него радиолокационного обнаружения и наведения, аналогичный американскому самолету AWACS типа E-3 Sentry. Правда, Минобороны РФ пока не разместило заказов ни на Ил-96–400СЗ, ни на Ил-96-400ВзПУ.

ДЛЯ СРЕДНИХ МАГИСТРАЛЕЙ Не исключено, что двигатель НК-93 «пропишется» и на среднемагистральном узкофюзеляжном Ту-204, причем как на грузовой, так и на пассажирской его версиях. «На Ту-204 двигатель НК-93 не влезает. Для его установки необходимо удлинить шасси,— уточнил господин Рубцов.— Хотя не исключаю, что в перспективе возможен и такой вариант модернизации». Тем самым будут улучшены характеристики российского самолета, принадлежащего к наиболее востребованному в мире классу гражданских лайнеров. В туполевском конструкторском бюро варианту самолета с НК-93 уже присвоен индекс Ту-304. Правда, по словам представителя ОАО «Туполев», «сейчас преждевременно говорить о полноценной разработке варианта Ту-204 с силовой установкой с НК-93, такая возможность находится только в проработке». «Двигатели на самолетах семейства Ту-204 подвешены под крылом, которое тоже имеет низкое расположение,— пояснили в ОАО „Туполев".— Диаметр мотогондолы НК-93 больше, чем у ПС-90А и ПС-90А2. Из-за этого НК-93 не помещается под крылом существующих версий Ту-204. Причем проблема заключается не только в увеличение высоты стойки шасси. Более низкое расположение и больший диаметр воздухозаборника НК-93 могут привести к росту вероятности попадания в двигатель посторонних предметов».

Первый полет базовой версии Ту-204 был выполнен в январе 1989 года. Годом позже началось его серийное производство на ульяновском ЗАО «Авиастар-СП». Сейчас там собирают пассажирские версии: Ту-204-100, рассчитанный на коммерческую загрузку 21 т и с дальностью полета 4,2 тыс. км, укороченный Ту-204-300 (18 т, 5,8 тыс. км), а также грузовой Ту-204С с боковым люком, способный с максимальной коммерческой загрузкой 27 т летать на 3,3 тыс. км. Все варианты оснащаются двигателями ПС-90А. С 2008 года на 204-е планируется устанавливать новую модификацию двигателя ПС-90А2. «ПС-90А очень хороший двигатель, однако его основным недостатком был низкий ресурс,— пояснил заместитель генерального конструктора ОАО „Туполев", директор ЦКБ Валерий Солозобов.— Сейчас пермские моторостроители доводят на своих стендах версию ПС-90А2. Это будет двигатель со значительно улучшенными характеристиками». По сравнению с ПС-90А у новой модификации двигателя будет на 35% снижена стоимость жизненного цикла, в полтора раза повышена надежность, улучшены экономичность, снижены шум и эмиссия вредных веществ. «Однако все эти улучшения повлекли за собой рост массы версии А2 по сравнению с А. Эту проблему ПМК еще предстоит решить»,— считает господин Солозобов.

Кроме того, были разработаны версии пассажирского и грузового самолета с двигателями RB.211–535E4B компании Rolls-Royce и с западной авионикой. Они получили обозначения соответственно Ту-204-120 и Ту-204-120С (такие лайнеры поставлялись в Египет). Были созданы специальные версии для Кубы (пассажирская Ту-204-100Е и грузовая Ту-204СЕ) и для Китая (грузовая Ту-204-120СЕ). Всего с начала серийного производства в ВАСО было собрано 42 Ту-204 разных модификаций.

В ОАО «Туполев» уточнили, что с 1998 года самолеты Ту-204-120С (максимальная коммерческая нагрузка 27 т) находятся в эксплуатации в авиакомпании Air Cairo (Египет), но в настоящее время они работают в транспортной компании TNT. В свою очередь, два Ту-204С (максимальная коммерческая нагрузка 30 т) с мая 2000 года эксплуатируются российской авиакомпанией «Авиастар-ТУ» и выполняют грузовые перевозки на местных и международных авиалиниях по маршрутам компаний TNT и DHL. «Мы надеемся на новые заказы грузовых Ту-204,— заявил господин Солозобов.— Например, Китай, подписавший с нами контракт на пять Ту-204-120СЕ, планирует в будущем заказать нам сначала 15, а затем и еще 25 таких же самолетов с двигателями Rolls-Royce и „английской кабиной" (вся индикация на английском языке.— **BG**). Надеемся, что часть из ста иранских 204-х, контракт на которые сейчас обсуждается с Тегераном, тоже будут в грузовой версии». В свою очередь, главный конструктор ОАО «Туполев» Лев Лановский уточнил: «На Кубу, как известно, недавно ушли две пассажирские и одна грузовая машины. Сейчас ведутся переговоры по закупке Кубой еще двух пассажирских и одного грузового самолетов. Исходя из этого, можно сделать вывод, что и те и другие самолеты имеют примерно одинаковый спрос».

«АЭРОФЛОТ-КАРГО»

ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЙ ИЛ-96-400Т ПОПАЛ В САМУЮ ВОСТРЕБОВАННУЮ НА РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК НИШУ

Надо отметить, что серьезные сложности возникли как раз с поставками Ту-204-120СЕ в Китай. Первый из пяти заказанных самолетов для китайской авиакомпании Air China Cargo был продемонстрирован в полете еще в августе 2007 года на авиасалоне МАКС-2007. Ожидалось, что в том же месяце представители КНР приедут на «Авиастар-СП» для приемки машины. «После отправки в Китай первой машины сразу же начнется комплектация второго самолета, корпус которого полностью готов»,— заявил тогда президент и генконструктор ОАО «Туполев» Игорь Шевчук. Однако китайские заказчики несколько раз переносили приемку Ту-204-120СЕ, из-за чего на сегодняшний день его передача так и не состоялась. «Создается впечатление, что китайская сторона в лице авиакомпании, заказавшей самолеты, не в полной мере готова к началу эксплуатации Ту-204-120СЕ. По некоторым данным, авиакомпания закупила в короткое время большое количество самолетов фирмы Boeing и пока не очень успешно их эксплуатирует,— на условиях анонимности заявил представитель ЗАО „Авиастар-СП".— В ОАО „Туполев", ЗАО „Авиастар-СП" и Авиационном регистре Межгосударственного авиационного комитета считают, что российская сторона, построив самолет и проведя успешно его сертификацию в Китае, в полном объеме выполнила все работы. Китайские авиационные власти признали самолет годным к эксплуатации».

Кроме того, возникли проблемы с комплектацией последующих машин из заказанной китайскими авиакомпаниями партии. Этому мешает контракт, подписанный «Авиастар-СП» с египетским предпринимателем и главой компании Sirocco Aerospace International (компания владеет 25% минус одна акция «Авиастар-СП») Ибрагимом Камалем. По соглашению финансирование закупок двигателей компании Rolls-Royce и бортового оборудования компании Honeywell для Ту-204-120СЕ ведет Sirocco Aerospace International. Взамен египетская компания получает эксклюзивные права на продажу самолетов этой марки. Однако, по словам представителя «Авиастар-СП», финансирование закупки двигателей и авионики для последующего самолета господин Камаль производит только после отгрузки покупателю предыдущей машины. Таким образом, укомплектовать второй Ту-204-120СЕ двигателями и оборудованием до сдачи первой машины нельзя. «На ульяновском заводе в производственном заделе находятся в высокой степени готовности планеры еще четырех Ту-204-120СЕ для китайских заказчиков,— пояснил представитель завода.— Но их комплектация авиадвигателями и бортовым оборудованием сдерживается существующими условиями — комплектация второго самолета начинается только после продажи первого, комплектация третьего — после продажи второго и так далее».

Вместе с тем ИФК в январе выразила намерение выкупить недостроенные корпуса Ту-204-120СЕ, если их приемка китайской стороной будет и дальше затягиваться, и собрать их с новым техническим лицом. «Мы надеемся в этом году приобрести ранее построенные самолеты под двигатели Rolls-Royce,— заявил Александр Рубцов.— Если они не будут поставлены в Китай, то мы их хотели бы реализовать на нашем внутреннем рынке, продав российским авиакомпаниям».

ОАК в период 2008–2012 годов планирует построить в разных версиях 84 Ту-204. На 70 самолетов уже имеются твердые контракты и опционы. Крупнейшим покупателем этих машин стала компания ИФК, портфель договоров и опционов которой на Ту-204 разных версий на 2008–2015 годы сейчас составляет 40 машин. Они будут поставлены авиакомпаниям «Авиалинии-400», «Владивосток Авиа», «Московия» (авиакомпания ЛИИ имени Громова), AirBridge Cargo (дочерняя компания «Волга-Днепр»), кубинской Cubana de Aviacion, сирийской Syrian Arab Airlines, иранской Iran Air Tours, германской Blue Wings. «Анализ рынка показывает, что в связи с динамичным развитием транспортной авиации потребность в самолетах Ту-204 до 2015 года составит 250–300 самолетов,— заявила представитель ОАО „Туполев" Татьяна Скворцова.— Это емкость внутреннего и внешнего рынка грузовой версии самолетов Ту-204. При инвестировании в заводы, в частности в „Авиастар-СП", можно эту задачу выполнить».

Однако выполнение этих планов в значительной мере будет зависеть от производственных возможностей «Авиастар-СП»: ряд потенциальных заказчиков не устраивает низкий темп производства новых машин и, как следствие, большой срок ожидания их поставки. «К сожалению, приобретение Ту-204 сопряжено с серьезными трудностями — эти самолеты практически отсутствуют на рынке. Заказчику необходимо предусматривать дополнительное время и затраты на постройку новых самолетов»,— пояснил глава «Аэрофлот-Карго» Олег Королев.

В ОАО «Туполев» и в ОАК тем временем считают, что Ту-204 необходима дальнейшая модернизация и развитие его модельного ряда. Уже разработан проект среднемагистрального Ту-204СМ с уменьшенной взлетной массой за счет сниженной до 3,6 тыс. км дальности полета. На этой версии также будет облегчена конструкция, произойдет переход на двигатели меньшей размерности V2500 или CFM56. Ранее ОАО «Туполев» заявляло, что сертификацию Ту-204СМ планируется завершить к концу 2009 года.

ГРУЗОВЫЕ «РЕГИОНАЛЫ» Сейчас на постсоветском пространстве разрабатываются и проходят испытания семь самолетов для региональных и местных перевозок — Sukhoi SuperJet 100, Ан-140, Ту-334, Ил-114, Ан-38, Су-80ГП, Ан-148. Однако лишь транспортная версия Ил-114Т рассматривается пока ОАК в качестве коммерческого грузового самолета. Эта машина, имеющая грузоподъемность 7 т, была облетана еще в сентябре 1996 года. Ее серийная сборка планируется в Ташкентском авиапроизводственном объединении имени Чкалова. Правда, до сих пор заказов на Ил-114Т не поступало. Первым крупным покупателем Ил-114 может стать Венесуэла. Каракас намерен приобрести от 15 до 20 Ил-114 в модификациях морского патруля и грузового самолета.

Большинство из остальных перечисленных проектов также имеют «на бумаге» грузовые версии. Правда, наиболее легкие из них сразу были выполнены в грузопассажирской версии, позволяющей легко переделывать пассажирский салон в грузовой отсек. Так, Ан-38-120 может перевозить до 2,5 т грузов на расстояние 1,54 тыс. км, а СУ-80ГП — 3,3 т на 1,3 тыс. км. На базе Ан-140 разработаны проекты транспортного Ан-140Т грузоподъемностью 6 т с дальностью полета 2,34 тыс. км, конвертируемого грузопассажирского Ан-140ТК и военно-транспортного Ан-142 с рампой.

Проработан рамповый грузовой вариант Ан-148Т для перевозки 15–20 т. На него планируется ставить модифицированные двигатели Д-436Т3 с тягой 9–9,5 т вместо штатных Д-436–148 с тягой по 6,4–6,83 т. Правда, пока продавцы Ан-148 не торопятся начинать сборку транспортной версии. «Она стоит у нас в линейке, но сейчас не является приоритетной,— пояснил BG гендиректор ИФК Александр Рубцов.— В ближайшие три года нам надо запустить в ВАСО выпуск пассажирских машин, а уже после этого переходить к грузовой версии по мере поступления заявок».

Однако пока темп производства российских коммерческих грузовых самолетов остается невысоким. Итоги работы авиационной промышленности в 2007 году в части выпуска магистральных самолетов показывают, что планируемые показатели, заложенные в федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники в России в 2002–2010 годы и на период до 2015 года», не выполнены. Авиазаводы, согласно плану, должны были передать в прошлом году заказчикам 2–4 самолета Ил-96 и 10–12 самолетов Ту-204 всех модификаций. В то же время в ВАСО были изготовлены лишь два Ил-96-400Т, один из которых передан на сертификационные испытания, но не продан. «Авиастар-СП» поставил заказчикам по одному Ту-204–100, Ту-204-300 и Ту-204С. По планам ОАК в 2008 году должны быть собраны три Ил-96-400Т (ВАСО) и восемь Ту-204 («Авиастар-СП»). Кроме того, ожидается, что в этом году в ВАСО начнется серийный выпуск регионального самолета Ан-148: ОАК поставила задачу собрать там первые четыре машины, однако выполнение этого плана представляется крайне проблематичным. ■

В 2008–2012 ГОДАХ ОАК ПЛАНИРУЕТ ПОСТРОИТЬ 84 ТУ-204. НА 70 САМОЛЕТОВ УЖЕ ИМЕЮТСЯ ТВЕРДЫЕ КОНТРАКТЫ И ОПЦИОНЫ. ПОТРЕБНОСТЬ ЖЕ ВНУТРЕННЕГО И ВНЕШНЕГО РЫНКА В ТУ-204 ДО 2015 ГОДА ОАО «ТУПОЛЕВ» ОЦЕНИВАЕТ В 250–300 ЕДИНИЦ

↑

ТИПЫ КОММЕРЧЕСКИХ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ СЕЙЧАС В МИРЕ

КЛАСС	ПОЛЕЗНЫЙ ГРУЗ, ТОННЫ	ПРЕДСТАВИТЕЛИ	ОЖИДАЕМАЯ СРЕДНЯЯ МАССА ПОЛЕЗНОГО ГРУЗА К 2026 ГОДУ, ТОННЫ
МАЛЫЕ РЕАКТИВНЫЕ ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ	МЕНЕЕ 30	BAE 146, DC-9, BOEING 727, BOEING 737, ТУ-204С, AIRBUS A320P2F	22
РЕГИОНАЛЬНЫЕ ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ	ОТ 30 ДО 60	BOEING 707, DC-8, BOEING 757, BOEING 767, AIRBUS A300, AIRBUS A310, AIRBUS A321P2F, DC10-10, AIRBUS A330, AIRBUS A330P2F*	45
ДАЛЬНИЕ ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ	ОТ 40 ДО 80	DC-10-30/40, BOEING 767, BOEING 747 COMBI, AIRBUS A330, AIRBUS A330/A340P2F*	60
БОЛЬШИЕ ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ	БОЛЕЕ 80	MD-11, BOEING 777F, BOEING 747-8F*, ИЛ-96-400Т, AIRBUS A350*, AIRBUS A380*	120

*НАЧАЛО ЭКСПЛУАТАЦИИ ОЖИДАЕТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ. P2F — PASSENGER TO FREIGHTER, ТО ЕСТЬ ГРУЗОВОЙ САМОЛЕТ, КОНВЕРТИРОВАННЫЙ ИЗ ПАССАЖИРСКОГО. ДАННЫЕ AIRBUS.