастрі" задуматися над своїм майбутнім. Був потрібен неординарний крок, і він був знайдений. Консорціум оголосив, що приступає до розробки нового, небаченого за розмірами, пасажирського літака, який називатиметься А-380. В різних модифікаціях він зможе перевозити на міжконтинентальних лініях від 550 до 800 пасажирів. При цьому по зручностях для пасажирів він наблизиться до круїзного корабля: на його борту будуть спальні місця, ресторан, магазини, перукарські, гімнастичний зал і ще багато що інше, що допоможе мандрівникам легше перенести тривалий політ.

Спочатку керівники "Боїнгу" віднеслися до проекту скептично: не повірили, що європейці знайдуть 12 млрд. доларів на розробку і освоєння виробництва і одержать достатньо замовлень на цей величезний і дорогий літак. Проте не пройшло і півроку, як потрібні гроші були знайдені, а ще через декілька місяців "Ербас Індастрі" повідомив через пресу, що одержав необхідні для початку виробництва 50 замовлень. Це був справжній шок: американцям відповісти було нічим. До появи А-380 превалювала думка, що час надвеликих літаків йде, вирішальним чинником стає дальність безпосадочного польоту і швидкість, тому пануючим стане лайнер, що дозволяє пасажирам трансконтинентальних ліній долати найдовші маршрути без посадок. Як ідеальний представили свій 777-ою - рекордсмен дальності і швидкості.

Проте, судячи з реакції покупців, запропонована концепція не справила на них очікуваного враження, і "Боїнг" був вимушений шукати інший шлях. Після болісних роздумів компанія вирішила модернізувати 747-ою, довівши кількість пасажирів до 550. При цьому ціна літака і експлуатаційні витрати передбачалися бути значно нижчим, ніж у "Ербас Індастрі".

Пройшло всього півроку, і "Боїнг" відмовився від цього рішення. На його суперлайнер замовників не знайшлося, і проект відправився на полку. На зміну прийшло щось зовсім нове - "Літаюче крило". Такий літак повинен літати на ті ж відстані, що і сучасні лайнери, але на більшій висоті і з навколозвуковою швидкістю. Саме більш висока швидкість і, отже, менший час перельоту повинні були привернути замовників.

**Родоначальник дальніх пасажирських літаків, чотиримоторний "Стратолайнер" (1938 рік)**

Але і "літаюче крило" протрималося недовго: в квітні 2001 року лягло і воно. Без пояснення причин "Боїнг" передав в друк зображення нового варіанту літака. Такої форми ми ще, здається, не бачили: маючи крила, розташовані ззаду, він летить як би "хвостом вперед". Цей лайнер, за повідомленнями розробників, літатиме з навколозвуковою швидкістю - 700 миль в годину (1120 км/година), тобто на 20% швидше за більшість сучасних пасажирських літаків. Розробка лайнера, який одержав назву "Соник Крузер", розвернулася повним ходом з середини минулого року і, як чекають, обійдеться в 4 млрд. доларів. Ринок поки ніяк не відреагував на цю пропозицію.

В боротьбі за панування на світовому ринку беруть участь не тільки конструкторські бюро, лабораторії і цехи. Велика роль відводиться дипломатії, що "Боїнг" наочно продемонстрував, коли на початку 2001 року створив власне "зовнішньополітичне відомство", розмістивши його у Вашингтоні, по сусідству з урядом. Для керівництва був запрошений Томас Пікерінг, що зайняв крісло старшого віце-президента "Боїнгу" по закордонних справах. У нього багатий досвід: в 1993-96 рр. він був послом США в Росії, а останніми роками - заступником держсекретаря в адміністрації президента клінтона. З приходом Пікерінга зовнішня політика компанії помітно активізувалася, причому істотна роль відведена Росії, яку "Боїнг" традиційно включав в сферу своїх особливих інтересів. Останніми роками він вклав в російську економіку більше 2 млрд доларів і навіть створив в Москві дослідницький центр, в якому працюють 650 фахівців, в основному російських, вивчаючих виробничий і конструкторський потенціал авіапромисловості Росії і готуючих пропозиції по її кооперації з "Боїнгом".

Але виявилося, що російська авіапромисловість не геть співробітничати і з конкурентами авіагіганта. Для "Боїнгу" несподіваним стало повідомлення, що "Ербас Індастрі" на початку минулого року уклав крупну угоду про участь росіян у ряді проектів, зокрема, в будівництві згадуваного суперлайнера А-380. Це, природно, викликало серйозну заклопотаність у "Боїнгу", і потрібно було вжити заходів, щоб якось нейтралізувати зусилля конкурента. Відповіддю на "вилазку" "Ербас Індастрі" була поїздка до Москви глави "Боїнгу" Філа Кондіта. Його переговори привели до домовленості по декількох проблемах, зокрема, про сумісну розробку і подальший випуск на російських заводах нового літака для внутрішньоконтинентальних і регіональних авіаліній, в якому знайде вживання новітня американська технологія. За задумом партнерів, цей літак замінить застарілі моделі, створені ще в радянських часів, і знайде збут в багатьох країнах.

Роботу з Росією продовжив Пікерінг, який восени у складі представницької делегації крупного американського бізнесу теж побував в Москві. Цього разу переговори торкалися продажу авіалайнерів "Аерофлоту", який стурбований станом свого нинішнього парку літаків. Разом з трьома десятками цілком сучасних літаків "Боїнгу" і "Ербас Індастрі", в "Аерофлоті" все ще працюють більше сотні застарілих машин радянського виробництва. Вони серйозно ускладнюють життя флагманської російської авіакомпанії і заважають успішно конкурувати з провідними європейськими і американськими компаніями на міжнародних маршрутах. До того ж з квітня 2002 року в Європі набудуть чинності нові стандарти по шуму літаків: жоден старий літак не відповідає цим нормам. Все це примусило "Аерофлот" поквапитися з оновленням свого парку. На завершення переговорів було підготовлено до підписання угоду на продаж в самому найближчому майбутньому перші 50 літаків "Боїнгу". Те, що до угоди виявили живу цікавість прем'єр-міністр Михайло Касьянов і спікер Держдуми Геннадій Селезнев, майже гарантує, що воно буде підписано. Це замовлення - серйозна підмога для "Боїнгу" у важкій економічній ситуації, що виникла після 11 вересня.

З не меншим інтересом відноситься "Боїнг" і до азіатських країн, особливо до Китаю, і докладає чималі зусилля для завоювання його ринку. Ринок цей дуже ємкий: за оцінками експертів в майбутні 15-20 років Китай збирається закупити приблизно 1200 цивільних літаків. Останні повідомлення говорять про те, що "Боїнг" і тут близький до успіху. В цьому чимала заслуга дипломатів: в порядку кооперації китайські підприємства привернуті до виготовлення вузлів для літаків "Боїнгу", створені центри по навчанню китайських пілотів, досягнута домовленість про організацію мережі підприємств по технічному обслуговуванню літаків і постачанню запчастинами. У результаті, китайці, здається, готові до висновку масштабної операції на поставку лайнерів "Боїнгу".

Жорстке протистояння на світовому ринку примушує його учасників вдаватися до неординарних способів конкурентної боротьби. Ось один з прикладів. Коли "Боїнг" став зазнавати особливі труднощі з отриманням замовлень, він запропонував авіакомпаніям продати йому старі літаки свого ж виробництва за умови, що вони придбають у нього нові. Йдучи на певні фінансові втрати, компанія "вбивала двох зайців": продавала свої літаки і, одночасно, "відводила" покупців у конкурента. Коли цей спосіб довів свою ефективність, "Боїнг" пішов далі: він згодився купувати навіть старі літаки "Ербас Індастрі" в обмін на продаж своїх. Наскільки можна зрозуміти з повідомлень преси, ця практика також дає непогані результати.

Події 11 вересня завдали серйозного удару по пасажирських авіакомпаніях. Виявившися перед лицем небувалого спаду, вони анулювали значну частину замовлень на нові літаки. Це, у свою чергу, викликало кризу у виробників цивільних літаків. "боїнг" був вимушений скоротити свої виробничі програми. За попередніми даними, вже в першій половині цього року випуск пасажирських авіалайнерів "Боїнгу" скоротиться удвічі, а втрати складуть майже 20 млрд. доларів (річний об'єм продажів, що очікувався, - близько 50 млрд доларів). Під загрозою фінансового краху "Боїнг" оголосив про звільнення 30 тис. робітників і інженерів заводів, що випускають цивільні літаки. Фахівці виказують думку, що масове звільнення працівників "Боїнгу" – єдиний осмислений хід з погляду економіки і продовження конкурентної боротьби (соціальний аспект тут не розглядається). Він дозволить компанії зберегти фінансове "здоров'я" і в потрібний момент швидко відновити виробництво.

"Ербас Індастрі", природно, теж вимушений скорочувати виробництво і робочу силу. Але закони у ряді країн Європи обмежують масштаби звільнень, тому звільняти доводиться меншими темпами, ніж у "Боїнгу". Це веде до надлишку робочих місць і, як наслідок, може негативно позначитися на фінансовому положенні консорціуму і на його здатності вийти з кризи.

Економісти єдині в думці, що з часом цивільна авіація, а разом з нею і авіапромисловість відновлять свої позиції. Але відбудеться це не відразу: мабуть, не раніше 2005 року. Як би там не було, конкурентна боротьба між двома головними суперниками за лідерство не ослабіє, і ми ще станемо свідками продовження цієї жорсткої сутички. Головне ж полягає в тому, що конкуренція - це не тільки гонитва за прибутками, але і застава постійного вдосконалення літаків, підвищення їх якості, надійності і безпеки.