

АЭРОКОСМИЧЕСКОЕ ОБЗОЗРЕНИЕ

01.2019

аналитика • комментарии • обзоры

AEROSPACE REVIEW

ИЛ-276: ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН



Российская
программа создания
среднего
военно-транспортного
самолета

Армия и флот –
единственные союзники
России

стр. 20

Космические итоги
2018 года

стр. 62

Airshow China 2018

стр. 86

«АЭРОКОСМИЧЕСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ» №1 (97) 2019

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС77-74037 от 19 октября 2018 г.

Учредитель -
ООО «Аналитические издания
Оборонно-промышленного комплекса»

Генеральный директор

Ильдар Бедретдинов

Помощник генерального директора

Татьяна Крылова

Исполнительный директор

Руслан Нагавкин

Главный редактор

Игорь Васильев

Начальник отдела рекламы

Ринат Бедретдинов

Директор по спецпроектам

Георгий Карвовский

Принт-директор

Татьяна Хрипкова

Дизайн, верстка

Василий Изъюров

Корректор

Анна Калинкина

Менеджер по реализации

Джаваншир Панахов

В номере использованы фото и рисунки:

Игоря Афанасьева, Сергея Балаклеева, Александра Беляева, Владимира Виноградова, Дмитрия Воронцова, Ефима Гордона, Виктора Друшлякова, Михаила Дюрягина, Андрея Жирнова, Дмитрия Комиссарова, Алексея Михеева, Валерия Мукина, Алексея Нагаева, Александра Разводова, Виктора Разумова, Владимира Ригманта, Павла Новикова, Сергея Пилипенко, Дмитрия Пичугина, Олега Подкладова, Сергея Сергеева, Сергея Скрынникова, Фёдора Смирнова, Сергея Суворова, Сергея Солдаткина, Валерия Соломахина, Максима Сураева, Аркадия Чирятникова, Сергея Юргенсона, «Интерфакс-АВН», ТАИТК им. г.М. Бериева, Boeing, Airbus, CFMI а также КБ, авиазаводов, авиакомпаний, прессы-службы Роскосмоса и с сайта www.airliners.net.

Список агентств, где можно оформить подписку на журнал «Аэрокосмическое обозрение»:

1. ООО «Урал-Пресс», Свердловская обл, г. Екатеринбург, Энгельса ул, дом 36, оф.701 Почтовый адрес/ Московское представительство: 127015, г. Москва, Новодмитровская ул, дом 5А, стр. 4, тел.: (495) 789-86-36/37, 961-23-62;
2. ООО «Агентство «Книга-Сервис» (АО «АРЗИ»), г. Москва, ул. Кржижановского, д. 14, корп. 1, тел.: (499) 129-72-12, 124-94-49, www.akc.ru, www.rucont.ru;
3. ЗБС «Университетская библиотека онлайн» (ООО «Некс-Медиа»), г. Москва, ул. Обручева, д. 34/63, стр. 1, тел.: (495) 334-72-11, www.bibliodub.ru;
4. ООО «Информнаука», г. Москва, ул. Усиевича, д. 20, оф. 7, тел.: (495) 787-38-73 доб. 6120, 6121;
5. ООО Агентство подписки «Деловая пресса», г. Москва, Мажоров пер., д. 14, стр. 14, тел.: (495) 962-11-11;
6. «МК-Периодика», г. Москва, ул. Электродная, д. 10, тел.: (495) 672-71-93, www.periodicals.ru;
7. Представительство фирмы «Ист Вью Информэйшн Сервисез», г. Москва, ул. Азовская, д. 6, корп. 3, тел.: (495) 777-65-57, 777-65-58;
8. Редакция журнала «Аэрокосмическое обозрение» (ООО «АИ ОПК», г. Москва, ул. Образцова, д. 7, тел.: (495) 980-5058, 980-73-26).

Подписка за рубежом:

1. <http://pressaru.eu>
2. ООО «УП «Урал-пресс», Ирина Гусельникова (менеджер департамента экспорта) export@ural-press.ru, тел.: +7 (499) 705 91 55

Продукцию нашего издательства можно приобрести:

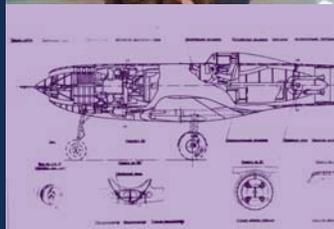
1. Клуб-магазин «Техника молодежи», г. Москва, СК «Олимпийский», подъезд №9, 3 этаж, тел.: (495) 933-64-41;
2. Магазин при Центральном Доме Авиации и Космонавтики им. Фрунзе, г. Москва, ул. Красноармейская, д. 4, тел.: (495) 612-38-01.
3. Редакция журнала «Аэрокосмическое обозрение» (ООО «АИ ОПК», г. Москва, ул. Образцова, д. 7, тел.: (495) 980-5058, 980-73-26).

На 1-й стр. обл.: перспективный средний транспортный самолет Ил-276

Рис. А. Жирнова.

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ.....	4
ИЛ-276: ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН Российская программа создания среднего военно-транспортного самолета.....	10
АЭРОСИЛА: ВСЕГДА ВВЕРХ	18
АРМИЯ И ФЛОТ – ЕДИНСТВЕННЫЕ СОЮЗНИКИ РОССИИ.....	20
ЧАСТНЫЕ «АГРЕССОРЫ»	28
СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗРАБОТКИ БОЕВЫХ БЛА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ	36
«ТОМКЭТ» В ИРАНЕ	42
«ПОЛУРЕАКТИВНЫЕ» ИСТРЕБИТЕЛИ ЦАГИ	50
ЛЕТАЮЩИЕ ТРАНСФОРМЕРЫ Конвертопланы на военной службе.....	56
КОСМИЧЕСКИЕ ИТОГИ 2018 ГОДА	62
РАКЕТЫ-НОСИТЕЛИ ЛЁГКОГО И СВЕРХЛЁГКОГО КЛАССА.....	72
АЭРОКОСМИЧЕСКИЙ САЛОН В ЧЖУХАЕ: РОССИЙСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ	80
AIRSHOW CHINA 2018	86
ТРИУМФ КИТАЙСКОГО ОРУЖИЯ.....	86
ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ ЖЕТОНЫ «ЗА ПОЖЕРТВОВАНИЯ НА ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ» И СОВРЕМЕННЫЕ С ИЗОБРАЖЕНИЯМИ САМОЛЕТОВ	94



Авторы опубликованных в журнале материалов несут ответственность за точность приведенных фактов, а также использование сведений, не подлежащих открытой печати. Все авторские права защищены. Перепечатка, размножение (электронное копирование, фотографирование, ксерокопирование, аудиокопирование, видеокопирование и другие виды копирования) всех материалов журнала запрещены без предварительного разрешения владельца авторского права. Ссылка на «Аэрокосмическое обозрение» при перепечатке обязательна.

© «Аэрокосмическое обозрение», 2019

Комплекс испытаний МиГ-35 закончится в 2019 г.



РСК «МиГ» планирует закончить полный цикл испытаний новейшего легкого истребителя МиГ-35 в следующем году. Об этом заявил генеральный директор РСК «МиГ» Илья Тарасенко.

Как пояснил Тарасенко, сейчас самолет находится на стадии производства и в ближайшее время первая партия из шести самолетов поступит в ВКС РФ. В то же время окончательные испытания самолета должны закончиться в 2019 г. По словам гендиректора РСК «МиГ», завод способен производить по 36 машин в год и в перспективе заменить весь парк МиГ-29 на МиГ-35. Также в случае необходимости на базе этого самолета может быть создана корабельная версия истребителя.

Тарасенко отметил, что сейчас прорабатывается вариант установки на самолет РЛС с АФАР, уже имеется опытный экземпляр станции для установки на МиГ-35 и в дальнейшем такая антенна будет установлена на самолет.

Также в корпорации упомянули, что МиГ-35 участвует в индийском тендере на поставку 110 многофункциональных истребителей ВВС Индии. На данном этапе индийские военные получили все необходимые документы по самолету и изучают предложение.

МиГ-35 — новейший многоцелевой истребитель поколения 4++, который является дальнейшим развитием самолетов МиГ-29К/КУБ и МиГ-29М/М2. По заявлению разработчиков, МиГ-35 смогут применять весь спектр существующего и перспективного авиационного вооружения.

Авиаполк ЮВО пополнился модернизированными Су-27СМ3



В смешанное авиационное соединение 4-й армии ВВС, дислоцированное в Краснодарском крае, поступили 3 модернизированных истребителя поколения Су-27СМ3, сообщает bmpd.

Самолеты совершили перелет из Комсомольска-на-Амуре (Хабаровский край), преодолев 10 тыс. км с двумя промежуточными посадками в Новосибирской и Челябинской областях.

Ресурс напоминает, что Су-27СМ3 является наиболее совершенным вариантом модернизации строевых истребителей. Самолеты оснащены более мощными двигателями, имеют большую маневренность и дальность полета.

Первые 12 Су-27СМ3 были созданы на КНААЗ в 2010-2011 годах по заказу Минобороны из непоставленных в КНР машинокомплектов Су-27СК. Затем в 2015 году военное ведомство заказало модернизацию 36-ти строевых Су-27С(П), которые предназначались для авиаполка, дислоцированного в Крыму. Однако в дальнейшем программа модернизации истребителей была пересмотрена и, видимо, кардинально сокращена. В итоге к концу 2017 года предприятие сдало лишь четыре Су-27СМ3. Все они были отправлены в Краснодарский край.

Теперь КНААЗ сдал еще 3 модернизированных истребителя. Дальнейшая судьба программы Су-27СМ3 остается неопределенной. Хотя, по данным ресурса, предприятие завершит модернизацию еще нескольких самолетов с целью доукомплектования этим типом второй эскадрильи 3-го смешанного полка, дислоцированного на Кубани.

Британское Минобороны заказало еще 17 истребителей F-35B Lightning II



Великобритания закупает еще 17 новейших истребителей F-35B, тем самым вдвое увеличивая количество самолетов этого типа, стоящих на вооружении британского флота на настоящий момент. Об этом заявил министр обороны Соединенного Королевства Гэвин Уильямсон.

Глава британского оборонного ведомства по этому поводу заявил, что Великобритания удваивает флот истребителей F-35, закупая 17 новых истребителей и таким образом доводя общее количество «самолетов-невидимок» пятого поколения до 35. При этом он добавил, что заказанные 17 самолетов поступят из США в течение 2020-2022 гг. и станут дополнением к 16 уже базирующимся на базе ВВС Marham в Великобритании и в США F-35B. Заказ на еще два аналогичных самолета был размещен раньше. На данный момент F-35B, считающиеся самыми дорогими современными истребителями, проходят летные испытания на достаиваемом Британией авианосце Queen Elizabeth.

Ранее сообщалось, что всего Великобритания планирует закупить 138 самолетов семейства Lockheed Martin F-35B Lightning II. До 2021 г. правительство королевства потратит на истребители более £12 млрд.

F-35B – многоцелевой сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик 5 поколения с ук-

роченным взлетом и вертикальной посадкой, созданный с применением технологии «стелс». Самолет специально разрабатывался для нужд морской пехоты США и ВМС Британии.

NI: Часть истребителей F-22 Raptor могут превратить в беспилотники



Какую-то часть американских истребителей пятого поколения F-22 Raptor могут в следующем году переделать в беспилотники. Самолеты предполагается оснастить уникальной роботизированной системой, после установки, которой будет возможно удаленное пилотирование истребителя, пишет журнал National Interest.

По данным издания, для превращения F-22 Raptor в дрон для ВВС США разрабатывается набор программно-аппаратного обеспечения Aircrew Labor In-Cockpit Automation System, или сокращенно ALIAS. В разработке участвует Управление перспективных исследовательских проектов Министерства обороны (DARPA). Готовность программы ожидается в 2019 г.

Программа переделки истребителей в беспилотники с удаленным управлением стартовала не на пустом месте. В Соединенных Штатах уже разрабатывалась концепция удаленного управления роботизированным устройством на примере вертолета UH-60 Blackhawk. Причем на испытаниях для управления бортовых систем вертолета использовался обычный планшет со специализированным программным обеспечением.

В Минобороны США на программу ALIAS возлагают большие надежды. Планируется, что со временем программа будет развиваться, и в недалеком будущем будет создаваться на основе нейросети, способной самообучаться. По мнению американских экспертов, это позволит действовать беспилотным самолетам в одном строю с пилотируемыми машинами.

В проблемах Sukhoi Superjet 100 обвинили Францию



Малый налет российских самолетов Sukhoi Superjet 100 связан с особенностями части двигателя SaM146, поставляемой французской компанией Safran, сообщили принад-

лежащей семье Демьяна Кудрявцева газете «Ведомости» топ-менеджеры четырех авиакомпаний, эксплуатирующих данные лайнеры, и три человека, близкие к лизинговым компаниям, покупающим такие суда.

Проблемы у SaM146 возникают в горячей части двигателя, где сжигается топливо. «В камерах сгорания или маслосборниках могут появляться трещины уже после двух-четырех тысяч часов полета (то есть уже на втором году эксплуатации самолета), а иногда и после 1000 часов полета. Двигатель необходимо отправлять на капитальный ремонт. Хотя производитель обещает, что до капремонта двигатель должен работать семь с половиной-восемь тысяч часов», — пишет издание.

Данная особенность части SaM146, поставляемой Safran, является «конструктивным недостатком», считает один из собеседников «Ведомостей». Причина возникновения трещин в двигателях неизвестна.

«Для исправления проблем в горячей части двигателя нужны серьезные инвестиции, в том числе в расширение производства, но Safran не хочет этого делать», — приводит издание мнение сотрудника одной из лизинговых компаний.

Газета добавляет, что на старте программы планировалось выпустить 1300 единиц Sukhoi Superjet 100, тогда как в настоящее время это количество уменьшилось до 595.

Ремонт вышедшего из строя двигателя стоит от двух до пяти миллионов долларов и длится два месяца, говорят два собеседника. Ремонт двигателя производитель осуществляет за свой счет, однако за аренду подменного двигателя платит сама авиакомпания.

Первый экземпляр Ил-112В отправлен на аэродромные испытания



В Воронеже прошла церемония передачи первого военно-транспортного самолета Ил-112В на предварительные летные испытания, сообщает пресс-служба Дивизиона транспортной авиации Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Согласно сообщению, процедура передачи первого летного образца Ил-112В прошла на воронежском авиастроительном предприятии ПАО «ВАСО». Самолет передан на летно-испытательную станцию (ЛИС), где будет проведен весь комплекс аэродромных испытаний самолета, по итогам которых будет принято решение о готовности самолета к первому полету.

Легкий военно-транспортный самолет Ил-112В создается для замены в транспортной авиации самолетов Ан-26 и Ан-24, ресурс которых в скором времени будет выработан. Самолет предназначен для транспортиров-

ки военнослужащих, военной техники, различных видов вооружений и других грузов. Грузоподъемность составляет 5 тонн, дальность полета - 5 тысяч км, самолет способен приземляться и взлетать с грунтовых аэродромов. По предварительной информации Минобороны РФ планирует заказать 62 новых самолета.

Воронежский авиазавод планирует закрыть производство Ан-148



ПАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» планирует остановить производство и реализацию самолетов Ан-148, о чем сказано в финансовом отчете компании за III квартал 2018 года, причем в отчете за II квартал этого года в планах на будущее компания указывала о дальнейшем производстве этих самолетов.

Стало известно, что убытки ВАСО выросли за первые девять месяцев текущего года до 1.2 млрд. рублей. При этом еще в сентябре прошлого года убытки компании составляли лишь 471 млн. рублей.

Выручка компании снизилась с 3,6 млрд. за январь-сентябрь 2017 года до 3,19 млрд. рублей за этот же период текущего года. Из них 1 млрд. рублей составили продажи самолета Ан-148. Выручка от техобслуживания сократилась более чем в два раза, с 249 млн. до 123 млн. рублей.

Как известно, после крушения самолета Ан-148 «Саратовских авиалиний», забравшего жизни 71 человека, Росавиация запретила авиоперевозчику эксплуатацию этих самолетов, а Ространснадзор приостановил использование данной модели во всех парках российских авиакомпаний.

На данный момент самолеты Ан-148 используются авиакомпанией «Ангара», ВВС и МЧС России и специальным летным отрядом «Россия».

В Ульяновске планируют ускорить сборку Ил-76МД-90А



Пресс-служба Авиакомплекса Ильюшина, являющегося головной компанией дивизиона транспортной авиации ОАК, сообщает о

работе по увеличению темпов производства самолетов Ил-76МД-90А. В частности, речь идет о том, что уже в текущем году в опытную эксплуатацию будет введена поточная линия бесстапельной сборки самолетов. Серийный запуск должен состояться в 2019 г.

Монтаж самой крупной в нашей стране поточной линии начат на предприятии «Авиастар-СП», находящемся в Ульяновске. На таких роботизированных станциях стыковка отсеков фюзеляжа самолета, крыла, а также хвостового оперения осуществляется в автоматическом режиме. Преимущество использования таких технологий состоит в том, что существенно сокращается время операций на отдельных участках линии. Соответственно, сокращается и время, необходимое на сборку самолета.

По аналогичной технологии, по некоторым данным, будет осуществляться и сборка воздушных танкеров Ил-78М-90А.

Тяжелый военный транспортник Ил-76МД-90А представляет собой глубокую модернизацию самолета Ил-76МД. Помимо транспортировки людей и грузов самолет ВТА может применяться для тушения пожаров. Максимальная взлетная масса самолета составляет 210 тонн.

Ранее сообщалось, что Россия намерена создать совместное с Казахстаном предприятие по производству модернизированного варианта легкого самолета Ил-103. Планируется, что производство будет создано на казахстанской территории. Речь идет о четырехместном одномоторном поршневом пассажирском самолете.

Армейская авиация ЮВО получила партию вертолетов Ка-52 «Аллигатор»



Южный военный округ пополнился новыми ударными вертолетами Ка-52 «Аллигатор». Партия из шести машин поступила на вооружение в соединение и воинскую часть армейской авиации ЮВО на Кубани и в Ростовской области, сообщает пресс-служба округа.

Как пояснили в военном ведомстве, новые вертолеты были доставлены с завода-изготовителя на аэродромы базирования в разобранном виде самолетами военно-транспортной авиации ВКС РФ. В ближайшее время сборка винтокрылых боевых машин будет произведена силами инженерно-технического персонала на аэродромах базирования. Инженеры и техники прошли переобучение для дальнейшей эксплуатации вертолетов Ка-52 «Аллигатор». Первые вылеты боевых машин запланированы с 1 декабря этого года.

Боевой ударный вертолет Ка-52 «Аллигатор» является модернизированной версией Ка-50 «Черная акула». Он имеет лучшие аэродина-

мические характеристики и менее заметен для радаров. Предназначен для уничтожения танков, бронированной и небронированной боевой техники, живой силы и вертолетов противника, в любых погодных условиях и в любое время суток. Может обеспечивать огневую поддержку десанта, вести патрулирование и сопровождать военные колонны.

Всего в рамках программы вооружения 2018-2027 гг. Минобороны намерено закупить 114 вертолетов Ка-52 «Аллигатор».

Вертолет Ми-38Т совершил первый полет



Летчики-испытатели Московского вертолетного завода им. М.Л.Миля холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках программы предварительных испытаний совершили полет на первом образце вертолета Ми-38Т, изготовленном Казанским вертолетным заводом по заказу Министерства обороны России.

В дальнейшем в ходе совместных специальных летных испытаний системы и оборудование вертолета Ми-38Т будут проверены на соответствие требованиям технического задания Минобороны РФ.

«Появление первого образца Ми-38Т это, безусловно, важное событие и для холдинга, и для Министерства обороны, которому уже в следующем году предстоит начать эксплуатацию вертолетов данного типа. Нам удалось создать машину с выдающимися летно-техническими характеристиками, аналогов ей еще не было в истории отечественного вертолетостроения. В ближайшее время мы ожидаем начала совместных летных испытаний, по итогам которых будут спланированы дальнейшие закупки вертолетов Ми-38Т для нужд ВКС в рамках государственной программы вооружений 2018-2025 годов», - заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

«Успешный первый полет Ми-38Т – несомненный успех российского вертолетостроения. Это уникальная машина, созданная полностью на основе отечественных компонентов. Транспортная модификация Ми-38Т обладает большим потенциалом с точки зрения наращивания ее функционала и возможностей. На ее базе могут создаваться различные специализированные версии, в том числе вертолет для арктических условий эксплуатации», - сказал индустриальный директор авиационного кластера Ростеха Анатолий Сердюков.

Ми-38Т создан на базе сертифицированного гражданского вертолета Ми-38 с дооснащением для решения транспортных-десантных задач. На вертолете предусмотрена возможность переоборудования в санитарный вари-

ант и установка дополнительных топливных баков для увеличения дальности полета

«Вертолеты типа Ми-38 займут востребованную нишу, поскольку потребность в такой машине уже давно испытывают компании нефтегазового сервиса, а также в ряде гражданских отраслей промышленности. Первые поставки машин этого типа в войска начнутся в 2019 году», - отметил Министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров. По его словам, Минпромторг России рассмотрит возможность проработки мер государственной поддержки поставок вертолетов. «Кроме того, учитывая высокий экспортный потенциал Ми-38 и интерес иностранных заказчиков к подобным вертолетам, не исключено его дальнейшее продвижение за пределами российской Федерации», - подчеркнул глава Минпромторга России.

Кроме того, Денис Мантуров отметил, что Ми-38Т имеет высокую степень автоматизации: «Пилотажно-навигационный комплекс позволяет выполнять в автоматическом режиме полет по заданному маршруту и заход на посадку, стабилизацию пространственного положения на любом режиме полета, а также автоматическое висение».

Ми-38 оснащен новыми высокоэффективными двигателями ТВ7-117В отечественного производства, интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом с индикацией данных на пяти ЖК-дисплеях, взрывобезопасной протектированной топливной системой. Также вертолет оснастили дополнительными опорами на шасси для посадки на мягкий грунт и снег. Установленный интегрированный комплекс бортового оборудования ИБКО-38 предоставляет экипажу информацию в полном объеме с высоким качеством, обеспечивающую высокий уровень безопасности выполнения полетов. В салоне вертолета расположены легкосъемные кресла, съемное санитарное оборудование и рольганговое оборудование для транспортировки грузов.

Области применения вертолетов Ми-38 – перевозка грузов и пассажиров, поисково-спасательные операции, VIP-перевозки. Все это - в широком диапазоне климатических условий, включая морской, тропический и холодный климат.

АО «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) – один из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли, единственный разработчик и производитель вертолетов в России. Холдинг образован в 2007 г. Головной офис расположен в Москве. В состав холдинга входят пять вертолетных заводов, два конструкторских бюро, а также предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий, авиаремонтные заводы и сервисная компания, обеспечивающая послепродажное сопровождение в России и за ее пределами. Покупатели продукции холдинга – Министерство обороны России, МВД России, МЧС России, другие государственные заказчики, авиакомпании «Газпром авиа» и UTair, крупные российские и иностранные компании.

Минобороны определилось с обликом перспективного скоростного вертолёта



Минобороны наконец-то определилось с проектом российского перспективного скоростного вертолёта, способного развивать скорость до 400 километров в час. Из проектов, представленных двумя советскими/российскими вертолетными школами, военное ведомство выбрало одноосную схему КБ Миля, сообщает РИА Новости со ссылкой на информированный источник.

Как сообщает издание, Минобороны выбрало одноосную схему, проект нового вертолета уже успешно защищён в Минобороны России. На настоящий момент речь пока идет о вертолете, способном развивать скорость 400 км/час. Ранее в «Вертолетах России» заявляли, что представят военному ведомству концепции скоростного вертолета до конца этого года.

Генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский сообщал, что первый опытный прототип скоростного вертолета поднимется в воздух в 2019 г. Летящая лаборатория по созданию перспективного скоростного вертолета (ЛСВ) на базе Ми-24, впервые поднявшаяся в воздух в январе 2017 года, достигла скорости порядка 400 километров в час, на ней уже испытаны лопасти несущего винта.

Отметим, что на западе также существует программа создания такой скоростной машины. Фирма Sikorsky создала скоростной вертолет S-97 Raider, построенный по соосной схеме. Российский проект скоростного вертолета по соосной схеме от КБ «Камова», представленный этой осенью, на данный момент Минобороны РФ, видимо, не рассматривается.

Австралия выбрала американские беспилотники



Министерство обороны Австралии подвело итоги объявленного тендера на поставку вооруженным силам страны беспилотников большой продолжительности полёта (MALE-класс). Как сообщает «Warspot» со ссылкой на портал defensenews.com, победителем тендера Project Air 7003 Phase 1 стала американская компания General Atomics Aeronautical Systems.

Согласно условиям тендера, победившая американская компания поставит BBC Австралии беспилотники MQ-9 Reaper Block 5 или MQ-9B

Skyguardian, на данный момент австралийцы еще не определились с моделью. Всего в планах австралийского министерства обороны значится закупка от 12 до 16 дронов MALE - класса на общую сумму от 1 до 2 млрд. австралийских долларов (0,75–1,5 млрд. американских).

Минобороны Австралии планирует получить первые дроны уже в 2020–2021 гг., а спустя два года отправить их на боевое дежурство.

Кроме этого, австралийские военные заявили о планах закупить в Соединенных Штатах семь беспилотников MQ-4C Triton. Сделка оценивается в 5,2 млрд. долларов, а поставку дронов планируется начать в 2023 г. с окончанием в 2025. Беспилотники планируется использовать совместно с самолетами-разведчиками P-8A Poseidon в патрулировании акватории Южно-Китайского моря.

Египет заказал партию модернизированных китайских дронов Pterodactyl-1D



Египет закупает еще одну партию китайских модернизированных разведывательно-ударных беспилотников Pterodactyl-1D, соответствующее соглашение было подписано в рамках авиакосмического салона, прошедшего в начале ноября в китайском Чжухае, сообщает блог bmpd со ссылкой на китайские СМИ.

Согласно публикациям китайских СМИ, египетское министерство обороны заключило контракт с китайским авиастроительным предприятием Chengdu Aircraft Industry Group на поставку разведывательно-ударных дронов Pterodactyl-1D. Подробности сделки не раскрываются, известно лишь, что китайская компания поставит египетской армии 32 модернизированных дрона в дополнение к приобретенным в 2016 г. беспилотникам Pterodactyl-1.

В отличие от базовой версии дрона Pterodactyl-1, имеющей размах крыльев 14 метров и грузоподъемность в 100 кг, модернизированный Pterodactyl-1D имеет увеличенный до 17,5 метров размах крыльев и грузоподъемность 400 кг. Кроме этого на новый дрон установлена цифровая РЛС с синтезированной апертурой антенны, позволяющей получать изображение независимо от метеорологических условий и времени суток. Практический потолок составляет 7000 метров, расширена номенклатура применяемых боеприпасов за счет увеличения точек подвески на крыльях.

Российский вспомогательный двигатель TA18-100 получил одобрение EASA

В декабре 2018 в штаб-квартире Европейского агентства по безопасности полетов EASA (Кельн, ФРГ) ПАО «НПП «Аэросила» - разработчику и изготовителю ВГТД TA18-

100 - вручен одобрительный документ ETSO (аналог российского Свидетельства о годности комплектующего изделия).



