

# САМОЛЕТНЫЙ ПРИЛАВОК

## ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ НАМЕРЕНО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ПОДДЕРЖИВАТЬ ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ СОЗДАНИЕ НОВЫХ БЛИЖНЕ-СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ. «ДАЛЬНОБОЙНЫЕ» ЛАЙНЕРЫ БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ЛИШЬ СОБИРАЕМЫМИ МЕЛКОЙ СЕРИЕЙ ИЛ-96. КОНСТАНТИН ЛАНТРАТОВ

До конца 2007 года ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) должно сформировать концепцию своего дивизиона «Гражданская авиация». По словам президента ОАК Алексея Федорова, правление корпорации рассматривает три направления работы в области гражданской авиации: продолжение выпуска и модернизация существующих проектов, программа создания региональных самолетов, а также новые проекты ближнесреднемагистральных самолетов. «Я думаю, что мы окончательно оконтурим блок „Гражданская авиация“ к 2008 году и, возможно, окончательно сформируем его в 2009 году», — заявил господин Федоров.

Еще в июне совет директоров ОАК рассмотрел и принял за основу концепцию развития корпорации. Одним из основных ее разделов стал продуктовый ряд ОАК, в котором были отражены и уже существующие, и только еще разрабатываемые программы. Проект рыночной стратегии ОАК предусматривает серийный выпуск воздушных судов во всем сегменте узкофюзеляжных самолетов вместимостью от 100 до 210 мест, производство региональных самолетов вместимостью до 100 мест, а также производство нишевых специализированных продуктов, таких, например, как широкофюзеляжный ближнемагистральный самолет. При этом ОАК ставит себе задачу адаптировать модель российского гражданского самолетостроения к мировым стандартам для создания конкурентоспособных продуктов. Тем самым ОАК рассчитывает стать третьим в мире производителем гражданской авиационной техники.

**С ШИРОКИМ ФЮЗЕЛЯЖЕМ** «У нас есть много текущих проектов. Их мы не можем бросать», — заявил ВГ президент ОАК господин Федоров. — Они на сегодня самые животрепещущие. Это в первую очередь Ил-96, Ту-204 и его различные модификации, а также Ан-148».

Согласно планам ОАК, широкофюзеляжный Ил-96 останется на ближайшее время единственным изготавливаемым российским дальнемагистральным самолетом. По плану российского правительства, сборка различных вариантов этого самолета будет вестись ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» (ВАСО) как минимум до 2015 года.

В настоящее время ВАСО продолжает выпускать три модификации самолета — пассажирские Ил-96-300 и Ил-96-400М и грузовой Ил-96-400Т. Все они разработаны ОКБ им. С. В. Ильюшина. Наиболее старая 300-я версия совершила свой первый полет еще в сентябре 1988 года и стала вторым отечественным широкофюзеляжным самолетом после Ил-86. Два года спустя в ВАСО началось серийное производство самолета. В декабре 1992 года состоялась сертификация Ил-96-300 в России. Это был первый отечественный широкофюзеляжный дальнемагистральный лайнер. Он был рассчитан на перевозку от 235 до 300 пассажиров. Самолет оснащался четырьмя двигателями ПС-90А производства Пермского моторостроительного завода (ПМЗ). Дальность полета с 40-тонной максимальной коммерческой нагрузкой достигала 9 тыс. км.

Однако в 1990-х годах производство 300-х для отечественных эксплуатантов шло крайне медленно — сейчас у российских авиакомпаний летают лишь 13 Ил-96-300 (шесть у «Аэрофлота», три у «Домодедовских авиалиний», два у Кра-



ПРЕЗИДЕНТСКИЙ БОРТ НОМЕР ОДИН СТАЛ ЛУЧШЕЙ РЕКЛАМОЙ ДЛЯ ИЛ-96

sAir, два у ГТК «Россия» и один у «Атлант-Союза»). Лучшей рекламой машине стало использование ее в качестве борта номер один президентами России. В августе этого года третий президентский Ил-96-300ПУ («пункт управления») был продемонстрирован компанией «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК) на МАКС-2007 (его передача заказчику состоялась в конце октября). Также на МАКСе компания ИФК подписала с ГТК «Россия» протокол о взаимопонимании по приобретению четвертого Ил-96-300ПУ для авиагруппы управления делами президента с поставкой в 2008 году.

Появились у «трехсотки» и зарубежные покупатели. В 2005 году ИФК подписала контракт на поставку кубинской компании Cubana de Aviacion четырех Ил-96-300 в 262-местном варианте с двухклассной компоновкой. Правда, после уточнения своих пассажиропотоков на конкретных направлениях кубинская фирма вместо четвертой «трехсотки» заказала среднемагистральный Ту-204-100Е. А строившийся для Cubana четвертый Ил-96-300 затем был куплен ГТК «Россия» и после переделки стал третьим президентским лайнером.

По прежним планам ильюшинского ОКБ, Ил-96 должен был стать прародителем серии пассажирских и грузовых самолетов. Их создание относится к началу 1990-х годов. В апреле 1993 года в воздух поднялся опытный Ил-96М. На нем вместо ПС-90А стояли четыре мотора PW 2337 компании Pratt & Whitney. Длина фюзеляжа выросла на 8,6 м, что позволяло увеличить пассажироместимость до 309-386 кресел. Кроме того, на лайнере использовалась авионика фирмы Rockwell Collins. На базе Ил-96М был создан грузовой вариант Ил-96Т. В его левом борту перед крылом имелся грузовой люк размером 4,9 х 2,9 м. «Грузовик» впервые поднялся в воздух в мае 1997 года. Его сертифицировали как по российским нормам (март 1998 года),

так и по американским (июль 1999 года). Сборка пассажирской и грузовой версий модернизированного Ил-96 также должна была вестись в ВАСО.

Однако к моменту принятия решения о начале производства в ОКБ имени Ильюшина была создана новая, увеличенная версия лайнера под модернизированные российские двигатели ПС-90А1. Тяга этих моторов по сравнению с ПС-90А выросла на 1,4 тонны и составила 17,4 тонны. Не исключалась и установка на 400-й серии четырех двигателей PW 2337. Кроме того, на самолете было модернизировано оборудование российского производства. Такой вариант назвали Ил-96-400.

ОКБ имени Ильюшина разработало как пассажирскую версию Ил-96-400М, так и грузовую Ил-96-400Т. Дальность полета с максимальной коммерческой нагрузкой у этих машин по сравнению с 300-й серией снизилась соответственно до 7 тыс. и 5,5 тыс. км. Однако грузовой 400Т может, например, при загрузке 40 тонн лететь на расстояние 12 тыс. км. Но сама максимальная коммерческая нагрузка выросла до 58 и 92 тонн. Пассажироместимость в 400М достигла 332 мест в двухклассной компоновке и 436 в чартерном варианте.

Летные испытания 400-й серии начались в 2007 году. Первый самолет был сделан в грузовом варианте для авиакомпании «Атлант-Союз», заказавшей в 2005 году два Ил-96-400Т. Обе машины будут ей переданы до конца этого года. В июне того же 2005 года было объявлено о заказе компанией «Волго-Днепр» у ИФК двух Ил-96-400Т, а в августе был подписан меморандум о намерении заказать всего восемь таких машин. Но затем компания переориентировалась на более легкие грузовые самолеты Ту-204С. В июне этого года ИФК подписала сразу два соглашения по Ил-96-400Т. «Атлант-Союз» заказал еще три таких самолета с поставкой в 2009 году. Вторым заказчиком грузового варианта стала компания «Аэрофлот-Карго», законтрактовавшая шесть 400Т.

### МЕСТНЫЕ «ГАДКИЕ УТЯТА»

Хотя в проекте продуктового ряда ОАК есть самолеты для местных авиалиний, их продажи пока незначительны. «Мы провели в начале этого года опрос авиакомпаний об их заинтересованности в приобретении отечественных самолетов», — рассказал заместитель гендиректора ИФК Николай Дадонов. — Им была предложена вся линейка самолетов — от дальнемагистральных до машин местных линий. Однако на самолеты с пассажироместимостью менее 50 мест заказов не поступило». ИФК в настоящее время пытается продвигать на российский рынок 27-местный Ан-38, однако до сих пор заключен лишь один контракт на поставку четырех таких машин. «Главная проблема в том, что это все-таки авиационная техника, стоимость ее эксплуатации достаточно велика», — считает гос-

подин Дадонов. — А благосостояние наших граждан еще не настолько высоко, чтобы летать на местных линиях». Выходом из положения может стать субсидирование местных перевозок либо из федерального, либо из региональных бюджетов. Кроме того, в регионах практически нет небольших аэродромов для таких перевозок. Большинство региональных аэродромов, которые в советское время принимали са-

молеты класса Ан-2, находятся в нерабочем состоянии. Для изменения ситуации в этой нише 19 сентября 2007 года премьер-министр РФ Виктор Зубков подписал постановление правительства РФ о внесении изменения в правила возмещения российским авиакомпаниями части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства. Измененный вариант правил устанавливает,

Ожидалось, что первые пассажирские «четырёхсотки» закажет зимбабвийская авиакомпания Air Zimbabwe. Еще в конце 2006 года ИФК вела переговоры с ней и правительством Зимбабве о поставке двух пассажирских Ил-96-400М и трех грузовых Ил-96-400Т. Однако заказчик ограничился лишь уплатой небольшого аванса, из-за чего реализация контракта была приостановлена. Кроме того, был подписан меморандум с Сирией о поставке в эту страну двух пассажирских Ил-96-400М и одного Ил-96-300 в варианте VIP. Но меморандум еще не переведен в твердый контракт. В СМИ также были сообщения о намерении Китая приобрести пять грузовых Ил-96-400Т.

В настоящее время ИФК предлагает всем потенциальным покупателям вместо 300-й серии 400-ю. Однако с учетом заказа ГТК «Россия» и, возможно, Сирии некоторое время обе версии будут еще собираться на ВАСО параллельно. Производственные мощности воронежского завода позволяют собирать по три самолета типа Ил-96 в год. Такая нагрузка предприятия пока планируется до 2015 года.

Будут ли в дальнейшем заказы на 96-е, покажет время. К тому моменту должны уже не только полным ходом идти продажи широкофюзеляжных дальнемагистральных Boeing 787, но и Airbus 350 XWB. Конкурировать с ними Ил-96 не сможет хотя бы потому, что это проект 1980-х годов, а 787-й и 350-й созданы уже в XXI веке с использованием новых технологий в материаловедении, их двигатели имеют низкое топливопотребление и высокую экологичность. Не сможет 96-й конкурировать с Boeing и Airbus и по цене из-за слишком малого количества собираемых на ВАСО машин. Хотя уровень заработной платы в Воронеже и Ситле или Тулузе несопоставим, с учетом разницы в объемах производства, составляющей многие десятки раз, себестоимость российских лайнеров неизбежно оказывается выше. Лишь при государственных субсидиях продавец Ил-96 компания ИФК может предлагать покупателям этот продукт по конкурентоспособным ценам. Так, по оценкам (правда, пессимистическим) некоммерческого партнерства «Объединенный авиастроительный консорциум», при планах производства на ВАСО три Ил-96 в год в ближайшие четыре года убыточность производства каждого самолета без господдержки составит \$10 млн.

Эта ситуация, а также раздел мирового рынка между Boeing и Airbus являются естественными преградами для разработки в России нового широкофюзеляжного дальнемагистрального лайнера. Его сейчас нет даже в планах ОАК. Однако в будущем ОАК не планирует полностью отказываться от разработки машин этого типа. «Скорее всего, в области широкофюзеляжных самолетов мы уйдем в нишу, не освоенную двумя мировыми гигантами Boeing и Airbus. Это самолеты большой пассажироместимости, но со сравнительно небольшой дистанцией полета», — пояснил ВГ господин Федоров. С прошлого года ОКБ имени Ильюшина и ОКБ имени Туполева работают над проектами широкофюзеляжного ближнемагистрального самолета (ШФБМС). По словам гендиректора — генконструктора Межгосударственной авиастроительной компании (МАК) «Ильюшин» Виктора Ливанова, ильюшинский проект разрабатывается на базе Ил-96-400 в расчете на 350 пассажиров и дальность полета 4-5 тыс. км. «По сути, это будет замена Ил-86, но на качественно более высоком уровне», —

**ДО 2015 ГОДА НА ВОРОНЕЖСКОМ АВИАЗАВОДЕ БУДУТ СОБИРАТЬ ПО ТРИ ИЛ-96 В ГОД. ПРИ ТАКОМ ОБЪЕМЕ ПРОИЗВОДСТВА БЕЗ ГОСПОДДЕРЖКИ КАЖДЫЙ САМОЛЕТ ПРИНЕС БЫ \$10 МЛН УБЫТКОВ**