

ГРУЗОВИК ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

ВО ВРЕМЕНА СССР АРМИЯ ЭКСПЛУАТИРОВАЛА И ЗАКАЗЫВАЛА ЛЕГКИЕ АН-26, СРЕДНИЕ АН-72 И АН-12, ТЯЖЕЛЫЕ ИЛ-76 И АН-22, СВЕРХТЯЖЕЛЫЕ АН-124. В 1990-Е ГОДЫ «ДЕМОБИЛИЗОВАННЫЕ» ИЛ-76 И АН-124 СТАЛИ РАБОЧИМИ ЛОШАДКАМИ КОММЕРЧЕСКИХ ЭКСПЛУАТАНТОВ, ЧТО ПОЗВОЛИЛО РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ СОЗДАТЬ НОВЫЙ СЕГМЕНТ РЫНКА — ПЕРЕВОЗКИ СВЕРХТЯЖЕЛЫХ И НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ — И СТАТЬ ЕГО ЛИДЕРАМИ. ПОСЛЕ РАСПАДА СВЕРХДЕРЖАВЫ РОССИЯ ЗАВОЕВАЛА ЛИДЕРСТВО ПО ЧИСЛУ НЕРЕАЛИЗОВАННЫХ ПРОЕКТОВ.

ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ

ОСТАТКИ БЫЛОГО ВЕЛИЧИЯ Военно-транспортные самолеты были одним из приоритетов отечественных самолетостроителей и тиражировались сотнями экземпляров. Наиболее массовая машина — производившийся в 1969–1986 годах легкий Ан-26, их было построено немногим менее 1,4 тыс. штук. По заказу индийских ВВС была создана версия Ан-32, отличавшаяся более мощными двигателями, что позволило обеспечить базирование на высокогорных аэродромах. Это, кстати, единственный пример в истории СССР, когда транспортный самолет создавался по заказу другого государства и не был принят на вооружение отечественных ВВС. Несмотря на то что у ряда коммерческих эксплуатантов из нескольких стран до сих пор есть более сотни таких машин, силовые ведомства России имеют не более 35 Ан-26 плюс несколько пассажирских Ан-24, которые используются в качестве штабных. Необходимость в легком самолете назрела достаточно давно, и к середине десятилетия потребность в замене станет критической.

До сих пор нет замены и самолетам Ан-12, производство которых остановлено еще в 1973 году. По заданию российских ВВС «Антонов» начал разработку самолета Ан-70, однако из-за изменения в проектных требованиях лайнер потяжелел настолько, что приблизился к нише Ил-76. После этого заказчик заблокировал работы по «семидесятке». Фактически потерял целый класс самолетов. Заметно более молодой флот Ан-72 еще будет сохранять летную годность длительное время, и этот сегмент не вызывает опасений.

Еще один массовый тип самолета — тяжелый Ил-76. После выпуска почти 1 тыс. самолетов на Ташкентском авиационном производственном объединении раскрученный маховик производства встал из-за отсутствия заказов со стороны военных и коммерческих эксплуатантов. Оставшийся от СССР задел (он оценивался примерно в 40 планеров) постепенно достраивался, и самый свежий «Ил» не летал и года. Кроме того, машина модернизировалась: она получила новый двигатель ПС-90А-76, новый комплект бортового оборудования, создана и версия с удлиненным фюзеляжем. Сегодня «в строю» более 120 самолетов, и по остаткам ресурса наблюдается оптимистичная картина. Что же касается Ан-22, которые до сих пор есть в составе ВВС РФ, то номенклатуру их грузов могут перевозить либо модернизированные Ил-76, либо Ан-124. Замены «Антеям» пока не предвидится, но она и не слишком востребована.

Наконец, гордость отечественного авиапрома, «длинная рука» нашей армии Ан-124 «Руслан» выпускался с 1982 по 2004 год на авиазаводах в Киеве и Ульяновске. Всего выпущено 56 самолетов, из них один использовался для статических испытаний, а 4 потеряно в катастрофах. Крупнейший эксплуатант ВВС России располагает 12 летными машинами. Три коммерческие авиакомпании — российские «Волга-Днепр» и «Полет», а также украинские «Авиалинии Антонова» — владеют 10, 4 и 7 маши-

ВСЕГО ВЫПУЩЕНО 56 САМОЛЕТОВ АН-124 «РУСЛАН», ИЗ НИХ ОДИН ИСПОЛЬЗОВАЛСЯ ДЛЯ СТАТИЧЕСКИХ ИСПЫТАНИЙ, 4 ПОТЕРЯНО В КАТАСТРОФАХ, 37 МАШИН ЛЕТАЮТ И 14 НАХОДЯТСЯ НА ХРАНЕНИИ



КОММЕРЧЕСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК «ВОЛГА-ДНЕПР» УЖЕ 20 ЛЕТ УСПЕШНО ЭКСПЛУАТИРУЕТ АН-124-100 СОВЕТСКОЙ ПОСТРОЙКИ

нами соответственно. Остальные самолеты находятся на хранении. Что касается ВВС, то интенсивность эксплуатации самолетов военными остается достаточно низкой, поэтому остаток ресурса имеющихся машин позволяет на ближайшее десятилетие заботиться только о ремонте. Но для коммерческих компаний, которые выстраивают долгосрочные отношения с клиентами, такая ситуация неприемлема — им нужна уверенность в том, что они смогут купить новые самолеты.

НИШИ И ПРОЕКТЫ Приоритеты ОАК в области военно-транспортной авиации президент корпорации Алексей Федоров назвал в феврале 2009 года на авиасалоне Aero India в Бангалоре: «Пока наша стратегия в части транспортной авиации базируется на четырех типах самолетов — Ил-76 в тяжелой нише, МТС в средней нише, Ил-112 в

легкой нише и Ан-124 в сверхтяжелой нише. Ан-124 мы поддерживаем в эксплуатации, производим ремонт, и если появится хороший стартовый заказ, рынок для этой машины, восстановление производства не снимается с повестки дня». Сказанное президентом ОАК соответствует тому, что записано в «Основных положениях стратегии развития до 2025 года». До настоящего момента этот документ не вошел, однако коррективы в него внесла сама жизнь.

Так, для обеспечения потребностей российских ВВС планировалось создать легкий военно-транспортный самолет Ил-112В. До середины 2010 года военное ведомство исправно финансировало работы. И по плану самолета, и по его системам был достигнут существенный прогресс. Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО), где планировалось серийно собирать самолет, уже в первом квартале 2011 года рассчитывало завершить работы по плану и в том же году поднять машину. Однако летом 2010 года Минобороны приняло решение рекомендовать продолжить создание самолета с привлечением внебюджетных средств и использованием силовой установки

иностранного производства. В отсутствие внебюджетных денег заводу-финалисту и смежникам ничего не оставалось, как провести ревизию расходов и заморозить проект. «ВАСО пока прекратило работы. Решается вопрос о внебюджетном финансировании, но объем средств требуется довольно большой. Если ОАК изыщет источник финансирования и примет решение о дальнейшей реализации проекта, ВАСО возобновит программу», — сообщил технический директор воронежского предприятия Александр Ткачев. А поскольку интерес коммерческих эксплуатантов и инозаказчиков к этой машине не слишком велик, перспективы Ил-112 вновь становятся туманными: если в 2004 году этот проект, победив в конкурсе Минобороны, был включен в госпрограмму вооружений (ГПВ) до 2015 года, то в ГПВ-2020 его вполне может не оказаться.

Согласно планам ОАК, на класс выше (по грузоподъемности) должен был находиться средний многоцелевой транспортный самолет (МТС), реализация проекта которого предусматривалась совместно с Индией, а проектирование и строительство машины должно было вестись со-



САМОЛЕТЫ АН-124-100, НЕСМОТЯ НА СВОИ УНИКАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ДО СИХ ПОР ИСПОЛЬЗУЮТ ТЕХНОЛОГИИ 30-ЛЕТНЕЙ ДАВНОСТИ