Событие значимо для всей российской авиационной промышленности с точки зрения перспектив продвижения на международные рынки, расширения конкурентных возможностей дальнейшего применения TA18-100, обладающего, как и другие представители семейства ВГТД нового поколения, удельными и эксплуатационными параметрами на лучшем мировом уровне.

EASA впервые выдает ETSO на агрегат авиационного применения, разработанный в РФ.

«Реальный результат работ - вручение российскому вспомогательному двигателю TA18-100 документа ETSO – подтверждение эффективного взаимодействия Росавиации и EASA по вопросам летной годности», отмечает руководитель Росавиации Александр Нерадько.

Китай завершил создание глобальной навигационной системы



Китай успешно вывел на орбиту два навигационных спутника Beidou-3 и таким образом в целом завершил создание глобальной навигационной сети, передает РИА Новости сообщение Китайской корпорации аэрокосмической науки и техники (CASC).

Пуск носителя «Чанчжэн-3В» с двумя аппаратами на борту состоялся в понедельник в 2:07 по местному времени с космодрома Сичан (провинция Сычуань). Спустя 3 часа спутники вышли на заданную орбиту. Они будут работать с остальными 17 спутниками серии Beidou-3, запущенными ранее. По счету последние два аппарата стали 42-м и 43-м в глобальной навигационной системе Beidou-3.

Таким образом, корпорация выполнила поставленную Пекином задачу по реализации плана «18+1». То есть 18 спутников были выведены на среднюю орбиту и один – на геостационарную. Второго ноября был запущен 17-й аппарат для проекта Beidou-3, который и будет работать на геостационарной орбите.

В релизе CASC подчеркивается, что выполнение поставленной задачи «стало ключевым шагом перехода Beidou от внутренней системы

к международной». Система начнет функционировать уже в этом году. С ее помощью базовые навигационные услуги будут предоставляться странам, участвующим в проекте «Один пояс, один путь».

Напомним, планы по созданию глобальной системы до конца 2018 года были занесены в «Белую книгу» Китая по космическим исследованиям.

Beidou после запуска станет конкурентом навигационных систем GPS (США) и ГЛОНАСС (Россия). Ранее сообщалось, что к 2020 г. китайская глобальная система будет предоставлять услуги по всему миру.

Для ракет-носителей семейства «Чанчжэн» этот запуск стал 31-м в текущем году. В общей сложности был осуществлен 291 запуск.

Россия закончит ГЛОНАСС



Система ГЛОНАСС после 2021 г. станет частью проекта «Сфера», передает РИА Новости со ссылкой на заявление первого заместителя генерального директора «Роскосмоса» Юрия Урличича.

«С 2021 года федеральная целевая программа ГЛОНАСС заканчивается, и мы считаем, что будет принята новая программа «Сфера», куда войдет связь, навигация и дистанционное зондирование Земли», — сказал топ-менеджер на конгрессе «ЭРА-ГЛОНАСС».

Урличич также отметил, что ГЛОНАСС с 2023 г. начнет предоставлять услуги высокоточной навигации с помощью шести новых спутников на высокой эллиптической орбите. «Что это даст нам как потребителям? Интеллектуальные транспортные системы станут еще большей реальностью, и там станет еще меньше человека, появятся беспилотные системы. Конечно, будут любители управлять автомобилями сами, но постепенно они окажутся на специальных треках и особых дорогах», — приводит ТАСС заявление первого заместителя гендиректора госкорпорации.

Президент Владимир Путин в июне сообщил, что Россия в ближайшие несколько лет планирует запустить 600 спутников связи и дистанционного зондирования Земли программы «Сфера». Данный проект создан на основе программы «Эфир», предусматривающей развертывание к 2025 г. группировки из 288 спутников с орбитой высотой 870 километров. Программа требует инвестиций в размере 300 млрд. рублей.

Потенциальными конкурентами «Сферы» считаются европейский проект OneWeb и американский Starlink.

В ноябре Федеральная комиссия по связи США разрешила SpaceX запустить 7518 спутников Starlink.

ИЛ-276: ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН

РОССИЙСКАЯ ПРОГРАММА СОЗДАНИЯ СРЕДНЕГО ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА



Владимир Щербаков

В свое время создание военно-транспортных самолетов Ан-12 позволило радикальным образом повысить мобильность отечественных Вооруженных сил, а их применение в интересах народного хозяйства внесло существенный вклад в повышение темпов его развития. Однако, как гласит известное изречение, только пирамиды не боятся времени, остальное в мире подвластно влиянию этого неумолимого судь. Постепенно истекло и время, отпущенное самолетам Ан-12: они устарели и физически, и морально. И сегодня количество таких машин, остающихся в годном для совершения полетов состоянии, уже стало совсем мало, что оказывает негативное влияние на боеспособность Вооруженных сил РФ. А это, как мы понимаем, недопустимо. Особенно же это недопустимо в условиях современной войны, когда мобильность – одно из необходимых требований для эффективного решения поставленных перед командирами всех ступеней задач и, в конечном итоге, одержания победы над врагом.

Поэтому идея о создании замены для надежных и простых в производстве и эксплуатации транспортных машин данного класса возникла достаточно давно, еще под самым занавес существования Советского Союза. «Идея создания среднего военно-транспортного самолета на смену морально устаревающим Ан-12 появилась еще на рубеже 80-х и 90-х годов прошлого века, – говорил в октябре 2017 года интервью российскому информационному агентству ТАСС руководитель програм-

мы Ил-276 в ПАО «Ил» Игорь Анатольевич Бевзюк. – Уже в тот период в ОКБ Ильюшина был проработан облик такой машины, однако характеристики первой проработки еще не обеспечивали принципиального отрыва от других вариантов. Проект был на время отложен». А затем стало уже не до новых проектов – после последовавшего вскоре распада СССР денег на реализацию этой задумки не хватило.

Однако идея сама по себе отвергнута не была. Причин тому было несколько, в том числе и сугубо коммерческого плана. Дело в том, что в рамках проводившихся на рубеже 1990-2000-х гг. исследований мирового рынка транспортных самолетов военного и гражданского назначения российскими специалистами был сделан вывод о том, что в разных странах мира, включая традиционных партнеров России по военно-техническому сотрудничеству, в обозримой перспективе возникнет достаточно высокая – в несколько сотен машин – потребность в рамповых транспортных самолетах, предназначенных для перевозки груза максимальной массой 20 т на дальность порядка 2000-3000 км.

Ввиду того, что существовавшие на тот момент машины данного класса в большинстве своем не могли в полной мере соответствовать предъявляемым в современных условиях военными заказчиками требованиям, был сделан вывод о целесообразности разработки нового среднего транспортного самолета, одними из преимуществ которого должны были стать многоцелевой – военный и гражданский – характер применения машины, силовая установка на базе современных двухконтурных турбореактивных двигателей, интегрированный комплекс бортового радиоэ-

лектронного оборудования (БРЭО) последнего поколения и широкое применение современных легких, но в то же время отличающихся высокой прочностью и надежностью конструкционных материалов, в первую очередь – композиционных.

Предполагалось, что в перспективе данный самолет смог бы заменить в авиапарках различных стран мира транспортные и военно-транспортные самолеты сразу нескольких семейств, таких как Ан-12, Ан-26, Ан-32 и С-130 «Геркулес». Но эта весьма многообещающая идея вновь длительное время не находила практического воплощения, правда, теперь уже по иной причине – отсутствия политической воли. Хотя и денег тоже поначалу не хватало, поэтому Москве даже пришлось искать зарубежного партнера по реализации данной программы. Совместный российско-индийский самолет получил «импортное» обозначение МТА и отечественное МТС (фирменное обозначение новой машины было Ил-214). Однако через несколько лет Дели из проекта вышел. Впрочем, ситуация на тот момент уже изменилась кардинально: у России появились и деньги, и политическая воля, подтверждением чему и стал перезапуск программы перспективного среднего военно-транспортного самолета под новым обозначением – Ил-276.

Ил-214: первый блин опять вышел комом

Работы по перспективному многоцелевому среднему транспортному самолету, который предполагалось использовать в интересах, как военных, так и гражданских заказчиков (поэтому самолет, и обозначен как транспортный, а не военно-транспортный), были начаты в Авиационном комплексе (АК) им. С.В. Ильюшина, что называется, на рубеже тысячелетий. По крайней мере, в открытых источниках информация об этом появилась в начале 2000 г.: утверждалось, что к тому времени специалистами АК им. С.В. Ильюшина уже были разработаны технические предложения и работа на тот момент, как указывалось в отечественных СМИ, «ведется на предэскизной стадии».

Первоначально новая машина была известна под обозначением «средний военно-транспортный самолет» (СВТС), также широко употреблялось фирменное «ильюшинское» обозначение Ил-214. Впоследствии, после заключения соответствующего соглашения между Россией и Индией, российской стороной перспективный авиационный комплекс был обозначен как «многоцелевой транспортный самолет» (МТС), а индийской – Multirole Transport Aircraft (МТА). Последнее, в общем-то, в переводе с английского означает то же самое – многоцелевой транспортный самолет.

Вверху: внешний вид перспективного среднего военно-транспортного самолета Ил-276, представленный на официальном сайте ПАО «Ил»

В конце марта 2001 года АК им. С.В. Ильюшина и Иркутское авиационное производственное объединение (ИАПО) сформировали, как указывалось в отечественных СМИ, совместное подразделение без образования юридического лица – Дирекцию по программе Ил-214. А 6 июня 2001 года в Москве в рамках очередного заседания межправительственной комиссии России и Индии по военно-техническому сотрудничеству, проходившего под руководством вице-премьера правительства Российской Федерации Ильи Клебанова (руководитель российской части комиссии) и министра иностранных дел и обороны Республики Индия Джасванта Сингха, был подписан двухсторонний протокол о начале работ по совместному проектированию и серийной постройке перспективного многоцелевого среднего транспортного самолета МТС/МТА. Причем предусматривалась одновременная разработка двух версий самолета – транспортного (грузовой) и пассажирской (базовой вместимостью 100 мест). Российская сторона тогда была представлена Корпорацией «Иркут» (ИАПО), Авиационным комплексом им. С.В. Ильюшина и ФГУП «Рособоронэкспорт», индийская – корпорацией HAL (Hindustan Aeronautics Limited).

В соответствии с соглашением, до конца 2001 г. предусматривалось осуществить разработку плана и технико-экономического обоснования программы создания нового самолета. При этом индийская сторона изъявила желание в ходе участия в работах по программе МТС/МТА (Ил-214), так сказать, пройти вместе с привлеченными к проекту российскими конструкторами последовательно весь цикл проектирования новой машины. Цель такого пожелания – накопить необходимый опыт, который может затем быть использован индийскими специалистами для создания собственных, так сказать, «полностью национальных» самолетов аналогичного назначения.

«Преимущества Ил-214 заключаются в том, что Индия согласилась разделить пополам финансовые риски, – говорил в интервью журналу «Вестник воздушного флота» летом 2005 г. генеральный директор ОАО «АК им. С.В. Ильюшина» Виктор Ливанов (ВВФ, июль-август 2005 г., с. 14-16). – Россия же предлагает свою долю внести в этот проект за счет долга Индии России, путем создания совместных предприятий на ее территории и конвертации индийского долга РФ, как вклад нашей страны в этот проект. Это сокращает долг, делаются инвестиции в развитие совместного проекта, о чем неоднократно говорил президент России. Вдобавок, Индия четко заявила свою стратегическую линию, что больше покупать высокотехнологичные продукты не будет и готова на совместные разработки, производство и продажу новой техники, в том числе и Ил-214. И она ее проводит в жизнь».

В целях реализации программы создания перспективного многоцелевого среднего транспортного самолета намечалось сформировать российско-индийское совместное предприятие, учредителями которого должны были выступить российские компании



Модель перспективного многоцелевого транспортного самолета МТС (Ил-214), представленная на выставке МАКС-2009 (Владимир Щербаков)

ОАО «АК им. С.В. Ильюшина», Корпорация «Иркут» (ИАПО) и «Авиаэкспорт» (на последнюю планировалось возложить задачу проведения маркетинговых исследований мирового рынка самолетов класса Ил-214/МТА), а также индийская корпорация HAL, которая должна была заниматься производством данных машин на территории Индии. Совместным руководящим органом программы с российской стороны и должна была стать упомянутая выше Дирекция по программе Ил-214.

Совокупный бюджет программы тогда, в 2001-м, оценивался в размере 300 млн. долл. (при закупочной стоимости одной машины в размере 15-17 млн. долл.), которые должны были выделяться обеими вовлеченными в проект сторонами на паритетной – по 50% – основе. При этом российская сторона обязывалась начать финансирование с 2002 финансового года (ф.г.), поскольку на момент подписания соглашения госбюджет РФ на 2001 ф.г. уже был утвержден. Впрочем, индийская сторона также смогла бы начать финансирование только с 2002 ф.г., а до тех пор финансирование работ по перспективной машине должно было по-прежнему осуществляться за счет собственных средств непосредственного разработчика машины – АК им. С.В. Ильюшина.

По состоянию на 2002 г., представители России и Индии определили технические требования, предъявляемые к самолету индийскими и российскими военно-воздушными силами. Заявленные на тот момент основные летно-технические характеристики перспективного самолета в варианте транспортного (грузового) выглядели следующим образом: взлетная масса – 47900 кг, максимальная масса полезной нагрузки – 15000 кг, крейсерская скорость полета – около 870 км/ч, дальность полета с максимальной нагрузкой – 2000 км. Планировалось, что уже в 2008 г. состоится первый полет нового самолета, а в 2010 г. его полностью сдадут в эксплуатацию, в том числе и коммерческим заказчикам, заинтересованным в транспортных машинах такого класса.

Эскизное проектирование перспективной машины было начато в 2003 г., однако в последующие годы по целому ряду причин, не последнюю роль в которых играл недостаток финансирования, работы по программе создания Ил-214 шли, что называется, ни шатко, ни валко. Одна из причин этого заключалась в наличии определенных бюрократических барьеров. Так, в беседе с журналистами российских изданий в середине 2005 г. генеральный директор – генеральный конструктор ФГУП «РСК «МИГ», председатель совета директоров Научно-производственной корпорации (НПК) «Иркут» Алексей Федоров сообщил, что НПК «Иркут» и корпорация HAL смогут образовать совместное предприятие по созданию перспективного транспортного самолета только после устранения законодательных барьеров в Индии и России.

В посвященной данному выступлению статье, опубликованной в журнале «Вестник воздушного флота» за июль-август 2005 г. (с. 13), в этой связи указывалось: «По мнению А. Федорова, существующее законодательство двух стран существенно тормозит реализацию проекта по созданию МТА. В частности, в России есть препятствия по совместной разработке военной техники и техники двойного назначения... В Индии, по его словам, есть трудности, связанные с ограничением вложений иностранного капитала. «Уже принято окончательное решение, что совместное предприятие по созданию МТА будет зарегистрировано в Индии», – отметил председатель совета директоров «Иркута». По его словам, в настоящее время разработаны основные параметры МТА и идет работа по приведению их в соответствие с требованиями ВВС Индии и РФ». При этом Алексей Федоров тогда оценивал стоимость подготовки производства российско-индийского среднего транспортного самолета в 375 млн. долл.

«Думаю, что если мы в 2005 году решим определенные политические и правовые вопросы, то есть полная возможность в 2010-2011 году вывести на рынок СТС, предназна-



Данный вариант внешнего вида самолета МТС/МТА (Ил-214) был опубликован в одном из ранних буклетов, подготовленных специалистами Объединенной авиастроительной корпорации

ченный для замены Ан-12 и хорошо поконкурировать в этой нише с американским С-130J», – говорил в интервью журналу «Вестник воздушного флота» летом 2005 г. генеральный директор ОАО «АК им. С.В. Ильюшина» Виктор Ливанов (ВВФ, июль-август 205 г., с. 14-16). Как видим, планы были чересчур оптимистичными...

Лишь 12 ноября 2007 г. Москва и Дели подписали, наконец, самое что ни на есть полноценное Межправительственное соглашение о сотрудничестве по реализации программы создания перспективного многоцелевого транспортного самолета МТС/МТА, которое урегулировало вопросы, связанные с проектированием и серийной постройкой данного типа самолета, а также решало вопрос создания с целью наиболее эффективной реализации программы совместного российско-индийского предприятия MTAL (Multirole Transport Aircraft Limited) по разработке, производству, реализации и послепродажному обслуживанию самолета. Штаб-квартира предприятия была расположена в Дели (Индия). При этом поставлять самолеты МТС/МТА предполагалось как военно-воздушным силам России и Индии, так и военным заказчикам из третьих стран. Совокупное число подлежащих к постройке самолетов было определено в 205 машин, которые должны были распределяться следующим образом: ВВС России – 60 самолетов, МЧС России – 15 самолетов, российские коммерческие авиаперевозчики – 25 самолетов, ВВС Индии – 45 самолетов, третьи страны мира – 60 самолетов.

Через два года, в 2009 г. к защите был подготовлен аванпроект многоцелевого транспортного самолета. После этого реализация программы была активизирована. В том числе и по той причине, что Вооруженные силы Индии оказались перед необходимостью в достаточно сжатые сроки модернизировать свой парк военно-транспортных самолетов данного класса и нарастить потенциал (возможности) военно-транспортной авиации национальных ВВС. Кроме того, в том же 2009-м году российское правительство выделило на реализацию данной программы сумму в 2,156 млрд. руб., а самолет был включен в Госпрограмму вооружения. Произошло это, вероятно, в том числе и ввиду начала процесса разрушения российско-украинской кооперации в области разработки и производства транспортных самолетов военного и гражданского назначения.

9 сентября 2010 г. в преддверии визита в Индию президента РФ Дмитрия Медведева российская Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) и индийская корпорация HAL подписали новое базовое соглашение по вопросу совместного создания перспективного многоцелевого среднего транспортного самолета, которому в России, как уже указывалось, присвоили обозначение МТС, а в Индии – МТА. При этом бюджет программы уже определялся в размере 600,7 млн. долл., которые в равных долях (по 300,35 млн. долл.) должны были внести обе стороны, а закупочная стоимость одного самолета выросла на тот момент до 30-45 млн. долл. При этом первый

полет самолета планировался уже на 2017 г. (сравните с первоначальными планами, упомянутыми выше).

Генеральный контракт по программе МТС/МТА был подписан между транспортным подразделением корпорации ОАК (ОАК-ТА) и индийской корпорацией HAL с одной стороны и российско-индийским совместным предприятием MTAL – с другой – в Бангалоре 28 мая 2012 года. Подписи под документом поставили генеральный директор ОАК-ТА Сергей Вельможин и директор HAL по проектированию и разработкам Т. Суварна Раджа.

В соответствии с данным контрактом, программа МТС/МТА должна была осуществляться в два этапа: первый этап – разработка предэскизного проекта (заинтересованные стороны должны определить, как наилучшим образом выполнить тактико-технические требования утвержденного ими задания, и установить ключевые требования к различным бортовым системам), второй этап – основная часть проектной работы. Предполагалось, что подготовка проекта будет выполнена в течение 10 месяцев со дня подписания контракта, после чего стороны заключат контракт на выполнение работ по подготовке эскизного проекта.

Начать серийное производство перспективного транспортного самолета планировалось в 2019 г.: в России производителем (финальным сборщиком) был определен ульяновский завод «Авиастар-СП», а в Индии – дивизион транспортных самолетов корпорации HAL в г. Канпур (HAL's Transport Aircraft Division). Планировалось, что самолеты поступят на вооружение ВВС России (обозначение МТС или Ил-214, 100 самолетов – для замены военно-транспортных самолетов семейств Ан-12, Ан-26 и Ан-72, причем не исключалась возможность того, что 40 самолетов из 100 могут быть поставлены заказчиком вне Минобороны РФ, то есть другим российским силовым или иным государственным ведомством), ВВС Индии (МТА, 45 самолетов – для замены Ан-32, плюс индийской стороной было заявлено о потенциальной возможности выкупа по опциону еще до 100 самолетов), а также будут приняты на вооружение военно-воздушных сил ряда других государств мира (минимум 60 самолетов, тогда как максимальный расчет показывал возможность продажи и вовсе до 240 машин). Как видим, планы тогда были грандиозные – при благоприятном стечении обстоятельств в общей сложности планировалось поставить разным заказчикам аж под 500 самолетов данного типа!

12 октября 2012 года совместное предприятие MTAL подписало с транспортными подразделениями корпораций ОАК и HAL контракт на выполнение работ в рамках первого этапа разработки перспективного транспортного самолета МТС/МТА (подготовка предварительного эскизного проекта. Было определено, что проектные работы на данном этапе будут проводиться в Москве, а в состав совместной конструкторской группы включаются 30 индийских специалистов. В рамках корпорации HAL ответственным за проектные работы

было назначено подразделение, известное как Авиационный исследовательский и проектный центр (HAL's Aircraft Research and Design Centre – ARDC) и расположенное в Бангалоре.

