



АЛЕКСАНДРА ГРИЦКОВА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«АВИАСТРОЕНИЕ»

ДОГНАТЬ И ПЕРЕГНАТЬ

Московский авиакосмический салон всякий раз демонстрирует, какие страсти кипят в мире строителей самолетов и их смежников. При подготовке этого выпуска ВГ в редакцию обращались представители и крупных компаний, и более скромных, но, безусловно, активно развивающихся, убеждая поддержать вот этот проект, не забыть про вон тот и вообще не сильно критиковать отечественный авиатрост — ему и так нелегко приходится.

Понять их можно: 2007 год для авиапрома действительно выдался непростой. Продолжается формирование государственной Объединенной авиастроительной корпорации, осенью наконец-то должно состояться утверждение ее стратегии, в том числе продуктового ряда.

Пока государство не сказало твердо и окончательно, какие проекты оно поддерживает, производители авиатехники обращаются к авиакомпаниям, предлагая проголосовать кошечкой и сердцем.

Парадокс. С одной стороны, подписанные контракты и планы авиакомпаний по обновлению парка вроде бы неопровержимо свидетельствуют о том, что, несмотря на дороговизну импортной техники и 40-процентные ввозные пошлины и НДС, российские самолеты пока не пользуются спросом. Сами перевозчики неохотно говорят о недостатках отечественных самолетов, очевидно не желая обнародовать конфликт интересов с новой государственной политикой по возрождению российского авиастроения. С другой стороны, любое количество построенных «Туполевых», «Антоновых» и «Ильюшиных» будет моментально проглочено рынком — настолько велик дефицит самолетов. Проблема остается лишь в одном: реальные способности ОАК по выпуску новых магистральных самолетов даже при условии их своевременного финансирования сегодня не дотягивают до 20 машин в год. Однако необходимость летать здесь и сейчас, не дожидаясь прорывов от ОАК, заставляет перевозчиков активно ввозить самолеты западного производства. К концу текущего года в парке российских авиакомпаний будет не менее 200 магистральных «иностранок», в то время как количество поставленных новых российских самолетов не превысит десятка.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ПОКОЛЕНИЕ «П» ХОТЯ ПРИМЕРОВ УСПЕШНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНОМАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ ОБЫЧНЫХ ВООРУЖЕННЫХ ПО ЗАДАНИЮ РОССИЙСКОГО МИНОБОРОНЫ ПОКА НЕТ, СОЗДАНИЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ АКТИВИЗИРОВАЛОСЬ С 2005 ГОДА. ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ПРОТОТИПА НАМЕЧЕН НА 2009 ГОД.

КОНСТАНТИН МАКИЕНКО

Первые работы по боевой машине пятого поколения начались в СССР еще в 1981 году, когда была открыта тема «Истребитель-90». Первоначально КБ имени Микояна разрабатывало и легкий фронтовой истребитель, и тяжелый многофункциональный истребитель МФИ. В кризисные 1990-е годы работы по проекту резко замедлились.

Одновременно с микояновской фирмой в 1980-х годах работы по теме И-90 вело и ОКБ «Сухого», где с подачи его главного конструктора Михаила Симонова для самолета была выбрана экзотическая схема планера с крылом с обратной стреловидностью. В 1990-х годах истребителю был присвоен индекс С-37 «Беркут», позже — Су-47, и его разработка велась ОКБ имени Сухого в инициативном порядке. В течение 1997–1998 годов ОКБ Сухого позиционировало С-37 как прототип истребителя пятого поколения, однако позже представители «Сухого» начали характеризовать изделие С-37 как демонстратор для отработки технологии крыла с обратной стреловидностью.

ДИЛЕММА ТЯЖЕЛОГО И ЛЕГКОГО Уже в конце 1990-х годов стало очевидно, что слишком тяжелые и уже устаревшие МФИ и Су-47 не станут прототипами российского истребителя пятого поколения. По некоторым сведениям, еще в 1998 году ВВС выдали тактико-техническое задание на создание нового истребителя. В начале 2001 года ВВС уточнили требования к комплексу пятого поколения, который теперь получил обозначение ПАК ФА (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации). «Сухой» предложил на конкурс проект истребителя промежуточного класса. По массе он оказался между американскими истребителями пятого поколения — легким F-35 и тяжелым F-22. Глава АХК «Сухой» Михаил Погосян аргументировал выбор в пользу более тяжелой машины тем, что российские авиационные средства поражения, бортовое оборудование, двигатели и отдельные компоненты традиционно имеют большую массу и габариты, и потому сразу надо закладывать на создание более тяжелой платформы. Кроме того, Россия — страна с огромной территорией, для прикрытия которой нужен истребитель со значительным радиусом действия и, следовательно, увеличенным запасом топлива. Наконец, основные покупатели российских вооружений на мировом рынке — Китай, Индия, Вьетнам и ряд других стран — также ориентируются на приобретение в первую очередь тяжелых истребителей.

РСК МиГ после отказа от тяжелого МФИ последовательно выступает за создание более легкого истребителя в весовом классе МиГ-29. Микояновцы настаивают, что при равных затратах на создание парка тяжелых и легких машин интегральный боевой потенциал более многочисленной группировки легких истребителей выше, чем потенциал группировки тяжелых истребителей меньшей численности.

Тем не менее в 2002 году ВВС РФ официально объявили победителем аванпроект ОКБ Сухого, получивший внутрифирменное обозначение Т-50. Похоже, в реальности военные выбирали не между конкурирующими концепциями, а между двумя фирмами, и основным аргументом в пользу «Сухого» стало лучшее финансовое состояние этого КБ

по сравнению с микояновским. «Если руководствоваться этим критерием, разработку истребителя пятого поколения надо было поручить ЛУКОЙЛу», — саркастически прокомментировал ситуацию глава инженерного центра РСК МиГ Владимир Барковский.

В 2002 году мало кто считал проект российского пятого поколения реалистичной затеей. Было очевидно, что запланированных в бюджете на разработку комплекса \$1,5 млрд совершенно недостаточно, да и возможность государства изыскать даже эту сумму вызывала сомнения. Простейшие расчеты убедительно показывали, что проект никогда не сможет стать коммерчески успешным. Поэтому и итоги конкурса ВВС слишком всерьез не воспринимались.

ИНДИЙСКИЙ ВЫБОР Несмотря на решение российских ВВС, РСК МиГ по крайней мере до начала 2007 года продолжала вести работы по легкому истребителю пятого поколения в инициативном порядке. После выбора военных в пользу «Сухого» основные надежды микояновцев были связаны с возможным присоединением к их программе индийских партнеров. Впервые об интересе Индии к российским работам по пятому поколению заявил в 2003 году министр обороны Джордж Фернандес. А в конце 2005 года в ходе визита в Россию нового главы военного ведомства Прабху Мукерджи он посетил РСК МиГ, где ему, по всей вероятности, презентовали инициативные разработки по легкому истребителю. Похоже, в тот период Индия действительно склонялась к сотрудничеству с МиГом. Корпорацию в это время уже возглавлял Алексей Федоров, который хорошо известен своими привилегированными связями с индийскими военными и промышленниками. В самой Индии существует проект создания среднего боевого истребителя (medium combat aircraft) в классе 20-тонных машин. По массогабаритным показателям МСА отлично совмещается с микояновским проектом. Наконец, индийская сторона высказывала заинтересованность в совместных с Россией работах, начиная с нулевого цикла создания истребителя. Суховский Т-50 к этому моменту находился уже в достаточно продвинутой стадии разработки, и индийцы не хотели (по крайней мере, на словах) входить в такую программу.

Однако в течение 2006 года позиция Дели начала меняться, и индийские источники стали указывать, что корпорация HAL присоединится к тому проекту, который выбран российскими ВВС. В январе 2007 года на заседании российско-индийской межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству была достигнута принципиальная договоренность о присоединении Индии к проекту Т-50, и в настоящее время идет подготовка межправительственного соглашения и непосредственно контрактных документов по этой программе.

Так и осталось неясным, что же повлияло на индийский выбор. Возможно, Дели уже задумывается о загрузке корпорации HAL, которая в 2014 году должна завершить программу лицензионного производства Су-30МКИ. По существующему графику разработка Т-50 должна завершиться к 2015 году, и теоретически индийская промышленность может начать серийное производство этих машин сразу после окончания сборки всех 140 Су-30МКИ. Впрочем, окончательно

ная ясность настанет только после подписания межправительственного соглашения и контракта, а до этого момента нельзя исключать и новых зигзагов в индийской политике.

Присоединение Индии к любому из проектов имеет принципиальное значение, поскольку делает его необратимым. Вся постсоветская история показывает, что по заданию иностранных заказчиков российская промышленность способна создавать вполне конкурентоспособные изделия. А вот примеров успешной реализации крупномасштабных проектов в области обычных вооружений по заданию российского Министерства обороны пока нет.

УСКОРЕНИЕ Критика и скепсис, которые высказывались в отношении проекта истребителя пятого поколения в 2001 году, были вполне справедливы. Но в 2004–2005 годах ситуация начала быстро меняться, причем самым радикальным образом. Рост российской экономики оказался гораздо выше прогнозируемого. По всей видимости, на рубеже 2004 и 2005 годов программа стала получать серьезное государственное финансирование, причем по всем направлениям. В августе 2006 года главком ВВС Владимир Михайлов заявил, что на создание истребителя пятого поколения выделено 15 млрд рублей. Неясно, о каком периоде идет речь, но, скорее всего, имелась в виду только разработка планера. Да и сам факт острой конкуренции между АХК «Сухой» и РСК МиГ за привлечение индийских партнеров к своим программам говорит о том, что перспектива российского пятого поколения перестала быть фикцией.

Тем не менее до сих пор собственно об истребителе известно не слишком много, даже его внешний вид остается засекреченным, хотя в интернете можно найти десятки предполагаемых изображений Т-50. Ясно, что речь идет о тяжелом двухдвигательном истребителе в классе 30-тонных машин, который обладает всеми типичными признаками пятого поколения: многофункциональностью, малозаметностью, сверхманевренностью и крейсерской сверхзвуковой скоростью. Оружие комплекса может располагаться как во внутренних отсеках фюзеляжа, так и на внешних подвесках. Опытные образцы будут иметь так называемый облик первого этапа, то есть будут оснащаться двигателем «изделие 117» и радаром с пассивной фазированной решеткой «Ирбис». На втором этапе машина получит мотор пятого поколения тягой 15–16 тонн, создание которого может быть завершено через восемь лет. На смену пассивному «Ирбису» придет радар с АФАР разработки НИИП имени Тихомирова. Первый полет прототипа запланирован на 2009 год, производство отдельных элементов опытной машины уже началось на Комсомольском и Новосибирском авиазаводах корпорации «Сухой». А серийное производство Т-50 начнется не ранее 2015 года, и всего будет выпущено от 300 до 400 машин.

Неясно, в каком статусе пребывает после индийского решения инициативная разработка РСК МиГ, но очевидно, что рано или поздно логика военного строительства заставит вернуться к идее создания относительно простого, дешевого и массового истребителя-солдата по аналогии с МиГ-29 или F-35. Будет это сделано с использованием разработок МиГа или на базе Т-50, покажет время. ■



REUTERS



СУ-47 (НА ФОТО СЛЕВА) С ОБРАТНОЙ СТРЕЛОВИДНОСТЬЮ КРЫЛА ОКАЗАЛСЯ «ТУПИКОВОЙ ВЕТВЬЮ». У ИСТРЕБИТЕЛЯ ПАК ФА (РИСУНОК С САЙТА НПО «САТУРН») КРЫЛЬЯ ВПОЛНЕ ТРАДИЦИОННОЙ ОРИЕНТАЦИИ

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС