

«ИЛ» МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ К 2010 ГОДУ

РОССИЯ НАМЕРЕНА НАЧАТЬ СБОРКУ ТЯЖЕЛЫХ ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ ИЛ-76 НА УЛЬЯНОВСКОМ ЗАО «АВИАСТАР-СП». ЗАКАЗЧИКАМИ УЛЬЯНОВСКИХ МАШИН БУДУТ КАК МИНОБОРОНЫ РФ, ТАК И КОММЕРЧЕСКИЕ ЗАКАЗЧИКИ И ЗАРУБЕЖНЫЕ ВВС. ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО УСПЕШНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ЭТОГО ПРОЕКТА БУДЕТ СВИДЕТЕЛЬСТВОВАТЬ О ЗРЕЛОСТИ ОАК.

ЮРИЙ ЖУРАВИН

Первыми заказчиками ульяновских «Илов» станут, видимо, ВВС России. «Первый серийный Ил-76МФ для российских ВВС планируется построить на авиапредприятии „Авиастар-СП“ в 2010 году», — заявил в январе заместитель главы ВВС по вооружению генерал-лейтенант Александр Павлов. В свою очередь, гендиректор МАК «Ильюшин» Виктор Ливанов сообщил, что «в период с 2010 по 2015 год планируется поставлять российским ВВС ежегодно по одному самолету Ил-76МФ». С началом этих поставок будет выполнено постановление правительства РФ от декабря 2006 года о переносе финальной сборки самолетов семейства Ил-76 в Россию.

Проект рампового самолета Ил-76 был разработан в МАК «Ильюшин» в конце 1960-х годов. Машина оснащалась четырьмя двигателями Д-30КП тягой по 12 тонн каждый (производство — рыбинское НПО «Сатурн») и была рассчитана на перевозку 47 тонн грузов. Первая машина поднялась в воздух в марте 1971 года, а уже через два года на Ташкентском авиационном производственном объединении имени Чкалова (ТАПО) началась серийная сборка Ил-76. Всего было собрано более 880 самолетов. С 1981 года на ТАПО шел выпуск военно-транспортных модификаций Ил-76МД и грузовых гражданских Ил-76ТД с усовершенствованными двигателями Д-30КП2.

С 2003 года начался выпуск версий самолетов с новым двигателем ПС-90А-76 производства Пермского моторостроительного комплекса (ПМК) — Ил-76МД-90 для военных и Ил-76ТД-90 для гражданских заказчиков. Использование ПС-90А-76, имеющих нормальную тягу 14,5 тонны и максимальную до 16 тонн каждый, обеспечило самолету на 12–15% лучшую топливную эффективность и на 15–20% большую дальность полета, чем у базового Ил-76МД. Максимальная масса перевозимого груза выросла на Ил-76ТД-90 до 50 тонн, а с нагрузкой 40 тонн самолет способен пролететь 5,8 тыс. км по сравнению с 4,7 тыс. для прежнего Ил-76МД. Первым покупателем «Илов» с новым двигателем стала компания «Волга-Днепр» — в 2006–2007 годах на ТАПО для нее построены два Ил-76ТД-90ВД (ВД и означает «Волга-Днепр»). В августе прошлого года компания подписала контракт с «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК) на поставку еще трех самолетов в 2009–2010 годах. «ПМК уже заключил контракт на поставку 12 двигателей ПС-90А-76 для самолетов „Волга-Днепр“», — заявил и. о. генерального директора ЗАО «Управляющая компания „Пермский моторостроительный комплекс“» Юрий Решетников. Всего «Волга-Днепр» направила в ОАК заявку на поставку до 2015 года 15 самолетов Ил-76ТД-90ВД. Кроме того, другой крупный грузовой авиаперевозчик компания «Полет» заключила в конце марта с ИФК предварительное соглашение о поставке до конца 2009 года трех Ил-76ТД-90 с двигателями ПС-90А-76. Контракт оценивается в \$150 млн.

Помимо заказа новых машин частными перевозчиками, ВВС РФ начали программу по замене на старых Ил-76МД моторов Д-30КП2 новыми ПС-90А-76: программа вооружения предусматривает до 2015 года ремоторизацию 14 самолетов. «Ил-76МД-90 станет базовым для военно-транспортной авиации России на ближайшие годы», — заявил главком ВВС РФ генерал-полковник Александр Зелин.

НЕСМОТЯ НА ПРЕДСТОЯЩЕЕ ВХОЖДЕНИЕ ТАШКЕНТСКОГО ЗАВОДА В СОСТАВ РОССИЙСКОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ, ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НЕ НАМЕРЕНО ОТМЕНЯТЬ ПРОГРАММУ ПЕРЕНОСА ПРОИЗВОДСТВА ИЛ-76 ИЗ УЗБЕКИСТАНА В УЛЬЯНОВСК



СМЕЖНИКИ

Свой вариант ремоторизации Ил-76МД и Ил-76ТД разработало и рыбинское НПО «Сатурн». Им был создан модернизированный двигатель Д-30КПЗ «Бурлак» с тягой 14 тонн. Мотор прошел испытания как на стендах в НПО «Сатурн», так и на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ. Однако ни один контракт на оснащение самолетов новым мотором до сих пор подписан не был.

В 90-х годах МАК «Ильюшин» разработала новую версию самолета Ил-76МФ. На машине также стояли пермские двигатели ПС-90А-76, но длина фюзеляжа выросла на 6,6 метра, а максимальный перевозимый груз увеличился с 50 до 60 тонн. В августе 1995 года состоялся первый полет прототипа Ил-76МФ. Десять лет спустя, в августе 2005 года, на этот самолет был подписан первый контракт: постройку двух Ил-76МФ со сроком поставки в 2008–2009 годах заказала Иордания. В ТАПО уже изготовлено несколько планеров таких самолетов. МАП «Ильюшин» предложила и вариант Ил-76ТФ для коммерческих заказчиков.

Однако с серийным производством семейства Ил-76 в ТАПО в начале 2000-х годов возникли серьезные проблемы. Главным образом это произошло из-за сокращения численности персонала завода: если в конце 1980-х годов в ТАПО работало 50 тыс. человек, то сейчас — менее 10 тыс. Это сказалось на выполнении ряда контрактов. В частности, на полтора года задержалась сборка трех Ил-76МД-90 для изготовления на их базе самолетов дальнего радиолокационного обнаружения А-50ЗИ для Индии. Лишь в январе этого года (вместо лета 2006 года) первая из трех машин отправилась в Израиль для установки на ней радара Phalcon и последующей передачи индийским ВВС.

Наиболее серьезным срывом в истории Ил-76 стал нереализованный контракт на поставку в Китай 34 военно-транспортных Ил-76МД и четырех заправщиков Ил-78МК (на базе Ил-76МД) на общую сумму \$1,045 млрд. Контракт был подписан между Минобороны Китая и «Рособоронэкспортом» в сентябре 2005 года, поставка планировалась на 2008–2012 годы. Однако в марте 2006 года ТАПО отказалось подписать договор комиссии с «Рособоронэкспортом» по согласованной с Китаем цене. Источники в правительстве РФ объяснили это тем, что у ташкентского завода с конца 1990-х годов не было крупных заказов и без значительных субсидий он был не в состоянии выполнить соглашение с Поднебесной. По оценке ТАПО, реальная стоимость сборки 38 машин была более чем на \$400 млн больше цены контракта, оговоренной с Пекином. В итоге российская сторона не смогла подтвердить вступление контракта в силу.

Вслед за этим правительство РФ выпустило распоряжение о переносе производства семейства Ил-76 в РФ: 25 декабря 2006 года был подписан соответствующий контракт между Минпромэнерго РФ и МАК «Ильюшин». На эту программу решено выделить из госбюджета до 2009 года 6,4 млрд руб. Координатором проекта стала МАК «Ильюшин». Финальная сборка будет проходить в ульяновском ЗАО «Авиастар-СП», крыло для самолетов изготовит ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ВАСО), шасси — самарский завод «Авиаагрегат». В ТАПО тоже будет сохранено производство части комплектующих для Ил-76.

Кроме того, ОАК согласилась инвестировать в ТАПО средства на переоснащение производства в обмен на вхождение ташкентского завода в российскую корпорацию. В феврале этого года первый вице-премьер Сергей Иванов и вице-премьер — министр финансов Узбекистана Рустам Азимов подписали соглашение об интеграции ТАПО в ОАК. Этот процесс планируется завершить до конца года, в собственности ОАК перейдут 50% плюс одна акция ТАПО. Однако это соглашение никак не сказалось на планах переноса сборки Ил-76 в РФ. «Программа по переносу производства Ил-76 в Ульяновск корректироваться не будет», — сообщил ВГ замминистра промышленности и энергетики Денис Мантуров. — На нее уже потрачено значительное количество бюджетных средств».

Начало серийной сборки на «Авиастар-СП» запланировано на 2010 год, с 2012 года ульяновский завод должен выпускать ежегодно по десять самолетов типа Ил-76. Кроме того, МАК «Ильюшин» разработала модернизированный проект Ил-476 с новым крылом, авионикой и с пермскими двигателями ПС-90А-76. Первый опытный Ил-476 должен быть собран на «Авиастар-СП» в 2010–2011 годах, а к 2015 году эта машина должна полностью заменить старые версии «Илов». До 2015 года ОАК планирует собрать в Ульяновске не менее 25 Ил-476.

Первым зарубежным заказчиком на ульяновские Ил-76, видимо, станет Венесуэла. Подписание контракта на поставку в эту страну 12 Ил-76МД-90 ожидалось еще в феврале, во время визита в Москву венесуэльского президента Уго Чавеса. Однако визит был перенесен и состоится теперь не ранее мая. Сроки реализации контракта будут зависеть от

условий его оплаты. «Если контракт будет оплачен Венесуэлой напрямую собственными средствами, то поставку можно будет начать с 2010 года. Тогда первые машины, видимо, будут собраны в ТАПО, а заключительные — на „Авиастар-СП“. Если будет выбран вариант оплаты из средств кредита, предоставляемого Венесуэле Россией, то с учетом сроков оформления такого кредита поставки начнутся не ранее 2012 года. Тогда финальная сборка всех венесуэльских машин будет проводиться уже в Ульяновске», — сообщил ВГ источник в авиастроительной отрасли.

Эксперты считают, что проект переноса финальной сборки Ил-76 в Ульяновск вряд ли окупится за счет внутренних и внешних заказов, однако он принципиально важен для ОАК. Руководитель аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что производство семейства Ил-76 останется в ближайшие годы мелкосерийным. «На этот тип самолетов не предвидится масштабного экспортного спроса», — говорит эксперт. Он прогнозирует, что в будущем заказчики будут покупать по два-три Ил-76. В свою очередь, директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов уверен: «Проект развертывания сборки Ил-76 в России представляет собой сложную организационную и производственную задачу. Ее успешное решение будет свидетельствовать о зрелости ОАК». По мнению господина Пухова, хотя Ил-76 далеко не новая машина, на нее сохраняется высокий спрос. Более того, можно даже говорить о возникновении дефицита этих самолетов, ведь они используются не только в качестве транспортных, но и как платформа для воздушных заправщиков и самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления. ■

МЫ ОБЕСПЕЧИМ ПОЛЕТ ВАШЕГО БИЗНЕСА!

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

РАЗРАБОТКА, СЕРИЙНОЕ ИЗГОТОВЛЕНИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ

www.avid.ru www.pnz.ru