А еще через полтора года, 6 февраля 2014 года, в ходе международной выставки вооружений и военной техники «Дефэкспо» в ряде зарубежных и отечественных СМИ была обнародована информация о том, что постройка первого летного прототипа перспективного самолета должна состояться в 2018-19 гг., второго летного прототипа – в 2019 г., а в 2020 г. намечается приступить уже к серийной постройке новых самолетов. Оба летных прототипа, равно как и опытные образцы самолета для статических прочностных и ресурсных испытаний должен был построить завод «Авиастар-СП», а остальные планировалось собрать уже в рамках полноценно функционирующей совместной производственной кооперации российскими и индийскими авиастроителями.

Наконец, в ходе проводившейся в Бангалоре в феврале 2015 г. традиционной международной аэрокосмической выставки «АэроИндия-2015» президент ОАК Юрий Слюсарь сообщил журналистам, что проект создания многоцелевого среднего транспортного самолета МТС/МТА находится в стадии приемки результатов предварительного проектирования и в течение 2015 г. должен перейти в следующую фазу – проведения опытно-конструкторских работ, а в 2019 г., согласно утвержденному обеими сторонами плану, намечается выполнить облет первого летного прототипа нового российско-индийского среднего транспортного самолета.

Ил-276: реинкарнация проекта

Заметим, что на момент проведения выставки «АэроИндия-2015» работы по первому этапу программы МТС/МТА фактически были уже выполнены, а обе заинтересованные стороны, по данным знакомых с ситуацией российских специалистов, уже активно приступили к планированию своих действий по второму этапу программы. Однако для начала работ по нему необходимо заключить соответствующий контракт.

Примечательно, что одновременно на выставке в Бангалоре на стенде совмест-

ного предприятия МТАЛ была представлена модель модифицированного варианта среднего транспортного самолета МТС/МТА, а также обнародована самая «свежая» информация по реализации программы и по летно-техническим характеристикам машины, которые претерпели определенные, и зачастую весьма существенные изменения.

В частности, максимальная взлетная масса машины выросла до 72 т; дальность полета без нагрузки составляет 6500 км, тогда как с грузом 4,5 т и 16 т дальность полета составляет, соответственно, 5650 км и 3150 км, а дальность полета с максимально допустимой нагрузкой – 20 т – уже составляла около 2000 км; длина фюзеляжа выросла на 2,5 м – до 40,235 м (сечение кабины осталось прежним – 3,45 x 3,4 м), а размах крыла – на 4 м – до 39,37 м. Кроме того, в глаза бросались и внешние отличия доработанного варианта перспективной машины. В частности, существенно изменились обводы вертикального хвостового оперения самолета, которое стало схожим с вертикальным оперением более тяжелого военно-транспортного самолета Ил-76.

Впрочем, недолго музыка играла – уже в конце 2015 г. стало известно, что индийская сторона официально покинула совместный проект. В конечном итоге, в марте 2017 г. министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров в рамках деловой поездки в Индию сообщил журналистам, что проект по созданию многоцелевого транспортного самолета Ил-214 приостановлен. «Мы не смогли за пять лет реализации этого проекта найти того решения, которое сторонам было бы выгодно в дальнейшем реализовать», – приводило слова Дениса Мантурова издание РБК со ссылкой на агентство ТАСС. При этом глава российского Минпромторга отметил, что остановка проекта означает «переключение» на другие, «более интересные» проекты, которые Россия реализовала и реализовывает вместе с индийской компанией HAL.

В то же время, как указывал в упомянутом интервью агентству ТАСС в октябре 2017 г. руководитель программы Ил-276 в ПАО «Ил» Игорь Бевзюк, на тот момент, то есть на осень 2017 г., от участия в совместной программе создания нового самолета «юридически индийцы окончательно не отказались». Кстати, на момент подготовки данной статьи, на начало января 2019 г., на официальном сайте Объединенной авиастроительной корпорации все еще действовала страничка, посвященная российско-индийской программе создания многоцелевого транспортного самолета МТС (МТА), тогда как на официальном сайте ПАО «Ил» уже имелась страничка, посвященная именно программе создания российского среднего военно-транспортного самолета Ил-276.

Подлинные причины такого решения Дели до сих пор так и не озвучены, хотя предположений на этот счет было высказано несколько.

Самый популярный вариант – козни американцев, которым необходимо было заставить Индию нарастить закупки своих военно-транспортных самолетов семейства С-130 «Геркулес»/«Супер Геркулес». Данный вариант вполне возможен, особенно с учетом стремления Дели «не складывать все яйца в одну корзину». А вот другое предположение – неготовность России пойти на существенную передачу технологий – выглядит сомнительным, поскольку в данном проекте технологий, столь чувствительных для передачи давнему партнеру по военно-техническому сотрудничеству, просто не существовало (в отличие от того же истребителя 5-го поколения, где не все можно передать даже старому союзнику – мало ли что может случиться через несколько лет).

Ряд экспертов указала на то, что причиной, побудившей Дели принять решение о выходе из совместного российско-индийского проекта по созданию среднего транспортного самолета, могли стать слишком высокие расходы на программу, которые, принимая во внимание и так уже огромный военный бюджет Индии, становились для страны весьма серьезной проблемой. Данный вариант вполне возможен и выглядит достаточно реалистичным. Равно как имеет под собой основу и другой вариант – побудили индийское военнополитическое руководство предпринять такой шаг некие скрытые для широкой общественности разногласия между Москвой и Дели в политическом или финансово-экономическом плане. Впрочем, последний вариант особо не прокомментируешь, поскольку «скрытые причины» на то и скрытые, чтобы никто о них не узнал, а предполагать здесь можно все что угодно.

Следует упомянуть и о фактически официальном варианте причины отказа Дели от участия в совместной программе, который был озвучен в упомянутом интервью агентству ТАСС в октябре 2017 года руководителем программы Ил-276 в ПАО «Ил» Игорем Бевзюком. Отвечая на вопрос о том, объяснила ли индийская сторона такое свое решение, он сказал следующее: «Набор требований, которые предъявлялись к самолету, приводил к высокой степени технических рисков. Как только степень новизны в проекте превышает определенный порог, возникают вопросы, связанные либо со сроками реализации, либо с достижимостью заявленных характеристик, либо с ценой».

Как видим, особой ясности насчет того, что же все-таки стало реальной причиной упомянутого решения Дели по поводу участия в программе создания нового среднего транспортного самолета, все же нет. В любом случае программа создания перспективной машины, военизированный вариант которой мог бы пополнить авиапарк российских Вооруженных сил, вновь оказалась под угрозой срыва. Впрочем, как уже подчеркивалось выше, на тот момент радикальным образом изменившаяся военно-политическая обстановка (начало



Двигатель ПД-14 (ВШ)