

КОНКУРЕНТЫ

взлетела в 1954 году. С тех пор было собрано более 2300 самолетов различных модификаций. Более 1500 C-130 остается в эксплуатации в более чем 60 странах. Это примерно 80% от общего числа эксплуатируемых в мире военно-транспортных самолетов среднего класса. С 1997 года компания Lockheed Martin серийно выпускает модификацию C-130J Super Hercules (максимальная грузоподъемность до 18,1 тонны). Уже собрано 155 из законтрактованных 209 C-130J. В январе этого года канадские ВВС заказали для себя 17 машин удлиненной версии C-130J-30 на сумму \$1,4 млрд, а ВВС Индии — шесть «Геркулесов» за \$1,059 млрд в специальной десантной версии для использования в условиях высокогорья. Кроме того, в этом году ожидается заказ еще четырех C-130J Королевскими ВВС Норвегии и пяти C-130J ВВС Польши. Вероятно, этот самолет будет эксплуатироваться еще не менее 50 лет. Сильной стороной C-130 стала отложенная глобальная система поддержки эксплуатации. Однако на сегодня конструкция самолета считается морально устаревшей, скорость из-за использования турбовинтовых двигателей — недостаточной, размеры грузовой кабины — слишком малыми, а цена — непомерно высокой (от \$48,5 млн для ВВС США и от \$66,7 млн на экспорт).

Непрямым конкурентом C-130 был советский Ан-12, выполнивший свой первый полет через четыре года после первого полета Hercules. Его первые версии были рассчитаны на перевозку лишь 12 тонн, но к 1961 году появился Ан-12А, способный брать до 20 тонн. Правда, напрямую C-130 и Ан-12 не конкурировали: первую машину на мировом рынке приобрели проамериканские страны, вторую — просоветские. Производство Ан-12 вели в СССР сразу три авиазавода — Иркутский, Воронежский и Ташкентский. Производить машину перестали в 1971 году, всего было собрано более 1200 единиц.

Сейчас эти самолеты постепенно выводятся из эксплуатации, и возникает вполне ожидаемая проблема: чем их заменить? Часть инозаказчиков готовы переориентироваться на C-130J. Для остальных и для ВВС РФ в ОКБ имени Ильюшина разрабатывался проект Ил-214. На рубеже XX—XXI веков эта программа трансформировалась в российско-индийский проект многоцелевого транспортного самолета МТС (Multitrole Transport Aircraft, МТА), в работе над которым вместе с «Ильюшиным» будет участвовать индийская корпорация HAL (см. стр. 32). Партнеры ожидают заказ на 250–400 МТС.

У Ан-12 уже давно существует и восточноазиатский вариант: Китай, приобрел несколько самолетов, с 1969 года освоил собственное производство этой машины под названием Y-8. При этом никаких прав на копирование у СССР не покупалось. Более поздние версии Y-8 производятся до сих пор. Правда, китайский клон унаследовал от советского прототипа ряд неустранимых недостатков — устаревшую конструкцию, малую дальность полета, низкую скорость, ограниченные габариты грузовой кабины. Эта машина под именем Y-8Д поставлялась Китаем на экспорт, правда, небольшими партиями и лишь в несколько стран с ограниченными финансовыми возможностями, традиционно покупающих вооружение и технику в КНР. В настоящее время ведется разработка усовершенствованной модели Y-9, грузоподъемность которой увеличена до 30 тонн.

Примерно в той же размерности самолетов под 20-тонную нагрузку планирует создать новую машину бразильский Embraer. В апреле 2007 года компания объявила о начале предпроектной проработки тактического военно-транспортного самолета C-390 на базе регионального пассажирского Embraer 190. Фирма намерена уже в 2012 году вывести проект на рынок: при цене около \$50 млн за самолет C-390 может стать серьезным конкурентом не только уже существующему C-130J, но и МТС. Embraer оценивает рынок C-390 примерно в 500 машин, что, правда, выглядит чрезмерно оптимистично.

78 тонн топлива для дозаправки) были заказаны люфтваффе (сумма контракта около \$400 млн), а еще два поставлены на экспорт для ВВС Канады (\$200 млн). Первым эксплуатантом более тяжелой версии А330МРТТ (111 тонн топлива для дозаправки) в январе 2005 года стала Австралия, купив пять машин за \$300 млн. В 2007 году три А330МРТТ за \$600 млн были законтрактованы ОАЭ, два А330МРТТ

за \$400 млн — Саудовской Аравией, еще один А310-200МРТТ вместе с одним А310-200 в варианте военно-транспортного самолета на общую сумму \$104 млн — Чили. В июне 2007 года Королевские ВВС Великобритании начали переговоры по подписанию контракта о приобретении 14 А330МРТТ. Кроме того, 29 февраля 2008 года министерство обороны США объявило о том, что контракт в рам-

ках программы замены устаревших «танкеров» KC-135 будет подписан с группой компаний Northrop Grumman/EADS, предложивших на тендер самолет RC-45 (производимый в США А330МРТТ с американской авионикой). ВВС США закупят 179 таких самолетов на общую сумму \$40 млрд. Конкурентом RC-45 в тендере был заправщик KC-767 (73 тонны топлива для дозаправок) фирмы Boeing на базе пасса-

жирского 767-200. Портфель заказов на эту машину пока составляет восемь единиц на сумму \$2,2 млрд: по четыре KC-767 заказали Италия и Япония. Причем Boeing намерен оспорить итоги тендера по замене KC-135 и победу в нем Northrop Grumman/EADS.

КИРИЛЛ ВЕКШИН



КОНСТАНТИН ПАНТЯРОВ

В отличие от МТС и C-390, которые пока только разрабатываются, близок к выходу на этап летных испытаний европейский самолет среднего класса Airbus A400M. Он создан подразделением Military Transport Aircraft Division (MTAD) компании EADS. Его первый полет намечен на конец 2008 года, а начало поставок — на 2009 год. Уже подписаны контракты на поставку 195 машин в 2010–2018 годах: 60 самолетов заказала Германия, 50 — Франция, 27 — Испания, 25 — Великобритания, 10 — Турция, 8 — ЮАР, 7 — Бельгия, 4 — Малайзия, 3 — Чили и 1 — Люксембург. MTAD рассчитывает, что по 6–10 машин также закупят Австралия, Канада, Норвегия и Швеция.

Хороший спрос на самолет уже до начала его серийного производства вызван, очевидно, тем, что европейские конструкторы создали машину удачной размерности: максимальная грузоподъемность А400М составляет 37 тонн, то есть практически верхний предел среднего класса военно-транспортных самолетов. Европейская машина займет среднее положение между хитами среднего класса C-130 и тяжелым Ил-76. Кроме того, конструкторы MTAD оптимизировали размеры грузовой кабины А400М таким образом, что он сможет перевозить большинство типов техники мотострелковой дивизии, за исключением лишь основных боевых танков. Например, Королевские ВВС Великобритании намерены заменить на А400М все ранее приобретенные C-130 старых модификаций, а в перспективе — и недавно закупленные C-130J и C-130J-30. Причем А400М при перевозке равного с C-130J 20-тонного груза имеет вдвое большую дальность полета — соответственно 6600 км для «европейца» и 3148 км для «американца». Поэтому британские ВВС рассматривают C-130 в качестве тактического, а А400М — стратегического военно-транспортного самолета. Кроме того, согласно расчетам, эксплуатация европейской машины будет менее сложной и дорогой, чем американской. Недостатком самолета может стать сравнительно высокая цена: по официальным заявлениям руководства MTAD, она составит около €100 млн за машину, хотя эксперты не исключают и того, что она может достичь €120–130 млн.

А вот украинский проект Ан-70 грузоподъемностью 35–47 тонн (разработчик — Авиационный научно-технический комплекс (АНТК) имени Антонова) так и застыл на стадии летных испытаний. Проект, разрабатывавшийся для российских ВВС, а также предлагавшийся на европейский тендер военно-транспортного самолета, был отвергнут обоими заказчиками. Главной претензией российских военных стало увеличение грузоподъемности Ан-70, что практически уравнило его с легкими версиями Ил-76. Киевский завод «Авиант» сейчас собирает лишь две первые серийные машины для собственных ВВС со сроком поставки в 2009 году. Предложения продать партию Ан-70 Китаю пока не увенчались успехом.

В целом, по оценке российских военных аналитиков, к 2020 году из эксплуатации будет выведено более 60%

средних военно-транспортных самолетов. Если замена произойдет в соотношении, близком к 1:1, то рынку потребуется от 800 до 1000 новых самолетов общей стоимостью \$50–80 млрд. Прогнозы консалтинговых фирм Forecast International и Teal Group Corporation более пессимистичны: по их оценкам, в ближайшие 20 лет будет продано 440–500 машин этого класса. Для успешной конкуренции на этом рынке с C-130, очевидно, потребуются альянсы. Первый из них — российско-индийский — уже образовался в рамках проекта МТС. Не исключено, что в дальнейшем к нему присоединится и компания MTAD, которая планировала начать собственную программу А200: оба проекта достаточно близки по тактико-техническим требованиям потенциальных заказчиков. Руководство Embraer тоже выступало с предложением объединения проектов МТС и C-390. Однако пока в январе 2008 года было объявлено о том, что над C-390 планируют совместно работать Embraer и южноафриканско-шведская компания Denel Saab Aerostructures.

ПРОБЛЕМЫ МАЛЫШЕЙ Класс легких военно-транспортных самолетов существенно уступает среднему по цене из-за меньших размеров машин. Однако он не дает преимуществ и по количеству поставленных экземпляров. Это связано главным образом с соперничеством легких грузовых самолетов и транспортных вертолетов. Верхняя граница грузоподъемности вертолетов достигает уровня C-130. У российского Ми-26 она составляет 20 тонн. Правда, кроме России пока никто в мире не строит столь тяжелых вертолетов. Однако к уровню 10 тонн американские и европейские производители вертолетов подошли уже вплотную.

Наиболее успешными новыми военно-транспортными самолетами в легком классе можно считать C-27J Spartan разработки итальянской компании Alenia Aeronautic и C-295, созданный испанским отделением CASA европейской корпорации EADS. Самолет C-27J максимальной грузоподъемностью 11,5 тонны начинала разрабатывать в 1997 году Alenia в кооперации с Lockheed Martin для замены более старого итальянского «грузовика» G-222. Это был, по сути, уменьшенный вариант C-130, на котором вместо четырех стояло два двигателя. Однако вскоре Lockheed Martin вышла из проекта, посчитав его конкурентом программы C-130J. Alenia Aeronautic завершила разработку в кооперации с американской компанией L-3 Communications. В январе 2007 года начались серийные поставки этого самолета. На сегодня уже подписаны контракты на 117 C-27J Spartan. Крупнейшим заказчиком стала армия США, заказывавшая прошлым летом в рамках программы объединенного грузового самолета JCA сразу 33 машины C-27J на сумму \$1,3 млрд. Всего же американские вооруженные силы разместили заказы на 78 Spartan.

Конкурентом Spartan в тендере JCA был испанский C-295, имеющий максимальную грузоподъемность 9,25

тонны. Самолет выполнил первый полет в 1998 году. С того времени EADS-CASA получила заказы на 88 машин при достаточно широкой географии поставок: 13 C-295 приобрели ВВС самой Испании, по дюжине — военные ведомства Бразилии, Португалии и Тайваня, по десятку — Алжир и Польша (у последней, правда, один C-295 разбился в январе этого года).

Традиционно сильные позиции в классе легких военно-транспортных самолетов до сих пор имели украинские самолетостроители. В группе шеститонных машин хорошим спросом пользовался турбовинтовой двухдвигательный Ан-32 (масса полезной нагрузки — до 6,7 тонны), серийно выпускаемый киевским заводом «Авиант» с 1982 года. Всего было собрано около 350 машин. Они поставлялись не только в советские ВВС, но и в Индию, Перу, Мексику, Эфиопию, Афганистан, Никарагуа, Бангладеш и Шри-Ланку. В 1995 году прошел сертификацию «гражданский» вариант Ан-32Б: убрав десантное оборудование, удалось увеличить массу перевозимого груза до 7,5 тонны. Однако в 1997 году из-за отсутствия заказов сборка 32-х на «Авианте» была остановлена. Лишь пять лет спустя производство возобновилось: сначала два Ан-32 заказала Ливия, затем контракты подписали Судан (на шесть машин), ОАЭ (пять Ан-32) и Шри-Ланка (три Ан-32). В целом после возобновления серийной сборки иностранными и украинскими заказчиками было законтрактовано около 20 самолетов этого типа.

На другом украинском серийном заводе — Харьковском государственном авиационном производственном предприятии (ХГАП) — ведется серийная сборка самолетов Ан-74 грузоподъемностью 10 тонн. Серийная сборка велась с 1985 года, построено более 150 машин. Причем, по словам руководителя концерна «Авиация Украины» Олега Шевченко, «спрос на эту машину в несколько раз превышает предложение». Основными ее покупателями стали ВВС тех стран, где требуются самолеты короткого взлета и посадки, приспособленные для работы в жарком и высокогорном климате. За последние три года ХГАП получило заказы на изготовление пяти Ан-74 для Судана, трех — для Ливии, двух — для Египта, одного — для Лаоса, а также трех для внутреннего гражданского заказчика — авиакомпании «Украина». Кроме того, российский госпосредник «Рособоронэкспорт» ведет переговоры с неназванной страной на поставку партии Ан-74 на сумму более \$1 млрд. По другим сообщениям, «Рособоронэкспорт» продвигает Ан-74 в Бразилию и Венесуэлу, а «Авиация Украины» — в ОАЭ и Катар.

Между тем и в России готовится производство нового легкого военно-транспортного самолета Ил-112 разработки компании «Ильюшин». Он придет на смену морально устаревшим Ан-26. Сборку военно-транспортных Ил-112В для ВВС России грузоподъемностью 6 тонн должно вести ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество». Предполагается, что первый полет самолет выполнит в 2009 году, а уже через год планируется приступить к его серийному выпуску. ■

К 2020 ГОДУ ПОТРЕБУЕТСЯ ОТ 440 ДО 1000 НОВЫХ СРЕДНИХ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ. ДЛЯ УСПЕШНОЙ КОНКУРЕНЦИИ НА ЭТОМ РЫНКЕ С АМЕРИКАНСКИМ C-130 НУЖНЫ БУДУТ АЛЬЯНСЫ. ПЕРВЫЙ ИЗ НИХ В РАМКАХ ПРОЕКТА МТС УЖЕ СОЗДАЛИ РОССИЯ И ИНДИЯ



КОНКУРЕНТЫ