

УЧЕБНО-БОЕВАЯ КОНКУРЕНЦИЯ

УЧЕБНО-БОЕВОЙ САМОЛЕТ ЯК-130 — РЕДКИЙ ПРИМЕР СОЗДАННОГО ПОСЛЕ РАСПАДА СССР ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВОГО ВОЕННОГО САМОЛЕТА, ИДУЩЕГО В ПРОИЗВОДСТВО: ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ ЯК-130 ДЛЯ МИНОБОРОНЫ УЖЕ СОБРАН. С НОВЫМ САМОЛЕТОМ ОКБ ЯКОВЛЕВА И КОРПОРАЦИЯ «ИРКУТ» РАССЧИТЫВАЮТ ЗАНЯТЬ ДО 50% МИРОВОГО РЫНКА ЕМКОСТЬЮ 4,5 ТЫС. МАШИН.

ПЕТР МИРОНЕНКО

МИГ ПРОТИВ ЯКА Немногие из проектов новых самолетов в постсоветском авиапроме дошли до этапа серийного производства. Учебно-боевой самолет Як-130 может стать таким редким примером. Самолет начали проектировать в январе 1991 года, когда ОКБ имени Яковлева подключилось к участию в конкурсе Минобороны по разработке учебно-тренировочного комплекса для военных пилотов. К этому времени основным учебным самолетом советских ВВС был чехословацкий L-39 — в СССР летало около 2 тыс. этих машин. Но к концу 1980-х L-39 устарел. На разработанном еще в 1960-е годы учебном самолете уже было невозможно осваивать истребители четвертого поколения, а имевшиеся L-39 начинали выработать ресурс. В конкурсе на право разработки новой машины, объявленном в конце 1990 года, помимо ОКБ Яковлева участвовали конструкторские бюро Сухого, Микояна и Мясищева. До производства дошли только два проекта из четырех — Як-130, разработавшийся совместно с итальянским производителем учебных самолетов Aeritalia, и МиГ-АТ ОКБ имени Микояна, создававшийся при участии французских Snecma и Turbomeca. Опытные образцы обоих самолетов выполнили первые полеты в 1996 году, они и стали участниками тендера российских ВВС на учебно-тренировочный самолет. МиГ-АТ имел неплохие шансы на победу, но самолет планировалось оборудовать французскими двигателями и авионикой. Як-120 в первоначальной версии тоже летал на двигателе ДВ-2С, права на который принадлежали словацкому производителю Rovazske Strojarne, но в серийном самолете уже было решено устанавливать двигатель AI-222-25, разработанный запорожским МБК «Ивченко-Прогресс» (финальная сборка мотора производилась на московском ММП «Салют»).

В 2002 году российские ВВС подвели итоги тендера на основную учебно-боевой самолет, объявив победителем Як-130, сочтя его преимуществами большую тяговооруженность и высокую маневренность. Важным фактором стало то, что Як-130, в отличие от чисто учебно-тренировочного МиГ-АТ, первоначально создавался как учебно-боевой, способный принимать участие в военных действиях. В таком самолете в начале 2000-х и нуждались российские ВВС. Кроме того, в конструкции машины была учтена возможность создания на его основе легкого ударного самолета.

К 2002 году ОКБ Яковлева уже три года занималось проектом самостоятельно. В 1999 году, когда дело дошло до конкретных переговоров о поставках самолета военно-воздушным силам России и европейских стран (это было целью участия в проекте Aeritalia), российскому бюро пришлось разойтись с итальянским партнером. Aeritalia выкупила у ОКБ Яковлева документацию Як-130 и на ее основе сделала очень похожий собственный самолет M-346 Master. Компании заключили неофициальное соглашение о разделе рынков сбыта своих машин: ОКБ Яковлева были отданы рынки стран СНГ и традиционные рынки сбыта советского вооружения, а Aeritalia — страны НАТО.

Проект МиГ-АТ после поражения в тендере ВВС РФ практически не получил дальнейшего развития. С конца 1990-х самолетом ОКБ Микояна интересовался ряд зарубежных заказчиков, в том числе Венесуэла, а также, по данным ВГ, Объединенные Арабские Эмираты и даже Польша. Но даль-



ше предварительных переговоров дело пока так и не пошло: отсутствие госзаказа МиГ-АТ со стороны российских вооруженных сил отпугнуло потенциальных заказчиков.

