

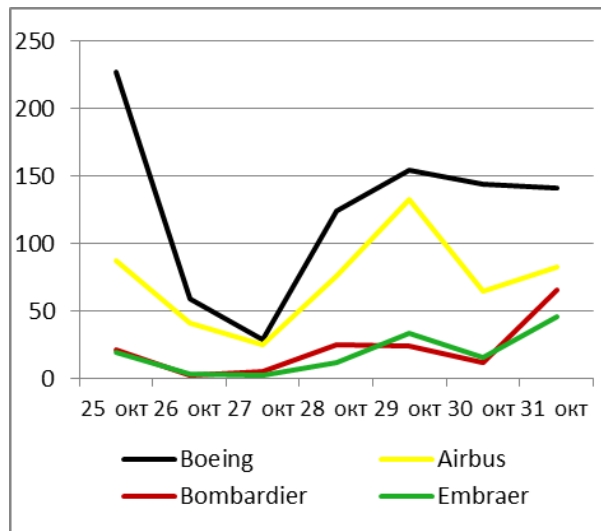
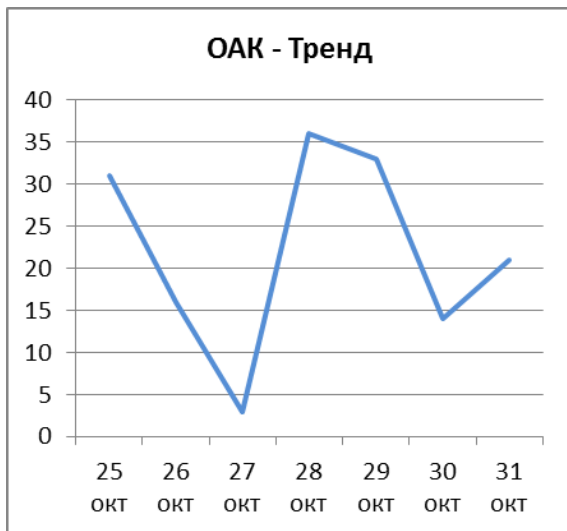


Тематический обзор зарубежных СМИ:

Авиастроительная Отрасль

(фрагмент)

25-31 октября 2013 г.

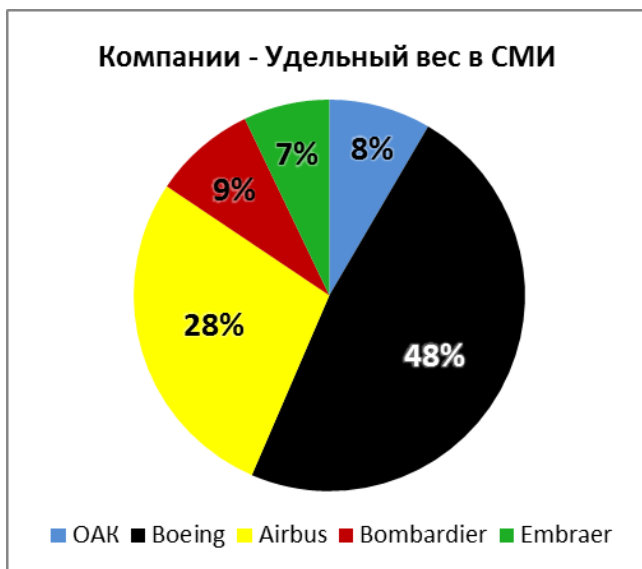


За рассматриваемый период с 25 по 31 октября 2013 года было зафиксировано 1819 упоминаний пяти авиапроизводителей в англо- и франкоязычных СМИ, что на 5% меньше, чем было отмечено за предыдущий отчётный период (1913 упоминаний). Можно отметить существенное снижение доли публикаций во франкофонских медиа – менее 8% от всех (обычно около 10-12%, хотя в предыдущем периоде было менее 7%).

Наблюдалось существенное изменение долей между компаниями: несмотря на то, что наибольшее количество сообщений было зафиксировано по американской компании Boeing (878 ед.), впервые за последние 2 месяца её доля составила менее половины – 48%. Доля упоминаний, приходящихся на европейский концерн Airbus также существенно уменьшилась – до 28% (510 ед.), что также является самым низким показателем за сентябрь-октябрь. Это объясняется существенно выросшим количеством публикаций, содержащих отсылки к ОАК и самолётам, производимым её компаниями, а также значительным количеством публикаций, рассматривающих финансовые результаты канадской компании Bombardier за III квартал. Несмотря на то, что число упоминаний этих двух авиастроителей практически равно – 155 сообщений о Bombardier и 154 сообщения об ОАК, – доли их составляют 9% и 8%, соответственно. Доля бразильской компании Embraer сохранилась на среднем для неё уровне в 7% (130 сообщений).

Общее число сообщений с упоминанием Объединённой авиастроительной корпорации за рассматриваемый период выросло на 125% по сравнению с предыдущим отчётным периодом. Безусловно, это было вызвано публикациями, посвящёнными ПАК ФА, а также размещением дополнительного числа самолётов в Киргизии.

В рассматриваемом периоде ОАК или самолёты российского производства чаще всего упоминались, как и прежде, в переводных статьях отечественных СМИ – их доля вместе с изданиями из стран Африки и Южной Америки по-прежнему составляет около половины всех



упоминаний в англо-французских публикациях. Однако наблюдается существенное изменение в распределении статей между Северной Америкой, Европой и Азией. Резко увеличилась (до 25%) доля *азиатских изданий* (в первую очередь из *Индии* и *Ирана*), также доля европейских изданий несколько перевесила долю медиа из США.

Для рассматриваемого периода была характерна гомогенность тематики, повторяемость ключевых инфоповодов – некоторые публикации тиражировались с изменениями или даже без них в десятках изданий, чего не наблюдалось ранее (возможно, это свидетельствует о возросшем интересе к России вообще, а не столько к её авиационной отрасли – т.е. издания решали, о чём же писать не по важности поводов, а по критерию «это про русских, это сейчас модно»).

Чаще всех про российских авиастроителей или самолёты писали такие издания, как *Times of India*, *Indian Express* (Индия) и *Iran Daily* (Иран), а также европейское новостное агентство *Reuters* – больше всего их интересовало сотрудничество между Россией и Индией в вопросе разработки нового истребителя 5-го поколения, а также проведение первых полётов очередного лётного прототипа ПАК ФА (Т-50) в Комсомольске-на-Амуре.

В рассматриваемом периоде хорошо прослеживается увеличение публикаций среди изданий отраслевой тематики и оборонного направления, публикующихся в *США* и *Европе*: о ПАК ФА писали такие издания, как *Flightglobal*, *DefenseTalk*, *Defense-Aerospace*, *National Defense Magazine*, *GlobalSecurity.org* и другие.

Пик публикаций пришёлся именно на 26 и 28 октября, когда многие СМИ сообщили (иногда с некоторым опозданием) о полёте ПАК ФА и размещении дополнительной группировки самолётов на бае Кант в Киргизии (более трети всех упоминаний за 7-дневный период).

Наиболее часто в связи с деятельностью ОАК и её компаний, а также действиями самолётов российского производства упоминались в прессе такие темы, как:

- *сотрудничество между российской компанией ОАО «Сухой»/ОАК и индийской стороной по поводу совместной разработки истребителя 5-го поколения* – пик таких публикаций пришёлся на 28 октября, об этом сообщали медиа из Индии (скорее в негативном ключе), США и с Ближнего Востока;

- *усиление российской авиабазы Кант в Киргизии* – как упоминалось, об этом писали 26 октября СМИ из Европы и Азии, это, пожалуй, самая тиражируемая тема в периоде;
- *лётные испытания пятого тестового экземпляра ПАК ФА* – в иранских и американских изданиях, причём исключительно с хвалебной патетикой, нередко были крайне лестные сравнения с лучшими образцами американского ВПК; пик таких публикаций пришёлся на 28-29 октября;
- *эксплуатация пассажирского самолёта Сухой Суперджет в Мексике* – об этом писали 29 октября индийское издание «*India Strategic*» и сайт австралийского аналитического агентства в области авиации *CAPA – Centre for Aviation*;
- *проведение «тайных» испытаний советских истребителей в США («Зона 51») в прошлом и возможность таких исследований с более новыми образцами российского авиастроения* – количество пользовательских комментариев у таких статей весьма значительно
- *переименование самолёта МС-21 в Як-242*;
- *возможность заключения контракта с Алжиром*;
- *необходимость замены авиапарка Миг-29Н в Малайзии*

Компании **Boeing** было посвящено наибольшее количество публикаций за рассматриваемый период, причём пик упоминаний (227 статей) пришёлся на 25 октября, когда было объявлено о сенсационном решении компаний-конкурентов в борьбе за оборонные заказы Пентагона, Boeing и Lockheed Martin, объединить свои усилия, чтобы выиграть тендер на поставку новых бомбардировщиков американским ВВС. Естественно, далее последовало сообщение, что теперь эти же компании готовы разделить между собой и ранее проигранный тендер на поставку стелс-самолётов ВВС Южной Кореи, на что раньше Boeing не соглашался. Чаще всего об этих перипетиях «друзья-враги» сообщали, разумеется, американские СМИ (*Bloomberg, The Wall Street Journal* и любые печатные газеты), такие агентства, как *Reuters*, а также ряд медиа из Юго-Восточной Азии (*Bangkok Post, New Straits Times*). Со значительным опозданием (27, 29 октября) об этом написали такие источники как *Forbes* и *Le Monde*.

Весьма популярным информационным поводом было заключение компанией Boeing неких предварительных договорённостей с неназванными китайскими покупателями на приобретение самолётов на общую сумму в 20,7 млрд. дол. – и, как ни странно, об это сообщали не азиатские СМИ, а агентство *Reuters*, американские периодические издания (как, например, *Chicago Tribune*), а также источники в Австралии (*AAStocks Financial News*). Пик таких сообщений пришёлся на 25 октября, хотя сигналы были ещё на предыдущей неделе.

Прочими популярными темами о деятельности компании Boeing были:

- *возможность сокращения производства или даже закрытия программы Boeing 747* – этот инфоповод, начиная с 25 октября (пик) и заканчивая 31 октября, отмечался в американских СМИ, а также некоторых азиатских изданиях (например, *Business Times Singapore*);
- *ожидается высокая эффективность нового авиалайнера Boeing 737 MAX, а также увеличение объёмов его производства до 47 единиц в месяц* – об этом 27-29 октября писали, в основном, американские СМИ, агентство *Reuters* и некоторые СМИ Тихоокеанского региона (напр., *The New Zealand Herald*);
- *решение Boeing вести проектирование нового аэробуса 777X не в своей штаб-квартире в штате Вашингтон, а в зарубежных подразделениях, включая Москву*;
- *решение компании усилить роль своего завода в Южной Каролине в производстве ключевых носителей*;
- *возможность заключения новых контрактов на общую космическую сумму в 87 млрд. долл. во время предстоящего авиасалона в Дубае*

Ключевой темой при упоминании компании **Airbus** были плохие заказы на самый крупный авиалайнер компании Airbus A380, о чём первым сообщило 25 октября агентство *Agence France-Presse*, а 29-30 октября написали также *Reuters* и *Dow Jones*. В целом эта тема гораздо больше интересовала европейские СМИ, а также ряд изданий Австралии, нежели американские или азиатские медиа.

Пик публикаций о компании пришёлся на 29 октября (133 упоминания), когда некоторые агентства ещё продолжали писать о плохих продажах Airbus A380, а другие уже начали культивировать тему с предложением европейского концерна установить новый стандарт ширины сидений в эконом-классе для дальнемагистральных перелётов. Как ни странно, этот повод был самым цитируемым упоминаем Airbus, достигнувшем 3 десятков публикаций по всему миру.

Другими популярными новостями о деятельности концерна были:

- *приоритет поставок компании для JetBlue перед поставками от Embraer* – что привело к росту акций только у Airbus среди трёх упомянутых участников;
- *расширение производства компании в США (г.Мобил)* – что рассматривается как вызов сразиться на «домашнем поле» компании Boeing;
- *действующая поставка самолётов для компании Qatar Airways и предполагаемая – для Air Arabia*;

Компания **Embraer** из Бразилии за указанный период упоминалась относительно мало, при этом большинство публикаций не относились напрямую к деятельности производителя или его самолётам. Пик публикаций пришёлся на 29 октября, когда авиакомпания *JetBlue* сообщила о том, что откладывает примерно на 3 года закупку самолётов Embraer и сосредотачивается на покупке продукции Airbus (см. выше).

Достоинными упоминания также были такие инфоповоды, как:

- *возможность приобретения компании «Beechcraft»*;
- *расширение производства во Флориде (г. Мельбурн)*;
- *однодневная забастовка на головном бразильском заводе компании* – причём об этом сообщило только такое издание, как *Dow Jones*

По компании **Bombardier** было зарегистрировано вдвое меньше сообщений, чем обычно, и преимущественно это были биржевые сводки и местные публикации в канадских изданиях. Пик публикаций пришёлся на последний день рассматриваемого периода (31 октября), когда компания всё-таки огласила результаты своей деятельности за III квартал – они были хуже ожидаемых и вызвали череду сообщений по всему миру, во основном в сдержанно-холодных тонах.

Другими популярными темами для упоминания Bombardier были:

- *скептические высказывания о перспективах самолётов CSeries* – только канадские СМИ, а также *Bloomberg*;
- *создание в будущем в Канаде производства компании Pratt&Whitney, обеспечивающей Bombardier двигателями для самолётов*;

Оглавление (полные тексты статей с переводом главных смысловых абзацев)

ОБЪЕДИНЁННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ	7
Le plan du Kremlin pour consolider le secteur.....	7
Сделки ОАО «Сухой» в Индии	9
A tested partnership.....	9
India-Russia Bhai Bhai Was Working Well. Is Our US-leaning PM Risking It?	11
КОМПАНИЯ BOEING	13
Результаты Boeing в III квартале	13
Boeing extends recovery for 8th straight quarter; Sales in Middle East and Asia help it beat earnings expectations	13
КОМПАНИЯ AIRBUS.....	15
Сокращение мест в EADS.....	15
EADS to axe jobs and slash costs as defence sector hit	15
КОМПАНИЯ EMBRAER.....	15
Embraer Lineage 1000E.....	15
AVIATION: Embraer Executive Jets Introduces the Lineage 1000E.....	15
Турция создаёт свой самолёт	16
Turkey set to sign contract for passenger jet production, four firms on shortlist	16
КОМПАНИЯ BOMBARDIER	18
Снижение прибылей «Bombardier»	18
Bombardier Profit Falls 21%; Says Disappointed by Order Intake, Market Conditions in Aerospace	18
Новое производство «Pratt & Whitney».....	19
Pratt & Whitney to invest \$275M in Quebec facility, includes \$19M from province	19
НОВОСТИ ОТРАСЛИ	20
Тенденция сужения пассажирских мест в отрасли	20
The Shrinking Airline Seat.....	20
Оглавление.....	21

ОБЪЕДИНЁННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ

Le plan du Kremlin pour consolider le secteur

План Кремля по консолидации сектора

25 October 2013

Air & Cosmos

Французский

**[В статье обсуждается решение о создании в России Объединённой ракетно-космической корпорации]*

...Операция напоминает создание в 2006-ом году ОАК (УАК), которая осуществляет общее руководство российскими производителями самолётов Бериева, Ильюшина, Иркут, МиГ, Сухого, Туполева и Яковлева, или создание в 2007-ом году ОСК (УСК) для руководства судостроением, или, на несколько ином уровне, создание компании по производству вертолётов «Вертолёт России» в составе государственной корпорации «Ростехнологии»...

Moscou a lancé une vaste reprise en main de son secteur spatial qui va être regroupé au sein d'un holding.

CHIFFRES CLÉS

49 industriels spatiaux concernés

250 000 employés du secteur spatial

37 Md€ d'investissements prévus d'ici 2020

Le 10 octobre, le limogeage de Vladimir Popovkine, le patron de l'agence spatiale russe Roskosmos, et son remplacement par Oleg Ostapenko n'étaient pas une surprise. Depuis l'arrivée de Popovkine en 2011, Roskosmos a enregistré un nombre d'échecs record qui ont sérieusement écorné la réputation du spatial russe et Popovkine, son grand coordonnateur, était sur un siège éjectable. Son prédécesseur Anatoly Perminov avait lui-même été poussé à la démission après l'échec d'un lancement de trois satellites Glonass sur Proton en décembre 2010. Le 2 juillet dernier, un autre échec de lancement Glonass sur Proton avait mis en évidence de manière criante les insuffisances de contrôle dans l'industrie (cf. A&C n° 2369).

L'audit qui a suivi cet échec a été accablant pour Roskosmos. Avec sa double casquette de donneur d'ordre institutionnel – gestionnaire du budget spatial national – et industriel (en dirigeant l'essentiel du complexe industriel spatial du pays), l'agence a été jugée « inefficace et mal gérée », notamment au niveau budgétaire. Sur la période 2010-2012, Roskosmos n'aurait réussi le lancement que de 47 % des missions prévues.

L'ÉTAT REPREND LA MAIN

Le projet qui vise à recentrer les activités de Roskosmos sur son rôle d'agence responsable du programme spatial et à restructurer l'industrie est plus ancien que le dernier échec de Proton. Il a été proposé par le Premier ministre Dmitri Medvedev et entériné par Vladimir Poutine dès juin dernier. Il aurait été en préparation depuis plus d'un an.

La responsabilité industrielle de l'agence, héritée de l'ancien ministère soviétique des Constructions générales (MOM), sera transférée à un holding public intitulé ORKK (Obédinénaya Raketno-Kos-mitcheskaya

Korporatsiya, en anglais URSC pour United Rocket & Space Corp.), dont la direction serait confiée à l'industriel Igor Komarov.

Le capital d'ORKK restera aux mains de l'Etat pendant deux ou trois ans avant d'être ouvert aux investisseurs via une introduction en Bourse.

L'opération n'est pas sans rappeler la création en 2006 d'OAK (en anglais UAC) qui chapeaute les avionneurs russes Beriev, Iliouchine, Irkout, MiG, Sukhoï, Tupolev et Yakovlev, ou celle d'OSK (USC) pour les chantiers navals en 2007, voire, à une autre échelle, celle de Russian Helicopters (Vertoliéty Rossii), au sein du holding d'Etat Rostec, pour les hélicoptéristes.

STATUTS JURIDIQUES

Le périmètre précis d'ORKK n'est pas encore finalisé. Les fuites dans la presse russe font état du regroupement sous son unique autorité de quelque 49 industriels (fabricants et équipementiers de lanceurs et de satellites). Parmi ceux-ci, 37 disposent aujourd'hui d'un statut de « société par actions » (OAO), à l'instar du fabricant de satellites ISS Rechetnev. Les douze autres sont des régies fédérales (FGOuP) dépourvues de capital. Leurs actifs sont détenus directement par le gouvernement, comme c'est le cas pour GKNPTs Khrounitchev, NPO Lavotchkine ou le TsSKB-Progress.

IGOR KOMAROV L'INDUSTRIEL

Pressenti pour prendre la tête d'ORKK, Igor A. Komarov (49 ans) vient de quitter la présidence du constructeur automobile russe Avtovaz (propriétaire de la marque Lada), qu'il occupait depuis 2009. En trois ans, il a redressé le groupe et orchestré sa prise de contrôle par Renault Nissan, effective en 2014. Diplômé en économie, il a travaillé dans le secteur bancaire avant de devenir directeur financier du métallurgiste GMK Norilsk Nickel en 2002, puis conseiller du directeur général du holding public de haute technologie Rostec. Son soutien à la réélection de Vladimir Poutine lui a rapporté l'amitié de celui-ci.

Cinq FGOuP et 28 OAO sont déjà regroupées au sein de huit conglomérats. Différents laboratoires et instituts d'Etat seraient également concernés.

Bien que toutes ces entités (à l'exception d'une seule) soient sous contrôle gouvernemental, le transfert devrait prendre un ou deux ans car il faudra d'abord transformer juridiquement les FGOuP et les instituts en OAO pour qu'ils disposent d'un capital qui puisse être transféré à ORKK.

L'exception est RKK Energiya, dont l'Etat ne possède plus aujourd'hui que 38 % du capital et dont les modalités d'une éventuelle reprise de contrôle majoritaire ne sont pas encore clairement établies.

PÉRIMÈTRE

Echapperont à ce regroupement les laboratoires et instituts purement scientifiques ainsi que la gestion des infrastructures qui demeureront sous la tutelle de Roskosmos. Les entités impliquées dans les programmes militaires balistiques (NPO Ko-meta, GRTs Makeyev et MITT) seront également écartées.

OLEG OSTAPENKO LE MILITAIRE

Nommé à la présidence de Roskosmos, le général Oleg N. Ostapenko (56 ans) succède pour la seconde fois à Vladimir Popovkine. En 2008, il l'avait déjà remplacé à la tête des forces spatiales, qu'il a commandées ensuite pendant trois ans, puis un an de plus après leur transformation en Forces de défense aérienne et spatiale (VKO). En 2012 il est devenu vice-ministre de la Défense. Issu des forces balistiques stratégiques soviétiques (RVSN) dans lesquelles il a servi jusqu'à la chute de l'URSS, il a aussi dirigé le cosmodrome de Plessetsk en 2007-2008.

Le holding lui-même devrait être mis en place à partir d'une structure existante, à savoir la société Russian Space Systems. Celle-ci est une OAO créée en 2009 à partir de la régie RNII KP, un équipementier des satellites de

navigation. Elle a déjà repris à son compte NII TP (avionique), OKB MEI (missiles), NPO IT (télémessures et capteurs), NPO Orion (optronique) et NIIFI (capteurs).

COMPRESSION D'EFFECTIFS

L'industrie spatiale russe susceptible de passer dans le giron d'ORKK représente un effectif de 250000 personnes. Selon Vladimir Rogozine, vice-Premier ministre en charge des Affaires spatiales, elle ne travaille qu'à 40 % de ses capacités et fait preuve d'une productivité huit fois moindre que celle des Etats-Unis, qui n'emploie que 70 000 personnes. La rationalisation au sein d'ORKK risque donc de s'accompagner d'une importante compression de personnel afin d'éliminer les redondances, standardiser la production, améliorer le contrôle qualité et redresser une compétitivité en berne.

Un objectif annexe sera de dégager des marges pour financer une R&D devenue le parent pauvre du spatial russe. Cela pourrait se traduire à terme par une baisse de la dépendance envers les importations pour certains équipements, notamment dans les satellites, qui comporteraient aujourd'hui jusqu'à 75 % de composants étrangers. Pour les industriels européens associés à des partenaires russes, cette restructuration capitaliste ne devrait pas apporter de changement significatif à leurs activités.

Ce plan de grande ampleur signe le retour de la Russie sur un terrain où elle a été pionnière. C'est la suite des annonces de Vladimir Poutine en avril dernier. Le président russe avait alors annoncé un total d'environ 1 600 milliards de roubles (37 Md€) d'investissements pour le secteur spatial d'ici 2020.

« Notre industrie spatiale n'est pas stimulée, elle manque de talents et d'innovation », constatait Poutine, qui reprend désormais la main.

[Оглавление](#)

Сделки ОАО «Сухой» в Индии

A tested partnership

Проверенное партнёрство

25 October 2013

Indian Express

Английский

...На уровне двусторонних отношений Индия продолжает приобретать [российскую] военную технику и, вероятно, арендует вторую атомную подводную лодку, что будет стоить 60 млрд. рупий [~0,98 млрд. долл.], чтобы заменить ранее приобретённую подводку российского производства «Синдхуракшак», которая недавно взорвалась. Индия также добавила самолёты производства Сухого на сумму в 2,9 млрд. долл. к уже существующему договору на приобретение 230 истребителей в рамках оборонной сделки, подписанной в 2012-ом году, – но и так все сколь-либо значимые оборонные сделки по импорту, совместному производству или покупке технологий остаются тесно завязанными на Россию...

At a time of churn in Af-Pak, Russia and India cannot lose confidence in each other.

There are many levels of engagements between India and Russia, ranging from the bilateral to the regional and international, covering components from defence, security, economy and politics. These are ongoing

processes, with roots stretching into India's deep past. It is important that the engagement in each area deepens. Currently, progress in some of these areas has stalled. Has the prime minister's trip to Moscow earlier this week brought new clarity to the relationship?

The strength of India-Russia relations lay in their common understanding that even while there were elements of anarchy in the international system, states could and should collectively construct a more law- and norm-based international system that enables states like India and others from the global South to exercise independent foreign policies linked to their national development, unhampered by the hegemonic interests of any great power. The idea of non-alignment and multipolarity flow from this conceptualisation.

Domestic churn on several fronts, including the nuclear issue, and external exigencies, especially the deal-making between the US and the Taliban, where Pakistan will again be a key player, are changing the geo-strategic scenario for India. Russia is again an important, if not indispensable, ally, since Russia, India and Iran have the most to lose from the Af-Pak situation. This is where this visit has been most crucial.

Clearly, the terms of engagement between Moscow and Delhi have elements of both continuity and change, and their history is not going to repeat itself in the same way. All status quoist, re-emerging and emerging powers have multiple interfaces with each other. So Russia and India should not lose confidence in each other, a point driven home by the PM in his address as he received an honorary doctorate.

[At the bilateral level, India continues to acquire defence technology and is likely to lease a second nuclear submarine that will cost round Rs 6,000 crore to replace the earlier Russian-made submarine, INS Sindhurakshak, which exploded recently. India has added Sukhoi aircraft worth \\$2.9 billion to its existing contract of 230 fighter jets in defence deals signed in 2012, and integrated defence deals with imports, joint manufacturing, technology transfers remain at the core of ties with Russia.](#)

Despite a 30 per cent jump in trade in 2012 between the two, facilitated by the India-Russia Inter-Governmental Commission on Trade, Economic, Scientific, Technological and Cultural Cooperation, it is still underperforming. Russia-China trade was \$83 billion in 2012, with part of it transacted in the yuan and rouble since 2010. India and Russia need to switch back to at least partial trading in their local currencies. This can work if they synchronise their national banking laws.

Energy security received a boost after ONGC Videsh acquired a 20 per cent stake in Sakhalin I and the Russian investment in the Bay of Bengal gas project, but has stagnated since. Now India and Russia are proposing a direct pipeline, but much will depend on whether Russia can secure it, given the conflict-ridden neighbourhood through which the pipeline must pass. India's quest for nuclear energy faced setbacks as public opposition to nuclear plants increased after the Fukushima nuclear disaster. Moreover, the nuclear liability bill has placed fences around the ambitions of the nuclear establishment regarding new plants. Thus, the deal to add two new units to the Kudankulam plant, which just went into operation, still has to cross Russian legal and insurance barriers. The North-South Corridor is also at a standstill.

Since India and Russia have made a clear statement on the problem of terrorism, they need to follow it up with joint bilateral and international coordination. The proposal for a UN Comprehensive Convention on International Terrorism that would formulate what terrorism means should be part of the common agenda, as well as the push for a regional solution to Afghanistan after 2014.

But all this can happen only if the grand narrative around Indian foreign policy, which sees itself as being in a state of transition, is articulated clearly. India's status can change only if old conflicts are settled, and it reconciles to the idea that tested partnerships like those with Russia should be prioritised, and new partnerships that support India's strategic autonomy developed. In this context, the visits to Russia and China are a small step forward.

[Оглавление](#)

India-Russia Bhai Bhai Was Working Well. Is Our US-leaning PM Risking It?

Индийско-российское «бхай-бхай» работало неплохо. Рискует ли этим премьер-министр, симпатизирующий США?

26 October 2013

The Sunday Standard

Английский

...Качественные характеристики развивавшихся отношений всегда были более важными, чем количественные измерения. Россия всегда была готова поделиться стратегическими военными технологиями с Индией. Имея соглашения по совместным исследованиям и разработкам, две страны вовлечены в совместное строительство истребителей 5-го поколения и многоцелевых транспортных самолётов. Уже существуют такие живые символы данного сотрудничества, как крылатые ракеты «БраМос», танк Т-90 и истребители Сухого. И это в то время, когда США отвергли обмен технологиями и отказались помочь даже с криогенными двигателями для индийской космической программы. И теперь совсем другая ситуация, когда космические технологии Индии продвинулись достаточно далеко, чтобы сделать её лидером в этой области...

Manmohan Singh, considered ineffective and unassertive, was noticeably effective and assertive on one issue: India moving closer to the United States. He succeeded so well that today India is seen as a strategic partner of the US in the Asia-Pacific theatre. This gives useful leverage to the US. What does it give to India? Certainly no leverage vis-à-vis Pakistan; the US has just re-started its massive economic aid to the country and continues to lend an attentive ear to renewed Pakistani pleas that it should mediate in Kashmir.

More worrying is the shadow India's newfound closeness to the US casts on its relationship with Russia, a long-time partner, and China, an ambitious hegemonic power with which India must necessarily have healthy working relations. Manmohan Singh, a much-travelled Prime Minister, has just completed a trip that took in both Russia and China in one go. The ceremonials were impeccable. But the hard facts remained: Russia now has reasons to wonder about India's directions while China will see India as part of America's policy of strategically encircling it. As for America, it only wants more from India (trade-wise, for example). We are losers at all ends.

If we lose what Manmohan Singh himself called our "privileged strategic relationship" with Russia, the consequences can be grave. That Russia has been our largest defence equipment supplier since Independence is an interesting fact. Neither Britain as the retiring colonial master nor the US as the most powerful democracy of the time seemed all that interested in the new country's needs. But Stalinist Soviet Union considered it worthwhile to help India build its basic muscles.

The qualitative nature of the relationship that developed was more significant than its quantitative dimensions. Russia was always willing to share strategic military technology with India. With arrangements for joint research and development, the two countries are engaged in building fifth-generation fighter aircraft and multirole transport jets. Already the Brahmos cruise missile, the T-90 tank and the Sukhoi fighter planes exist as living symbols of this cooperation. This was happening when the US opposed technology transfer and refused help even with cryogenic engines for India's space programme. It's a different matter that India's space technology advanced far enough to make it a leader in the field.

There were of course irritants along the way. The Gorshkov-Vikramaditya's delays extended from 2004 to 2013, the costs escalating from \$974 million to \$2.34 billion. India's insistence on civil liability clauses prevented a deal on Kudankulam's third and fourth reactors even on Manmohan Singh's latest visit. But these are nothing

compared to the way Russia stood by India on critical issues. When military defence had become impossible without satellite navigation system and it was clear that the US would never help in the event of an India-Pakistan showdown, Russia provided access to its Glonass system in 2011. India's military facilities in Tajikistan bordering Afghanistan would have been impossible without facilitation by Russia. Such are the advantages that are put at risk by Manmohan Singh's one-dimensional approach to global strategising.

China presents a study in contrast. With its ambitions to become the world's leading superpower, China would like to keep India tied up in local disputes. Its military buildup along the Himalayas, its all-out collaboration with Pakistan and its economic bridge-building with states like Sri Lanka have achieved this goal to some extent. However, China's ambitions are a cause for concern for Russia, too, especially with the increasing flow of Chinese migrants to Russia's far-flung eastern Siberian province. A politically savvy India would have used this factor to its advantage by forging new ties with Russia and Japan. Instead, we see China militarily strategising with Russia through the Shanghai Cooperation Organisation and through joint military ties with Central Asian countries. New Big Games are afoot—and the signals coming out of Delhi suggest that it is unable to cope. It's a long way from the days when India led the non-aligned group that altered the way the world saw itself. When will we get a leadership we deserve?

New Indian Express, 26 October 2013, India-Russia Bhai Bhai Was Working Well. Is Our US-leaning PM Risking It?

[Оглавление](#)

КОМПАНИЯ BOEING

Результаты Boeing в III квартале

Boeing extends recovery for 8th straight quarter; Sales in Middle East and Asia help it beat earnings expectations

«Boeing» расширяет восстановление 8-й квартал подряд. Продажи на Ближнем Востоке и в Азии помогли ему побить ожидаемый уровень доходов

25 October 2013

International New York Times

Английский

Исполнительный директор компании «Boeing» заявил, что компания настойчиво работала над исправлением проблем с надёжностью своих ранних Boeing 787 Dreamliner, которые разочаровали несколько авиакомпаний.

Исполнительный директор Джеймс МакНерни заявил в среду, что новые, эффективные по расходу топлива самолёты были доступны на регулярных рейсах 97% времени с того момента, как компания начала их поставку в конце 2011-го года. Но также он заявил, что авиакомпании по-прежнему переживают слишком много изматывающих отказов различных систем и ложных предупреждений о неисправностях, вызванных проблемами с программным обеспечением, и что некоторые авиакомпании испытывают больше проблем, чем другие

Boeing's chief executive said that the company was pushing hard to fix reliability problems with its early 787 Dreamliners that have frustrated several airlines.

The executive, W. James McNerney Jr., said Wednesday that the new fuel-efficient planes have been available for scheduled flights 97 percent of the time since the company began delivering them in late 2011. But he said that airlines were still experiencing too many nagging parts failures and faulty warning messages caused by software problems and that some airlines were running into more problems than others.

“We still have more to do,” Mr. McNerney said, adding that company officials would “not be satisfied until we are meeting customer expectations across the board.”

He spoke after Boeing released a quarterly earnings report that reflected a surge in sales of commercial jets, topping analysts' expectations for an eighth consecutive quarter. Boeing again raised its profit forecast for 2013.

The company, which is gradually increasing production of Dreamliners to 10 a month, also announced plans to raise that number to 12 a month in 2016 and 14 a month before 2020.

Boeing's gains reflect the strong recovery in jet sales since the recession, particularly in Asia and the Middle East, as well as the growing demand for new fuel-efficient planes like the 787.

Boeing, based in Chicago, said it had delivered 170 commercial planes in the third quarter, up from 149 a year earlier. It nearly doubled deliveries of the Dreamliners to 23 from 12 — 16 airlines are now flying the 787 — while shipping more of its popular 737 and 777 models.

Dreamliners, made substantially with lightweight carbon composites, were grounded for nearly four months, beginning early this year, while Boeing fixed problems with their new lithium-ion batteries.

Some of the jets have also had problems with electrical components, and an exterior panel fell off the body of one 787 this month. Mr. McNerney said that faulty warning lights had accounted for about half of the problems, and in some cases, they had forced planes to return to airports they had just left.

Mr. McNerney said Boeing had redesigned some parts and begun shipping more spares. It is also changing the plane's software to reduce the faulty warning messages.

Airlines have stuck with the planes, which cut fuel costs by more than 20 percent compared with older models.

Norwegian Air Shuttle, for instance, had to ground one of its two 787s because of software malfunctions involving the brake warning lights and a faulty hydraulic pump. But the airline said that its other 787 had not had any significant problems.

Boeing said its third-quarter earnings had risen 12 percent to \$1.16 billion, or \$1.51 a share, from \$1 billion, or \$1.35 a share, a year earlier. Revenue increased 11 percent, to \$22.13 billion from \$20 billion.

Excluding pension costs and other ancillary items, Boeing said its core operating earnings had risen 20 percent in the third quarter to \$2.14 billion, or \$1.80 a share, from \$1.79 billion, or \$1.55 a share, a year earlier. By this measure, analysts had expected the company to earn about \$1.50 a share in the latest quarter.

Based on conventional accounting methods, Boeing said it now expected earnings of \$5.40 to \$5.55 a share for 2013, up from its July forecast of \$5.10 to \$5.30. In terms of core earnings, it expected earnings of \$6.50 to \$6.65 a share for 2013.

Using the core earnings measure, Boeing said its companywide profit margin had risen to 9.7 percent in the third quarter, from 9 percent a year earlier.

Its margins on operating profit climbed to 11.6 percent in its commercial airplane business, from 9.5 percent in the third quarter of 2012.

In Boeing's military business, revenue increased just 3 percent in the latest quarter. That unit's operating profit fell by 19 percent as a result of cuts in military spending in many countries.

Boeing shares rose \$6.54, or 5.3 percent, Wednesday to close at \$129.02.

Mr. McNerney also reiterated on Wednesday that Boeing's board was close to formally approving the start of the design work on an updated version of the 777, called the 777x, which would be ready for delivery around 2020. Japan Airlines, which had previously bought only Boeing planes, recently announced it would buy 31 Airbus A350s, which will be ready for delivery sooner than the 777x.

"Obviously, that's a campaign we did not want to lose," Mr. McNerney said. But he noted that Lufthansa, the German airline and longtime Airbus customer, had recently agreed to buy 34 777x's. Emirates and other airlines have said they will place large orders for the 777x once it is formally introduced.

[Оглавление](#)

[Оглавление](#)

КОМПАНИЯ AIRBUS

Сокращение мест в EADS

EADS to axe jobs and slash costs as defence sector hit

EADS сократит рабочие места и снизит расходы из-за потерь в военном секторе

29 October 2013

The Irish Times

Английский

Европейский аэрокосмический и оборонный концерн (EADS) планирует сократить рабочие места и снизить расходы, потому как крупнейшая аэрокосмическая компания Европы реструктуризирует свой оборонный бизнес, который несёт потери из-за долгосрочного снижения военных расходов в Европе.

Глава подразделения EADS, отвечающего за продажи в военном секторе, Кристиан Шерер говорит, что потери рабочих мест будут неизбежны, так как компания уже начала реструктуризацию путём объединения нескольких подразделений, когда готовилась к неудавшемуся слиянию с британской компанией «BAE Systems» в прошлом году.

EADS is planning to cull jobs and slash costs as Europe's biggest aerospace company restructures its defence business, which is mired by Europe's long-term decline in military spending.

EADS chief military sales- man Christian Scherer said job losses would be unavoidable as the company restructured by combining several divisions in the wake of its unsuccessful merger last year with BAE Systems in Britain.

This is expected to bring together Cassidian, EADS's defence business, Astrium, its satellite subsidiary, and Airbus Military, maker of military transport aircraft.

Many of Europe's biggest defence buyers have slashed spending because of fiscal constraints.

Оглавление

КОМПАНИЯ EMBRAER

Embraer Lineage 1000E

AVIATION: Embraer Executive Jets Introduces the Lineage 1000E

Авиация: «Embraer Executive Jets» представила Embraer Lineage 1000E

25 October 2013

Investimentos e Notícias

Английский

Компания «Embraer Executive Jets» представила сегодня в ходе своей пресс-конференции на Конференции-выставке Национальной ассоциации деловой авиации-2013 (NBAA) реактивный самолёт представительского класса Embraer Lineage 1000E. Сверхбольшой Embraer Lineage 1000E является крупнейшим реактивным самолётом производителя «Embraer», вмещает до 19 пассажиров в 5 отдельных салонах и оснащён системой электро-дистанционного управления полётом.

Embraer Lineage 1000E вводит множество усовершенствований, которые обеспечивают повышенную дальность полёта, улучшенные характеристики и функциональные возможности интерьера, в том числе самые современные виды развлечений в полете, улучшенные характеристики кабины пилотов и неподражаемый дизайн фюзеляжа.

Embraer Executive Jets announced today, during its press conference at the NBAA Business Aviation Convention & Exhibition 2013, the introduction of the Lineage 1000E executive jet. The ultra-large Lineage 1000E is Embraer's largest executive jet and carries up to 19 passengers in five cabin zones, and is equipped with an electronic fly-by-wire flight control system.

The Lineage 1000E introduces an array of enhancements that deliver an extended range, enhanced interior features and functionalities, including latest generation in-flight entertainment, enhanced cockpit options, and a distinctive exterior design.

The range of the Lineage 1000E, with eight passengers aboard, was extended from 4,400 nm to 4,600 nm. This gain also translates into higher payload capacity for the same range and greater fuel efficiency for the same mission, and payload.

The Lineage 1000E will operate exceptionally well at restrictive airports like Aspen, where flights to Gander will become viable, and at Teterboro, where destinations as far as Vancouver, Quito, or Los Angeles will be well within reach. Its Steep Approach capability enables the Lineage 1000E to operate out of London City and reach destinations such as Kuwait.

[Оглавление](#)

[Турция создаёт свой самолёт](#)

Turkey set to sign contract for passenger jet production, four firms on shortlist

Турция готова подписать контракт на производство собственного пассажирского лайнера, в шорт-листе 4 производителя

28 October 2013

www.todayszaman.com

Английский

... Желая произвести свой собственный региональный пассажирский самолёт к 2023-ому году, к 100-летию основания Турецкой Республики, Турция в прошлом также провела переговоры с бразильской компанией «Embraer» и канадским производителем «Bombardier». До прошлого года, когда информация просочилась в прессу, было неизвестно, что Турция и «Embraer», которая входит в четвёрку крупнейших производителей пассажирских самолётов в мире, провели переговоры о возможном сотрудничестве, – но эти усилия, по-видимому, не принесли своих плодов...

**[Кроме возможного выбывания Embraer и Bombardier из шорт-листа, указано явное присутствие в нём компаний из Германии, Швеции, России и ещё одной неназванной страны, которой может быть и Украина]*

Turkey is close to concluding an agreement with a foreign firm to co-produce a regional passenger jet, a leading Turkish official has said.

“Instead of developing [a new jet from scratch], we have decided to produce advanced technology in Turkey after [conducting] an international search for a platform already in use,” said Ali Babacan, deputy prime minister in charge of the economy, in Chicago on the last day of his US visit.

The number of foreign companies on Turkey's shortlist has been reduced to four. Russia, Sweden and Germany are three of the countries on Turkey's short list, Babacan revealed while on a visit to Boeing. Noting that local production of the jet will be a major factor in Turkey's choice, he said, “We will soon start working in partnership with one [of the companies].” Babacan also added, “Local production [of the jet] is a priority for us.”

Turkey's efforts to build its own medium-range civilian aircraft began a couple of years previously. Babacan did not name the fourth country on the shortlist, but in the past Turkey has also discussed the issue with Brazil and Canada.

Ukraine is another country whose minister for foreign affairs, Leonid Kozhara, was in Ankara at the end of June for talks with Turkish officials on the jet issue. Turkish Aerospace Industries (TAI) and Ukraine's state-owned aircraft company, Antonov, are planning a joint venture to develop medium-range aircraft for civilian and military purposes, Kozhara told Today's Zaman in an exclusive interview. As part of their cooperation in the aerospace industry, as well as other areas, the two countries are also considering, Kozhara explained, the joint production of space launch vehicles.

[Wishing to produce its own regional passenger jet by 2023, the 100th anniversary of the establishment of the Turkish Republic, Turkey has also held talks with Brazil's Embraer and Canada's Bombardier in the past. Until last year, stories appeared in the press that Turkey and Embraer, which is among the four biggest producers of passenger aircraft in the world, had held talks on possible cooperation, but these efforts have apparently failed to bear fruit.](#)

Back in 2010, Turkey's TAI came close to a cooperation deal with Bombardier for joint production of a medium-range jet in Turkey, but the plan did not go through.

Binali Yıldırım, minister of transportation, maritime affairs and communications, also revealed in September that Turkey plans to produce regional jets with a capacity of 60 to 120 passengers. Noting that Turkey has spent around \$14.5 billion on aircraft and related materials in the last decade, Turkey needs to produce its own jet and decrease the country's giant current account deficit, Yıldırım explained. In another statement appearing in the Akşam daily in mid-October, Yıldırım said, as if to dispel the doubts of some big players in the global passenger aircraft market such as Airbus and Boeing, “As we won't compete [with anybody], I don't think we will be obstructed by anybody.”

Turkish Airlines (THY), Turkey's national airliner, has grown considerably in the past 10 years in both domestic and foreign markets. The number of people traveling by air within the country and to neighboring countries has also increased, and so has the need to acquire a regional aircraft.

The year 2012, in which the company started to fly to 34 new destinations around the world, was a record-breaking year in a number of respects. THY, since last year the airline flying to the largest number of countries in the world, was selected as the best airline in Europe for the second time last year at the Skytrax 2012 World Airline Awards and also consolidated its fleet with 19 new planes. During the same period, 38.5 million people traveled

with THY, and the target figure for 2013 is 46 million. The airline operates flights to around 230 destinations, only 37 of which are domestic. This year, the company hopes to grow by 26 percent.

[Оглавление](#)

КОМПАНИЯ BOMBARDIER

Снижение прибылей «Bombardier»

Bombardier Profit Falls 21%; Says Disappointed by Order Intake, Market Conditions in Aerospace

Прибыли «Bombardier» упали на 21%. Компания разочарована поступлением заказов и состоянием аэрокосмического рынка

31 October 2013

The Wall Street Journal Online (online.wsj.com)

Английский

...Компания «Bombardier Inc.» сообщила, что результаты аэрокосмического подразделения соответствуют ожиданиям и прибавили за квартал 2 млрд. долл. выручки.

Сообщается, что поставки «Bombardier Aerospace» составили 45 самолётов в течение квартала, по сравнению с 57 машинами за тот же период годом ранее, а общее количество новых заказов спикировало с 83 единиц до 26 единиц. Общий пул заказов аэрокосмической продукции составил 32,9 млрд. долл. на 30 сентября – столько же, сколько было на 31 декабря.

«Bombardier Inc.» заявила, что общая сумма её заказов на конец квартала составила 65,5 млрд. долл. по сравнению с 64,9 млрд. долл. в конце декабря...

Bombardier Inc. said Thursday its third-quarter profit fell 21%, adding it was disappointed by low order intake and overall market conditions in its aerospace division.

The Montreal-based plane and train maker said third-quarter earnings fell to \$147 million, or 8 cents a share, from \$172 million, or 9 cents, a year earlier.

Bombardier had an adjusted profit of 9 cents a share, in line with year-earlier adjusted earnings and a penny shy of the Thomson Reuters mean estimate.

Revenue of \$4.1 billion was down from \$4.2 billion a year earlier and below the \$4.56 billion analysts were projecting.

Bombardier said overall aerospace results were in line with its guidance, and added \$2 billion to revenue in the quarter.

Aerospace deliveries totaled 45 aircraft during the quarter, down from 57 a year earlier, it said, while net new orders plummeted to 26 from 83. Aerospace's backlog totaled \$32.9 billion at Sept. 30, the same as at Dec. 31.

Bombardier said its overall backlog at quarter-end was \$65.5 billion, up from \$64.9 billion at the end of December.

Last month, Bombardier's new CSeries jet made its long-awaited maiden flight, a milestone in the company's efforts to challenge the narrowbody-jet duopoly of Boeing Co. (BA) and European Aeronautic Defence & Space Co.'s (EAD.FR) Airbus SA unit.

Reuters, 31 October 2013, Bombardier profit falls as aircraft deliveries fall

The West Australian, 31 October 2013, Bombardier profit falls as aircraft deliveries fall (Reuters)

Business Times Singapore, 31 October 2013, Bombardier profit falls as aircraft deliveries fall

CNBC, 31 October 2013, Bombardier profit dips as plane deliveries, orders fall

Postmedia Breaking News, 31 October 2013, Bombardier Inc shares fall most in 8 months after it fails to deliver on CSeries update and profit

Новое производство «Pratt & Whitney»

Pratt & Whitney to invest \$275M in Quebec facility, includes \$19M from province

«Pratt & Whitney» инвестируют 275 млн. долл. в квебекское производство, 19 млн. среди которых выделит сама провинция

28 October 2013

Postmedia Breaking News

Английский

Канадский филиал компании «Pratt & Whitney» потратит 275 млн. долл. в течение 5-ти следующих лет на создание научно-исследовательского центра, который предоставит 90 новых рабочих мест и будет среди прочего заниматься работами над следующим поколением турбин этого производителя авиационных двигателей.

3 новых производственных линии будут предназначены для изготовления ключевых компонентов собственного двигателя PurePower, который недавно обеспечил первый полёт нового самолёта серии CSeries производства «Bombardier».

Pratt & Whitney Canada is spending \$275-million over five years to create a research and development centre that will create 90 jobs and include work on the aircraft engine maker's next-generation motor.

Three new production lines will be devoted to making key components of its PurePower engine, which recently powered the first flight of Bombardier's new CSeries jet.

The company says the engine is known for its energy efficiency, fewer emissions and noise reduction.

The Quebec government says it's contributing \$19-million of the \$275-million toward modernizing the plant in Longueuil, just south of Montreal.

The government also says the overall investment will keep 166 jobs already in Quebec at the Pratt & Whitney plant.

Canadian Broadcasting Corp., 28 October 2013, Pratt & Whitney invests \$275 million in Longueuil plant

Canada Newswire, 28 October 2013, Industrie aérospatiale : investissement de 275 M\$ - Le gouvernement du Québec annonce un soutien financier à un projet majeur de Pratt & Whitney Canada

Оглавление

НОВОСТИ ОТРАСЛИ

Тенденция сужения пассажирских мест в отрасли

The Shrinking Airline Seat

Суживающееся пассажирское место

25 October 2013

The Wall Street Journal Europe

Английский

Авиакомпании стараются заманить пассажиров с высокой платёжеспособностью широкими раскладными бизнес-местами и «шезлонгами» премиального класса, что оставляет пассажирам эконом-класса всё меньше места.

Тенденция последнего десятилетия, согласно которой операторы увеличивают число мест с высокими тарифами, приводит к сокращению площадей, предназначенных для дешёвых перевозок на многих крупных авиалайнерах. Но авиакомпании не хотят отказываться от пассажиров, поэтому они начали зауживать сидения, чтобы добавить больше сидений в ряд [*прим. – в оригинале «больше рядов», но последующий текст опровергает это по смыслу, подтверждая общую иностранную тенденцию называть «рядом» группу мест от борта до борта, а не от кабины до хвоста*].

Airlines' push to lure high-paying fliers with flatbed business seats and premium economy loungers is leaving economy-class passengers with less space.

A push over the past decade by carriers to expand higher-fare sections has shrunk the area devoted to coach on many big jetliners. But airlines don't want to drop passengers. So first airlines slimmed seats to add more rows.

Now, big carriers including AMR Corp.'s American Airlines, Air Canada, Air France-KLM SA and Dubai's Emirates Airline are cutting shoulder space by wedging an extra seat into each coach row. That shift is bringing the short-haul standard to long-haul flying.

For almost 20 years, the standard setup in the back of a Boeing 777 was nine seats per row. But last year, nearly 70% of its biggest version of the plane were delivered with 10-abreast seating, up from just 15% in 2010.

Of the airlines that have bought Boeing Co.'s new 787 Dreamliner -- a model touted as improving passenger comfort -- 90% have selected nine-abreast seating in coach over roomy eight-abreast. And 10 airlines around the world now fly narrower Airbus A330 jetliners with nine 16.7-inch, or 42-centimeter, seats in each row -- among the tightest flying -- rather than the eight it was designed for, according to the unit of European Aeronautic Defence & Space Co.

The new trend in economy seating reverses a half century of seat growth in economy class. Early jet planes like Boeing's 707 had 17-inch seats -- a dimension based on the width of a U.S. Air Force pilot's hips, says Airbus marketing chief Chris Emerson.

That standard for long-haul flying increased to 18 inches in the 1970s and 1980s with the 747 jumbo and the first Airbus jets. It widened to 18.5 inches with the Boeing 777 in the 1990s and A380 superjumbo in the 2000s. Now, cost-conscious airlines are moving to lighter 17-inch-wide seats on their Boeing 777 and 787 Dreamliners and 18-inch seats for A350s.

This doesn't sit well with many travelers, particularly those who are large or overweight. Arm rests and aisles are also getting slimmed to wedge in the extra seat, meaning more elbows get bumped. And while seats are now being designed more ergonomically, with better cushions and head rests, the improvements don't stop people from rubbing shoulders.

"I felt that I was kind of stuck in the seat" of an Emirates 777, said Ben Goodwin, a marketing manager at Birmingham University in England, who recently flew to China through Dubai. On his connecting flight, an Emirates Airbus A380, the seats were one inch wider. "I felt like I'd been upgraded, even though I was still in economy," he said.

The squeeze can help cash-squeezed airlines. Air France recently expanded the premium sections on its 777s while cutting the floor space in economy class. Yet the carrier kept the number of economy seats constant by switching from nine to 10 abreast in the back, a spokesman said.

"On a 777, ten abreast is the way to go," said Emirates President Tim Clark. "You'd be nuts to do it any other way."

When Airbus introduced its two-deck A380 superjumbo a decade ago, it boasted that the lower deck was 12 inches wider than a Boeing 747 jumbo jet but would offer the same 10-abreast seating, giving each passenger as much as 19 inches of hip space. Now Emirates and some other A380 operators aim to put 11 seats across, at about 17.2 inches each, the same as for smaller jets like Boeing's 737.

"We've tried it," said Mr. Clark. "It works."

Airbus officials say they don't promote the configuration for intercontinental flights. "On long haul, we believe it needs to be a minimum of 18 inches," said Airbus's Mr. Emerson. "If it's a regional flight, we can accommodate one more seat abreast."

Mr. Emerson said seats on an Airbus superjumbo at 11 abreast are about the same width as a Boeing 777 at 10 abreast.

But the packed A380 would have an extra drawback because the center bank of seats, between the two aisles, would be five abreast: In every row, both of the window seats and the center seat would be two seats from the aisle, an arrangement known to frequent fliers as the 'double excuse-me.' That means three passengers in each row could face "this horrendous position of having to cross two people to reach the aisle," said Mr. Wong at Trip Advisor.

Airbus, like Boeing, is making high-density seating easier. On the new Airbus A350 model, now in development, the company is proposing either nine-abreast seating or 10-abreast.

Boeing's future 777 promises some relief. The proposed 777X's cabin will be 4 inches wider than current versions, giving almost half an inch more per seat at 10 across. But that space won't arrive until about 2020.

The solution, said Mr. Clark at Emirates, is to offer distractions like big meals, frequent snacks and lots of electronic entertainment. Mr. Goodwin, the Emirates passenger from Birmingham, said attentive service did distract him from the seating.

"With food and TV," said Mr. Clark at Emirates, "people are mesmerized."

[Оглавление](#)