



военно-транспортный самолет в 2004 году, в 2006 году самолет был включен в гособоронзаказ и государственную программу вооружений до 2015 года. Правда, сроки программы Ил-112 уже не раз сдвигались: еще полтора года назад предполагалось, что первый полет машина совершит в 2009 году. Но буквально в прошлом месяце гендиректор Воронежского авиационного завода (ВАСО), на котором будет собираться Ил-112, Виталий Зубарев, заявил, что первый опытный экземпляр будет собран только к декабрю 2010 года. Не исключено, что задержка программы Ил-112 связана и с проблемной экономикой ВАСО: за 2008 год выручка завода снизилась на 70,1% и он получил чистый убыток в 1,02 млрд рублей. Весной появилась информация о том, что производственные мощности завода могут резко сократиться, как и количество рабочих. Впрочем, глава ОАК Алексей Федоров почти сразу опроверг эти слухи, подтвердив, что в ближайшие годы площадка будет использоваться для производства регионального Ан-148 и военно-транспортного Ил-112.

Самый новый и одновременно самый далекий от реализации из российских проектов военно-транспортных самолетов — совместный российско-индийский средний самолет МТС (многоцелевой транспортный самолет, или в английском варианте Multirole Transport Aircraft). Машина будет делаться на основе проекта Ил-214, разработанного КБ Ильюшина в 1990-е годы. Договоренность о совместной разработке среднего самолета (грузоподъемность 20 тонн, дальность 2,5 тыс. км) на смену советскому Ан-12 была достигнута российскими «Иркутом» и авиационным комплексом имени Ильюшина с индийским аэрокосмическим концерном HAL еще в 2001 году. Самолет будет на первом этапе оснащаться двумя двигателями ПС-90А-76 — такими же, как на Ил-76. «Такая силовая установка несколько чрезмерна для машины с полезной нагрузкой 20 тонн», — признают в ОАК. Но это нужно, чтобы обеспечить ряд технических требований индийской стороны (высота аэродромов базирования до 3,3 км, эксплуатация в условиях жаркого климата до +35°C).

Больших проблем с потенциальным спросом на МТС не должно быть: Ан-12 летает более чем в 20 странах, но

УДАЧНЫЕ МОДЕЛИ, ТАКИЕ, НАПРИМЕР, КАК АМЕРИКАНСКИЙ C-130 HERCULES ПРОИЗВОДСТВА LOCKHEED MARTIN, ВЫПУСКАЮТСЯ УЖЕ БОЛЕЕ 50 ЛЕТ

не производится уже почти 40 лет (с 1972 года) и уже в ближайшее время потребует замены. Участие в проекте Индии также объясняется тем, что она была крупным эксплуатантом Ан-12. Участие в проекте HAL, который пообещал заказать 45 самолетов МТС, помогло обеспечить самолету большой гарантированный стартовый заказ. Крупнейшим стартовым заказчиком, разумеется, должны стать российские ВВС, которые после победы Ил-214 в армейском тендере в 2005 году объявили о планах закупки 100 машин.

Впрочем, некоторые на первый взгляд сильные стороны проекта МТС — его международный статус и наличие сразу двух крупных заказчиков — стали для программы и источником проблем. Необходимость согласования деталей проекта как российскими исполнителями и заказчиками, так и ВВС и военным ведомством Индии привели к длительным задержкам, связанным с бюрократическими процедурами. Межправительственное соглашение между Россией и Индией о реализации проекта было подписано только ноябре 2007 года, хотя его проект был готов уже за два года до этого. Российская сторона так долго не могла определиться со схемой финансирования проекта с учетом рупийного долга Индии перед Россией, что Индии пришлось пригрозить России выходом из проекта.

ПРОИЗВОДСТВО МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ИЛ-76 БЫЛО ПРЕКРАЩЕНО В УЗБЕКИСТАНЕ, НО В РОССИИ ТАК И НЕ НАЧАЛОСЬ

сейчас в России два — это среднемагистральный Ту-204С и дальнемагистральный Ил-96-400Т. Оба самолета были разработаны в советское время, и с продажей обоих лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко.» испытывает трудности. Ту-204С относительно удобный самолет для фидерных перевозок. Именно для этого их заказывает авиакомпания AirBridgeCargo (входит в группу «Волга-Днепр»), специализирующаяся на регулярных перевозках на дальние расстояния на Boeing 747: Ту-204 могут «развозить» крупные грузы авиакомпании по небольшим пунктам назначения. Самолет для фидерных перевозок востребован, подтверждают и в авиакомпании «Аэрофлот-Карго». Впрочем, пока у Ту-204С помимо AirBridgeCargo только один заказчик — кубинская Cubana Aviacion, которая уже получила две машины. Ту-204С — хороший проект, но большим ударом для него может стать программа конвертации самолетов А320 и А321 в грузовые версии. По цене машина будет сопоставима с Ту-204, а обслужить Airbus в Европе, да и в России, где их уже больше, чем пассажирских Ту-204, будет куда проще. Кроме того, пассажирская версия Ту-204 вызывает много нареканий в отношении своей надежности. Недавно оператор крупнейшего парка этих самолетов авиакомпания Red Wings заявила, что готова отказаться от них из-за многочисленных технических неприятностей, вызывающих задержки.

Эксперты считают, что у Ил-96 на российском рынке перспектив больше. Крупными авиакомпаниями в основном востребованы дальнемагистральные машины, говорит представитель «Аэрофлот-Карго» Наталья Русакова. Единственный твердый контракт на Ил-96-400Т во многом результат случая. Первые шесть машин у лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.» в 2003 году заказал «Аэрофлот» для своей грузовой «дочки» — и то только потому, что авиакомпании нужно было хоть как-то выполнять заключенное с Минэкономразвития в 1999 году соглашение на покупку российских самолетов, а принимать пассажирские Ил-96-300 он отказался. Впрочем, когда на ВАСО были изготовлены первые три грузовых самолета, «Аэрофлот» отказался принимать и их, ссылаясь на несоответствие машин техническому заданию. В результате ИФК удалось пристроить самолеты в авиакомпанию «Полет», которая купила три уже построенных Ил-96-400Т с опционом на остальные три. В ИФК ВГ сообщили, что четвертая машина находится в заделе. О возможных новых клиентах Ил-96-400Т в ИФК подробно не говорят, отмечая лишь, что ведут переговоры с рядом иностранных заказчиков. Впрочем, в «Аэрофлот-Карго» уверяют, что отказ от Ил-96-400Т не окончательный. Сейчас компания эксплуатирует американский MD-11. «Всем сейчас нужен низкобюджетный самолет грузоподъемностью около 80 тонн — сейчас единственное что-то похожее это Ил-96-400Т», — говорит пресс-секретарь Наталья Русакова. ■

В результате, как сообщили ВГ в ОАК, сейчас проект МТС находится на стадии уточнения аванпроекта, который должен быть утвержден на зачете первого этапа проектирования. В то же время, добавили в корпорации, на согласовании в правительстве находится пакет документов, которые определяют ход программы в дальнейшем, а кроме того, для создания совместного с Индией предприятия для реализации проекта готовится распоряжение президента. Но перед этим дивизиону «ОАК — гражданские самолеты» еще нужно будет получить разрешение Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству на совместные разработки с Индией. По последним данным, отставание МТС от параллельного проекта пассажирского самолета МС-21 составляет полтора года. Это значит, что российско-индийский самолет поднимется в воздух не раньше 2015–2016 годов.

ГРУЗЫ МИРНОГО ВРЕМЕНИ У рамповых самолетов российского производства за счет заказа Минобороны и ВВС стран третьего мира определенная гарантия спроса есть вне зависимости от рыночной ситуации. У грузовых коммерческих самолетов, конвертированных из гражданских, перспективы туманные. Таких проектов



ПОКА РОССИЙСКИЕ РАЗРАБОТЧИКИ ТОЛЬКО ПРОЕКТИРУЮТ ГРУЗОВИКИ, «АЭРОФЛОТ-КАРГО» ИСПОЛЬЗУЕТ ИНОСТРАННЫЕ MD-11



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА