

ЕЩЕ ПОЛЕТАЕТ Между тем залогом концентрации государственного финансирования на этой программе стали успехи предшественника на гражданском поприще: уникальная конструкция грузовой кабины, большая грузоподъемность и надежность в эксплуатации позволили этому самолету в полном смысле завоевать рынок перевозок тяжелых и негабаритных грузов во всем мире. С момента первого полета в 1971 году было произведено почти 1 тыс. единиц Ил-76 в более чем 25 модификациях. Наиболее распространенная гражданская версия самолета Ил-76ТД позволяет перевозить 50 тонн груза на расстояние до 3600 км. «Несмотря на то что самолет имеет четыре не самых экономичных двигателя и должен иметь достаточно высокую стоимость летного часа, он до сих эксплуатируется в мире и имеет вполне приемлемую рентабельность», — отмечает Борис Рыбак. В подтверждение этого он приводит тот факт, что, несмотря на устаревшие технологии и несоответствие двигателей современным стандартам Международной организации гражданской авиации (ICAO), Ил-76 до сих пор летает в Европу, получая разовые разрешения на полеты.

По словам Николая Болтенкова, его компания в течение 16 лет эксплуатирует однотипный парк этих воздушных судов, укрепляя свои позиции в нише перевозок грузов на тяжелых рамповых грузовых самолетах. Примерно 95% всех операций компании — это перевозки грузов за рубежом, география полетов — Европа, Африка, Канада, Южная Америка, Юго-Восточная Азия, Ближний и Дальний Восток. Выручка компании за 2010 год — 2,2 млрд руб. Пополнение флота авиакомпания проводит постепенно, в увязке с расширением своего сотрудничества с международными заказчиками, в том числе за счет выигранных тендеров ООН. Самолеты компания арендует или приобретает на вторичном рынке в России и странах СНГ. Собственный парк до недавнего времени составлял шесть воздушных судов. «Самая старая машина у нас 1989 года выпуска, самая молодая — 1994-го», — рассказывает господин Болтенков. — Недавно мы купили еще четыре воздушных судна, которые имеют очень небольшую наработку, но долгое время простаивали и требуют вложений порядка \$3,5–4 млн каждый. Одну из этих машин мы уже подняли в воздух, работаем над вводом в строй остальных».

ПРОБЛЕМА В ДВИГАТЕЛЕ Николай Болтенков считает, что Ил-76 имеет только одну проблему — это двигатель Д30-КП, который не соответствует требованиям ICAO по эмиссии и шумам. По его словам, НПО «Сатурн» разработало и провело успешные испытания глубоко модернизированного двигателя Д-30КП-2, получившего название Д-30КП-3 «Бурлак». «Получился очень интересный для нас двигатель, который соответствует нормам четвертой главы ИКАО по шуму и эмиссии вредных веществ. На 1 тонну выросла тяга, на 11% снизился расход топлива, предполагалось в два раза увеличить назначенный ресурс», — отмечает господин Болтенков. Установку пермских двигателей ПС-90А-76 на свои ИЛ-76ТД, отработавшие половину календарного ресурса, Николай Болтенков считает «экономически неоправданной», поскольку для этого требуется проведение достаточно серьезной модернизации самолета, связанную с заменой пилонов и увязкой двигателя с остальными бортовыми системами. «Бурлак» же, аналогичный по конструкции «родному» для Ил-76 Д-30КП, этого не требует, и стоимость ремоторизации существующих самолетов приемлема для эксплуатанта.

В связи с этим господин Болтенков сожалеет, что Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) до сих пор не включила «Бурлак» в свою производственную линейку, хотя «Авиакон» был готов выступить стартовым заказчиком для НПО «Сатурн» и подтверждал свою потребность в 40–43 двигателях этого типа. Однако, по словам экспертов, позиция ОДК вполне объяснима с точки зрения экономики производителей двигателей. «Гораздо более эффективно сконцентрировать производство на выпуске современных ПС-90, счет которых в перспективе пойдет на сотни единиц, чем открывать линию для ремоторизации устаревающего парка самолетов», — отмечает глава аналитической службы «АвиаПорта» Олег Пантелеев.

Возможно учитывая именно это обстоятельство, грузовая авиакомпания «Волга-Днепр» пошла по иному пути: ее не испугали затраты на модернизацию самолета, и еще в 2002 году она самостоятельно инициировала производство в Ташкенте модернизированного самолета Ил-76ТД-90ВД (ВД — аббревиатура названия авиакомпания) с экономичными двигателями ПС-90. «В свое время мы обра-

тились ко всем эксплуатантам Ил-76 с предложением принять участие в этом проекте, но никто не согласился, поскольку слишком высоки были риски. При этом стоимость нового самолета составляет \$60 млн, тогда как эксплуатируемые старые 76-е стоят порядка \$2–3 млн», — рассказывает гендиректор компании «Волга-Днепр-Лизинг» Андрей Пахомов. Таким образом, авиакомпания построила уже три самолета (третий был поставлен уже через схему выкупа самолета у ОАК в мае 2010 года), а еще два находятся в производстве.

ЗАЛОЖНИКИ ПЕРЕГОВОРОВ Будущее остальных проектов ОАК по созданию транспортных самолетов остается неопределенным, или они утратили актуальность. Нет ни одного заказа на сверхтяжелый дальнемагистральный Ил-96-400Т. Воронежское акционерное самолетостроительное общество достраивает последнюю машину для местной авиакомпании «Полет», и на этом контракт на постройку четырех самолетов будет завершен. Кстати сказать, эти самолеты первоначально предназначались для грузовой «дочки» «Аэрофлота», но когда первые самолеты были уже почти готовы, она обанкротилась, и материнской авиакомпании самолеты оказались не нужны. В итоге, как рассказывают источники в авиапроме, воронежский перевозчик согласился принять эти машины с очень большими скидками к цене.

Судьба легендарного рампового грузовика Ан-124 «Руслан» (грузоподъемность свыше 120 тонн), несмотря на внимание общественности и высших представителей власти, также пока остается неопределенной. Вопреки поручению президента РФ Дмитрия Медведева на заседании госсовета в Ульяновске в ноябре 2009 года, в госпрограмме вооружений так и не появился заказ на 20 новых Ан-124. По словам представителей ОАК, этот самолет, как и Ил-76, нуждается в глубокой модернизации, так что по данному проекту нужно проводить комплекс научно-конструкторских разработок. Кроме того, для развертывания производства самолета в Ульяновске завод должен для начала поставить в серию Ил-476, поэтому начать сборку первых обновленных «Русланов» никак нельзя было бы раньше 2016–2017 годов. До этого времени Минобороны готово лишь отремонтировать в Ульяновске имеющийся парк из 22 машин. Между тем, в отличие от Ил-476,

на обновленный Ан-124 гражданские заказчики уже есть: только «Волга-Днепр» подтверждает желание приобрести порядка 40 таких самолетов.

Следует отметить, что эта программа, как и все другие разработки КБ Антонова, оказалась заложником непростых российско-украинских переговоров по разделению ответственности в производстве самолетов марки «Ан». Пока они вылились в создание СП «ОАК—Ан-124», но никаких определенных планов и программ взаимодействия обнародовано не было. В сфере ответственности этого СП будет находиться и средний транспортный самолет Ан-70. По рассказам источников в авиапроме, Минобороны РФ заинтересовано в производстве примерно 70 таких машин, однако пока авиастроители не определились даже с площадкой, на которой можно наладить это производство. Между тем Ан-70 все не устаревший проект с новыми двигателями и бортовым оборудованием, он даже принимал участие в европейском тендере (украинская разработка проиграла тогда европейскому проекту А-400М, как говорят, «по политическим причинам»).

Российско-индийский совместный проект создания среднего транспортного самолета под названием МТА (способен перевезти 20 тонн на 2000 км) уже много лет как завис на стадии проектирования. По словам представителя ОАК, совместное предприятие для разработки этого самолета наконец-то создано, правительства двух стран согласовали выделение финансирования на разработку самолета. Однако, как считают эксперты, это еще не является твердой гарантией того, что самолет в обозримой перспективе начнет летать. «Пока не видно ни динамичного развития проекта, ни каких-либо результатов деятельности», — отмечает Олег Пантелеев. — Пока мы наблюдаем затяжной процесс межправительственных согласований, а дальнейшее затягивание программы может привести к тому, что ВВС двух стран не получат нужных им машин в срок», — констатирует эксперт. Он добавляет, что не за горами появление в этом сегменте конкурента из Бразилии: по заказу местных ВВС концерн Embraer разрабатывает средний военный транспортный реактивный самолет KC-390, который вполне может занять нишу тактического самолета и добавить рисков программе МТА. ■



Корпорация «ОБОРОНПРОМ» — многопрофильная машиностроительная группа, объединяющая более 25 ведущих российских предприятий в области вертолетостроения и двигателестроения. Входит в состав ГК «Российские технологии». Суммарная выручка предприятий Корпорации в 2010 году превысила 190 млрд рублей.

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ



«Вертолеты России» — ведущий российский разработчик и производитель вертолетной техники для военной и гражданской авиации

«Объединенная двигателестроительная корпорация» — ведущая российская промышленная группа в сфере разработки и производства двигателей для авиации, ракет-носителей, электроэнергетики и газоперекачки

ОАО «ОБЪЕДИНЕННАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ «ОБОРОНПРОМ»
Россия, 107076, г. Москва, ул. Стромьинка, д. 27
e-mail: oboronprom@oboronprom.ru
www.oboronprom.ru

Приглашаем посетить наш павильон №С3
на Международном Авиационно-Космическом Салоне МАКС-2011
(16.08–21.08 2011, г. Жуковский)