ПЕРВЫЙ В НЕБЕ Российские ВВС сделали первый предварительный заказ на производство Як-130 еще в 2002 году. Первый летный экземпляр был построен на нижегородском заводе «Сокол» и совершил первый полет в 2004 году.

Производство самолетов было поручено нижегородскому авиазаводу «Сокол» (при формировании Объединенной авиастроительной корпорации завод вошел в ее состав), на котором строились и опытные образцы. Однако на «Соколе» будет собрана только эта первая партия машин — в дальнейшем производство планируется перенести на Иркутский авиазавод, владелец которого корпорация «Иркут» в 2002 году стала также владельцем ОКБ Яковлева. Первоначально Иркутский завод поставил для Як-130 только крыло. Контракт на 12 Як-130 российские ВВС до сих пор не расширили, но самолет включен в Государственную программу вооружения России на 2007–2015 годы, в рамках которой планируется поставка 60 машин до 2015 года. В перспективе потребность ВВС в Як-130 эксперты «Иркута» оценивают в 300 машин.

На МАКС-2009 Як-130 будет представлен в двух вариантах: одним самолетом в конфигурации для российских ВВС и одним — в экспортном варианте, с приборами, градуированными в британской системе мер. Як-130 создавался в расчете на крупные экспортные заказы, этому способствовала и кооперация «Яковлева» с итальянцами. В том числе и поэтому конструкторы решили пойти по пути создания учебно-боевого самолета: на мировом рынке чисто тренировочные машины с каждым годом востребованы все меньше. Пока успехи Як-130 на внешнем рынке сравнимы с успехами на внутреннем: есть один заказ на поставку 16 самолетов для ВВС Алжира. Контракт был подписан еще в 2006 году во время визита в Алжир президента России Владимира Путина. Выполнение алжирского контракта сразу досталось Иркутскому авиазаводу. В июне в Ле-Бурже, где также демонстрировался Як-130, президент «Иркута» Олег Демченко заявил, что 6 из 16 самолетов будут поставлены Алжиру в 2010 году.

Алжир пока остается единственным иностранным заказчиком Як-130. Впрочем, в «Иркуте» говорят, что за

ЧТО ТАКОЕ ЯК-130

Двухместный учебно-боевой самолет Як-130 предназначен для подготовки летчиков фронтовой авиации. Самолет представляет собой моноплан классической схемы со средне-расположенным стреловидным крылом и цельноповоротным горизонтальным оперением. Развитые наплывы перед крылом обеспечивают возможность устойчивого управляемого полета на углах атаки до 40°.

Является одним из основных компонентов учебно-тренировочного комплекса, включающего также интегрированную систему объективного контроля, учебные компьютерные классы, процедурные, пилотажные и специализированные тренажеры. По аэродинамической компоновке и летно-техническим характеристикам дозвукового полета Як-130 аналогичен современному реактивному истребителю.

НА УЧЕБНОМ L-39 (СЛЕВА) ЛЕТАЛИ ВСЕ ВОЕННЫЕ ПИЛОТЫ СТРАН ВАРШАВСКОГО ДОГОВОРА. ПРИШЕДШИЙ ЕМУ НА СМЕНУ ЯК-130 ПОКА НЕ ЖДУТ ДАЖЕ В СНГ



2008–2009 годы корпорация уже получила более 200 предварительных заявок на самолет. Объем мирового рынка учебно-тренировочных самолетов в «Иркуте» оценивают в 4,5 тыс. штук.

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Большинство учебных самолетов, стоящих сейчас на вооружении мировых армий, действительно разрабатывались самое позднее в 80-х годах. Наряду с чешскими L-39 (они до сих пор стоят на вооружении ВВС стран, ранее входивших в Варшавский договор) основу флота военных учебно-тренировочных самолетов составляют британские BAe Hawk (летает около 900 экземпляров), американские T-38 (построено более 1 тыс.) и германско-французские Alpha Jet. Еще в конце прошлого века самым серьезным потенциальным конкурентом Як-130 на экспортных рынках считался Hawk. Но в последние годы британский самолет сдает позиции, даже несмотря на его сильные стороны — надежность и наличие большого числа модификаций.

Конечно, не все конкуренты Як-130 устарели. В странах НАТО сильные позиции у его «двойника» итальянского M-346. Aeritalia в 2003 году вошла в концерн Alenia Aeronautica, а в 2008-м заключила маркетинговое соглашение с американской Boeing, предусматривающее совместное продвижение M-346. В следующем десятилетии компании смогут вместе участвовать в тендере на замену более 500 учебных T-38, находящихся на вооружении американских ВВС. Соперником M-346 на американском тендере, скорее всего, будет еще один самолет нового поколения — T-50, разработанный южнокорейской Korea Aerospace Industries совместно с американской Lockheed Martin. На оба самолета получе-

Перепрограммируемая система управления Як-130 позволяет имитировать практически любой существующий самолет поколения «4» и «5», как российского, так и зарубежного производства. Отличается высокой автономностью базирования, в том числе на грунтовых аэродромах.

ны крупные заказы от ВВС их родных стран — Италии и Южной Кореи. Первый раз эти машины встретились в тендере на поставку 48 учебно-тренировочных самолетов в ОАЭ в начале года. Выиграл M-346. Третий самолет, который теоретически может стать конкурентом Як-130, — китайский L-15, он, как и M-346, имеет много общего с российским самолетом. Китайцев консультировало ОКБ Яковлева, они использовали тот же украинский двигатель AI-222-25, только в необходимой для сверхзвуковых скоростей форсированной модификации. И, наконец, четвертый потенциальный конкурент — чешский L-159T1, созданный на базе L-39.

Больше всех на Як-130 по характеристикам, что неудивительно, похож итальянский M-346, хотя он дороже (\$15–20 млн против \$10–15 млн за Як-130). В «Иркуте» напоминают о соглашении ОКБ Яковлева с Alenia Aeronautica, в соответствии с которым Як-130 не может продаваться в странах НАТО, а M-346 — в страны СНГ. Но в третьих странах между моделями развернется конкуренция. Оба самолета уже участвуют в тендере на поставку учебно-боевых самолетов Индии. На некоторых рынках достоинства M-346 — соответствие стандартам НАТО и хороший двигатель — могут обернуться недостатками: не все страны захотят приобрести самолет с американскими комплектующими. Второй самолет, который мог бы стать дозвуковым конкурентом Як-130, — недорогой чешский L-159 — переживает не лучшие времена из-за невысокого спроса.

Корейский T-50 назвать непосредственным конкурентом Як-130 еще труднее: самолет создавался специально для маневров на сверхзвуковой скорости и имеет соответствующую специфику — высокую стоимость (более \$20 млн) и высокое потребление горючего: примерно в три раза больше, чем у Як-130. Китайский L-15 тоже сверхзвуковой самолет. Его перспективы пока трудно оценить, потому что по времени программа учебного самолета КНР отстает от конкурентов: летные испытания новой модели начались только в 2006 году, и вопрос о серийном производстве машины пока не ясен. В «Иркуте» отмечают, что репутация китайского авиапрома оставляет желать лучшего, а стоит китайский самолет примерно столько же, сколько российский.

Учитывая обстановку на рынке, в «Иркуте» называют своей стратегической целью занять с Як-130 до 50% мирового рынка. Очевидно, что по политическим и военным причинам некоторые рынки (например, большинства стран НАТО) будут для российского самолета закрыты. Приоритетными для себя рынками корпорация называет Россию, СНГ, Азию, Африку, Латинскую Америку. На примере Алжира видно, что основными заказчиками станут страны СНГ и традиционные импортеры советского и российского оружия — развивающиеся страны, находившиеся в сфере влияния СССР. В то же время очевидно, что для завоевания такой большой доли рынка самолет необходимо продвигать в третьи страны. Поэтому ближайшей большой проверкой для Як-130 будет тендер на поставку 56 учебно-тренировочных самолетов ВВС Индии, объявленный в марте. Предложение об участии в тендере получили и ОКБ Яковлева, и почти все его конкуренты: Alenia Aeronautica с M-346, Korean Aerospace Industries с T-50, чешская Aero Vodochody с L-159, BAe Systems с Hawk и даже КБ Микояна с МиГ-АТ. ■

ПО ДОГОВОРЕННОСТИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЯК-130 НЕ МОЖЕТ ПРОДАВАТЬСЯ В СТРАНЫ НАТО, А M-346 — В СТРАНЫ СНГ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА