

ВОЕННО-ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ И ПОЛИТИКА

Николай Якубович



«Новая характерная особенность техники сегодняшнего дня – ее максимальная оптимизация, то есть достижение максимального результата при минимуме затрат».
О.К.Антонов

Как покорить Россию

Многие века Россия была «бельмом на глазу» сначала Европы, затем США. Борьба с советской Россией была лишь прикрытием для геополитических притязаний стран Запада и Америки. По окончании Второй Мировой войны, когда на планете появился уникальный шанс мирного развития государств с различным политическим строем, США, прикрываясь мнимой «красной угрозой» со стороны разоренной войной страны, половина граждан которой жили в землянках и бараках, развязали «холодную войну». Лишь путем огромного напряжения сил СССР создал ракетно-ядерный щит и оснастил свои Вооруженные Силы современным вооружением (в том числе, и военно-транспортными самолетами), ставшими гарантом мира и стабильности во всем мире.

Все это мы начинаем сознавать лишь сегодня, когда США удалось без войны и с минимальными затратами в удобный момент развалить огромную страну. Но и этого им мало. Они по сей день мечтают сделать Россию по образному выражению апологета «холодной войны» американского президента Гарри

Трумена, на 85% похожей по образу жизни на Америку. Они по сей день, несмотря на распад СССР и демократические процессы в России, не могут успокоиться и делают все, чтобы окончательно поработить народы России, мобилизовав ее недра для достижения своих корыстных целей.

Подтверждением тому стала публикация в американском журнале *Foreign Affairs*, считающемся неофициальным рупором администрации нынешнего президента США Джорджа Буша. В ней шла речь о нанесении по Российской Федерации «обезоруживающего удара», что-то вроде «блицкрига» Гитлера, только с применением атомного оружия. Даже, если США и пойдут на ядерный конфликт, победа все равно будет коваться на полях сражений, а в нашей стране осталась лишь одна военно-транспортная дивизия! Средний транспортный самолет (СТС) в России, как класс, сегодня перестал существовать, и на этом фоне развернулись гонения на суперсовременный Ан-70.

Автор никогда не был ни сторонником президента Кучмы, ни нынешнего апологета НАТО – Ющенко, никогда не продавался и не поку-

пался никакими компаниями, а приверженцем Ан-70 стал лишь по одной причине: в тех миллионах рублей, которые затратили СССР и РФ, есть и моя доля, доля налогоплательщика...

Выбор концепции

В 1972 г. завершилось серийное производство самолета Ан-12, и назначенный ему ресурс исчерпывается в ближайшие 5-10 лет. Чуть дольше прослужит тяжелый транспортный самолет Ил-76, сменивший Ан-12 и Ан-22 на стапелях Ташкентского авиазавода. В том же 1972 г. по приказу МАП от 28 июня на ММЗ «Стрела» разработали аванпроект среднего военно-транспортного самолета Ил-88 с двумя ГТД и прямым крылом (и это в 1972 г!). Прямое крыло – это полет с дозвуковой скоростью, но зато, по сравнению с самолетом со стреловидным крылом, будет отличаться значительно лучшими взлетно-посадочными характеристиками.

Спустя восемь лет, к разработке СТС вернулись снова, поручив проработать его облик ОКБ А.С.Яковлева, но дальше предварительного проекта, который даже техническим предложением не назовешь, дело не пошло, поскольку ОКБ было занято другими приоритетными заданиями. Лишь спустя шесть лет, ОКБ О.К.Антонова выдало задание на проектирование будущего Ан-70.

Эскизный проект военно-транспортного самолета Ан-70 с четырьмя двигателями Д-236Т ОКБ В.А.Лотарева мощностью по 9450 э.л.с. с соосными винтовентиляторами СВ-36 диаметром 4,2 м разработки ОКБ Ю.Л.Сухоросова был завершен в 1981 г. Автор не видел материалов, касающихся этого проекта, но элементарные расчеты показывают, что нормальная взлетная масса машины должна была составлять около 85 т, а перегрузочная – 90 т. При этом она должна была перевозить до 30 т грузов и, в зависимости от выполняемой задачи, базироваться либо на обычных аэродромах с искусственным покры-



тием, либо на коротких грунтовых площадках длиной 600–800 м.

В одном из своих последних выступлений перед коллективом Олег Константинович говорил: «Дальше идти можно только революционным путем, осваивая новые идеи. А пределов новой техники, как известно, не существует. Работа у нас с вами и впредь будет сложной. Многие задачи, которые мы сейчас решаем, находятся на грани возможного исполнения, требуют огромных усилий ума, воли, знания. На сегодня мы уже создали шесть транспортных машин, строим седьмую Ан-124, хотим делать восьмую. Думаю, что задание по новой машине мы получим, и у нас будет ясная перспектива».

ПСМ СССР о создании первого варианта Ан-70 вышло в июле 1984 г., спустя три месяца после кончины Антонова. А дальше произошло почти то же самое, что и с Ил-76, который первоначально задумывался как СТС. «Антоновцев» обязали создать самолет, способный не только эксплуатироваться с коротких грунтовых ВПП, но и перевозить танк Т-80, а это, ни много, ни мало – 47 т. При этом габариты грузовой кабины должны обеспечить размещение всех грузов и техники, находившихся на вооружении Советской Армии. Именно это сочетание требований плюс решение ряд сложных навигационных и специальных задач определили облик Ан-70 таким, каким он есть сегодня.

Это требование не являлось прихотью конструкторов, а исходило из задач, которые ставили перед новой машиной, и было сформулировано в ТТЗ ВВС, разработанном в ЦНИИ-30 МО в середине 80-х. Поясним, что четких и, тем более, каких-то зафиксированных госстандартом «Границ» в определении категорий среднего или тяжелого транспортного самолета не существовало и не существует. Например, средний транспортный самолет Ан-12Б грузоподъемностью 20 т имеет максимальную взлетную массу 61 т, при этом его весовая отдача по полной нагрузке, включающей вес топлива и груза, составляет 37,7%, у Ан-70 – 42,2%, у тяжелых: Ил-76 – 46%, у Ан-22 – 47,1%, у Ан-124 – 51%. В этом случае, максимальная взлетная масса Ан-70 приблизится к 130–135 т.

Иначе быть не может, поскольку земляне не научились производить сверхлегкие и суперпрочные конструкционные материалы, и это было ясно 20 лет назад. Использование же в конструкции планера композиционных материалов позволяет повысить весовую отдачу самолета лишь на несколько процентов, при этом существенно возрастает его стоимость. Авиинженерам известно так называемое «уравнение существования самолета», из которого следует, что сумма весов его отдельных агрегатов, поделенная на взлетный вес, не должна превышать единицы. Исходя из этого, для удовлетворения всем требованиям заказчика добиться взлетной массы самолета в пределах 100 т (свойственных СТС) не представлялось возможным. Это прекрасно осознали и военные, и промышленность. Тем не менее, ОКБ имени О.К.Антонова взялось за эту работу и выполнило ее. Программу Ан-70 активно поддерживали главкомы ВВС Ефимов, Шапошников, Дейнекин и Корнуков.

Но когда «киевляне» вышли на финишную прямую, В.С.Михайлов, бывший тогда главкомом ВВС РФ, поднял шум, заявив, в частности, что самолет вышел из весовой категории СТС. Но, ведь главком, все же, – летчик-инженер (с высшим авиационным образованием) и не мог не понимать, что это было неизбежно! В 80-е годы и сотрудники ЦНИИ-30, и НТК ВВС во главе с их главнокомандующим, и конструкторы это прекрасно знали. Речь-то шла о создании самолета, способного решать поставленные передним задачи, а не самолета с утвержденным Постановлением Правительства взлетным весом! А значит, и претензии к Ан-70 были НАДУМАНЫ. И в их основе лежала не техника, а политика.

Давно известно, что при создании новой машины существует порог объема использования новых технических решений – около 30%. По мере увеличения числа новинок вероятность запуска самолета в серийное производство снижается. На самолете 5-го поколения Ан-70 количество новинок существенно превысило это правило. С другой стороны, опираясь на старые технологии, для удовлетворения всем требованиям к машине, ее взлетный вес приблизился бы к Ил-76. Поэтому пришлось идти на риск.

Наиболее правильно, на мой взгляд, классифицировать Ан-70 не как средний или тяжелый, а как оперативно-тактический военно-транспортный самолет, предназначенный для выполнения транспортных операций в интересах различных родов войск с грунтовых и искусственных ВПП. Ан-70 – самолет нового поколения, способный решать задачи, вытекающие из требования мобильности войск, считающегося сегодня важнейшим элементом в ходе региональных вооруженных конфликтов и миротворческих операций, недоступные машинам предыдущих поколений. Он позволяет быстро развертывать вооруженные силы в непосредственной близости от района боевых действий, воздушное (до 110 бойцов) и посадочное (до 300 солдат с личным оружием) десантирование, эвакуацию личного состава, ВВТ. Кроме того, к задачам машины относится перевозка до 206 раненых и больных, обеспечение гуманитарных акций в зонах чрезвычайных ситуаций и бедствий.

Ставка на передовые технологии

Самолет спроектирован с использованием принципов безопасного повреждения и повышенной живучести планера и систем. Применены новые конструкционные материалы, включая композиты, доля которых составляет почти 25%. Эти материалы обладают повышенной удельной прочностью, высокой стойкостью к усталости и коррозии. Конечно, это не так много, по сравнению с авиалайнерами А350 компании Airbus и Boeing-787, для которых вопрос ремонта в полевых условиях не актуален. Увеличивать долю композитов в конструкции военно-транспортных самолетов рискованно, поскольку отсутствуют технологии их ремонта.

Главным «действующим лицом» Ан-70 по праву является его силовая установка с двигателями Д-27 и соосными винтовентиляторами. «Изыюминка» силовой установки Ан-70 – высоконагруженный высокооборотный соосный винтовентилятор СВ-27 с широкими саблевидными лопастями и устройством реверса тяги. Первые испытания газогенератора Д-27 состоялись в 1988 г., а спустя два года, его проверили в ЛИИ имени М.М.Громова на летящей лаборатории Ил-76ЛЛ. Двигатели Д-27





в сочетании с высоким аэродинамическим качеством планера позволили снизить расход горючего до 126 г/ткм, что почти на треть меньше, чем у Ан-12.

Винтовентиляторы, обдувая несущую поверхность, увеличивают ее подъемную силу на взлете и посадке (в печати промелькнули сообщения, что максимальное значение коэффициента подъемной силы крыла достигает 5,4), давая возможность эксплуатировать самолет с ВПП (в том числе, и грунтовых) длиной 600-800 м.

На самолете внедрена концепция техобслуживания и ремонта (ТОиР), основанная на применении эксплуатации «по состоянию», то есть, до предотказного состояния или до безопасного отказа. Это позволило снизить удельную трудоемкость ТОиР до 10 чел.ч/ч полета, время замены маршевого двигателя - до 2,5 ч, продолжительность предполетной подготовки - до 1 ч и продолжительность подготовки к повторному вылету - не более 40 мин.

Хроника Ан-70

После подписания в 1993 г. соглашения между правительствами Украины и РФ о дальнейшем совместном сотрудничестве и



поставках в эксплуатацию самолетов Ан-70 состоялась совещание представителей МО России, Украины и АНТК имени О.К.Антонова для изучения состояния работ, уточнения ТТЗ и облика Ан-70. Решением совещания, утвержденным начальником вооружений ВВС МО РФ и председателем комитета НИОКР МО Украины, полностью подтвердило ТТЗ и облик самолета Ан-70. В том же году министр

обороны Украины вновь согласовал и оставил практически без изменений ТТЗ 1986 г. Таким образом, ТТЗ к самолету следует датировать не 1986-м, а 1993 г.

Первый прототип Ан-70 покинул сборочный цех в январе 1994-го, но почти год понадобился киевским самолетостроителям для подготовки машины к первому полету. 16 декабря экипаж летчика-испытателя С.В.Максимова (второй пилот В.Г.Лысенко, штурман В.Ф.Непочатых, бортинженер П.Ю.Скотников и ведущий инженер М.Н.Березюк) впервые оторвали Ан-70 от ВПП заводского аэродрома Святошино.

Однако радость создателей Ан-70 была недолгой. 10 февраля 1995 г., выполняя очередной испытательный полет, машина потерпела катастрофу. В результате столкновения с самолетом сопровождения Ан-72 погибли семь человек. Казалось, по программе Ан-70 нанесен серьезный удар, но киевляне быстро

сориентировались и, взяв за основу планер, предназначенный для статических испытаний, построили еще один летный образец. Второй прототип, пилотируемый летчиками-испытателями А.В.Галуненко (АНТК имени О.К.Антонова) и А.В.Андроновым (929-й ГЛИЦ ВВС имени В.П.Чкалова), поднялся в воздух 24 апреля 1997 г.

В феврале 1996 г. для реализации программы военно-транспортного Ан-70 и его продвижения на внешний рынок создали российско-украинский консорциум «Средний транспортный самолет», куда, кроме АНТК имени О.К.Антонова, вошли авиационные, приборостроительные и моторостроительные заводы, коммерческие структуры. Всего 12 предприятий России и Украины. Это позволило успешно завершить первый этап совместных госиспытаний. А высокая экономичность самолета позволила начать испытания и по программе гражданской сертификации.

В те годы считалось, что Ан-70 способен сильно повлиять на состояние мирового авиационного рынка и может стать тем продуктом, который мир искал для замены устаревшего Hercules C-130. Тогда же обсуждалось предложение сделать из Ан-70 стандартный европейский самолет для НАТО взамен разрабатывающегося FGA. Но этого не произошло. Конечно, Ан-70 потребовал бы ряда доработок



для удовлетворения требованиям НАТО, но это не могло послужить причиной отказа от российско-украинского транспортника. Скорее всего, здесь также сработали «политические или коммерческие пружины». Лояльность Украины очень сомнительна как для России, так и для НАТО, - и там, и здесь на перспективу предпочитают не планировать долговременных программ военно-технического сотрудничества с этой страной.

В 1999 г., в беседе со штурманом ГЛИЦ имени В.П.Чкалова (бывший филиал НИИ ВВС) Д.Ф.Коваленко выяснилось, что самолет «опрыгивали парашютисты», причем, в четыре потока: через боковые двери и грузовой люк. При этом минимальная скорость десантирования была 230 км/ч. По отзывам российских членов экипажа, в частности, летчика-испытателя Сергея Сухаря, самолет очень приятен в управлении. Его посадочная скорость на режиме короткой посадки - около 160 км/ч, а пробег - менее 600 м. Кроме того, способность Ан-70 взлетать и садиться на сверхкороткие, слабо оборудованные грунтовые ВПП дает возможность использовать втрое большее число имеющихся ВПП, что увеличивает в 1,5 раза его транспортную эффективность.

По сообщениям прессы, план финансирования программы Ан-70 МО РФ в 2000 г. был выполнен полностью, и военные ведомства России и Украины разработали график поставок самолетов в национальные ВВС на период до 2010 г. Тогда ожидалось, что препятствий на пути Ан-70 не будет, но 27 января 2001 г. вторую машину подстерегла неудача. При взлете с аэродрома в Омске Ан-70 был серьезно поломан. Согласно сообщениям, распространенным СМИ, вскоре после взлета отказали два двигателя. Самолет, пилотируемый летчи-



ком-испытателем В.Горковенко, приземлился на фюзеляж на заснеженное поле.

В тот день сразу после взлета произошло увеличение оборотов винтовентилятора 3-го двигателя, и САУ отключила его автоматически. При этом второй ряд лопастей воздушного винта не зафиксировался из-за разрушения трубки подвода масла в канал управления большим шагом лопастей во втулке вентилятора и стал авторотировать, то есть, вращаться под действием набегающего потока воздуха. Экипаж увеличил обороты оставшихся двигателей, и в этот момент автоматика отключила первый двигатель из-за нестабильной работы датчиков оборота свободной турбины.

На двух двигателях и при значительной отрицательной тяге (лобовом сопротивлении, возросшем почти на 5 тс) третьего ТВлД и срыва потока с участка крыла за его незафлюгированными лопастями продолжать полет

оказалось невозможным. Действия экипажа в этой ситуации были признаны правильными. Специалисты АНТК имени О.К.Антонова обследовали самолет и констатировали, что восстановить его возможно к маю 2001 г. Этому в немалой степени способствовала и близость к Омскому авиазаводу «Полюс», с которым у киевлян давно сложились хорошие партнерские отношения.

В апреле 2001 г. МО Украины и Киевский завод «Авиант» подписали контракт на производство первых пяти серийных самолетов. Вслед за этим правительства России и Украины приняли постановления о серийном производстве Ан-70, предусматривающие в общей сложности постройку 229 машин без учета экспорта. 4 июня 2001 г. начался второй этап совместных госиспытаний. Все торопились, поскольку ожидалось, что к 2005 г. прекратят летать почти все самолеты Ан-12.





В первых числах июля в пражском аэропорту Прага-Кбели прошла презентация Ан-70. Машину представлял консорциум «Средний транспортный самолет» по просьбе МО Чехии. В ходе одного из демонстрационных полетов г-ну Ручка была предоставлена возможность оценить пилотажные качества машины. После полета пилот сказал: «Я летал на Hercules и Boeing, сегодня я пилотировал Ан-70. Все было очень хорошо. Это - самый лучший самолет в моей жизни».

Пользуясь случаем, отметив, что на 2-м экземпляре Ан-70 (заводской №01-02) летали Герой России заслуженный летчик-испытатель полковник А.В.Андронов, летчики-испытатели полковники В.Юрченко и С.Сухарь из 929-го ГЛИЦ имени В.П.Чкалова, а также летчик-испытатель – эксперт АР МАК Х.Р.Сулиманов. Они высоко оценили машину, Сергей Сухарь в откровениях автору сказал: «Мне довелось участвовать в госиспытаниях второго Ан-70, восстановленного после поломки в Омске. Эта машина вобрала в себя самое лучшее, что было в отечественных транспортных самолетах. Благодаря уникальной системе управления, исключен выход самолета на крайние режимы, включая сваливание, а пилотируется она намного лучше, чем существующие ВТС». Он также отметил, что такой прекрасной кабины пилотов нет ни у одного из отечественных транспортных самолетов, и не скоро будет (на Ан-70 «стеклянная» кабина)».

Как сообщалось в информационном бюллетене АНТК имени О.К.Антонова, в ходе показа представители МО Чехии подтвердили необходимость поставок Ан-70 в эту страну. Как заявил первый замминистра обороны Чехии Штефан Фюле, Прага нуждается в этих самолетах не только в связи с готовящейся реформой вооруженных сил, но и исходя из одобренной правительством военной стратегии чешского государства. С тех пор прошло четыре года. А проект Ан-70 остается «залож-

ником политических игр» правящих режимов России и Украины.

В 2002 г. премьер-министр Украины А.Кинах и председатель правительства РФ М.Касьянов обратились с письмом к премьер-министру Индии А.Ваджапаи с предложением присоединиться к программе Ан-70 в качестве равноправного партнера по разработке и производству машины для национальных ВВС. Поначалу индийская сторона заинтересовалась проектом, но вскоре на передний план вышел грузовой самолет МТА, известный в России как Ил-214 (вопрос о его разработке и сегодня окончательно не решен). Более того, как стало недавно известно, головной разработчик машины АК имени С.В.Ильюшина предложил АНТК имени Антонова объединить усилия по созданию МТА. На наш взгляд, это - нонсенс.

Пока шли переговоры, на аэродроме 929-го ГЛИЦ в Ахтубинске и в государственном авиационном научно-испытательном центре МО Украины в Феодосии (бывший филиал НИИ ВВС имени Чкалова) продолжались совместные госиспытания Ан-70. Тогда провели полеты по воздушному десантированию парашютистов и техники, в том числе, БМД-1 и БМД-2 с экипажами, а также платформ с грузами от 4 до 9,3 т. В Ахтубинске сбрасывали БМД массой 15 т, а в Феодосии десантировали грузы на четырех платформах общей массой 35,3 т с высот 500 и 4000 м. Летные испытания Ан-70 подтвердили, что основную задачу он выполняет с взлетной массой 116 т.

В 2002 г., как только ВВС РФ возглавил генерал В.Михайлов, он запретил военным специалистам подчиненных ему институтов участвовать в испытаниях Ан-70, остановил финансирование не только проекта, но и подготовку серийного производства самолета в Омске. И все же программа создания Ан-70, хотя и медленно, но продвигалась, и, казалось, на пути машины, кроме отсутствия денег, нет никаких

препятствий. 18 июля 2003 г. в Крыму под председательством премьеров РФ и Украины М.М.Касьянова и В.М.Януковича состоялось заседание комиссии по сотрудничеству. В ее протоколе, в частности, отмечалось: возобновить совместные летные госиспытания Ан-70 в июле 2003 г., российской стороне возобновить в 2003 г. финансирование работ по программе Ан-70 и создать межгосударственную рабочую группу по координации работ по программе Ан-70.

Однако незадолго до открытия салона «МАКС-2003» разразился скандал, инициировал который главком российских ВВС. В.Михайлов тогда произнес роковые слова: «Самолет Ан-70 пусть покупает кто угодно, только не ВВС России, пока у руля есть я, генерал-полковник Михайлов... ..буду молиться, чтобы авиасалон не испортили происшествием» (имея в виду не то Ан-70 в экспозиции, то ли пилотаж Су-27 по «львовскому варианту»). Страна замерла в недоумении: премьер-министр говорит одно, а главком ВВС (который по субординации должен всего-то «брать под козырек») - другое. И все это при полном молчании президента Путина (между прочим, «верховного главнокомандующего»). Налогоплательщики оценили эту выходку, как «бардак в армии дошел до главкоматов». Однако военным авиаторам известно, что генерал Михайлов никогда не был «сам себе режиссер». Он и в этой ситуации исполнил очередной «политический заказ» скорее всего, министра обороны...

2003 г. стал критичным для всей программы Ан-70. В феврале президент Украины Л.Кучма утвердил закон об общегосударственной программе военно-транспортного самолета Ан-70 и его закупках по гособоронзаказам. Для ВВС Украины планировалось построить две машины в кооперации со 134 российскими предприятиями. В частности, Омское ПО «Полет» должно было строить центральные части фюзеляжа, «Аэросила» из подмосковного Ступино – винтовентиляторы. Всего же доля российских предприятий в стоимости Ан-70 достигала 72%. Притом количество рабочих мест возросло бы до 56000. По плану постройка серийных Ан-70 должна была завершиться в 2006 г.

Игра продолжается

В июне 2004 г. в Киеве в АНТК имени О.К.Антонова прошло российско-украинское совещание по организационно-техническим вопросам, касающимся Ан-70. Подводя итоги трех дней работы, главком ВВС РФ Владимир Михайлов сказал: «Мы напряженно поработали! Эксперты нашли взаимопонимание практически по всем вопросам. Мы подписали протокол, который направлен на продолжение испытаний самолета Ан-70. Теперь задача украинской и российской сторон состоит в том, чтобы решить все вопросы в поставленные сроки».

В свою очередь, главком ВВС Украины Ярослав Скалько отметил: «Достигнутые договоренности способствуют тому, чтобы в скором времени Ан-70 поступил на вооружение».

В протоколе, подписанном главноками ВВС, начальниками летно-испытательных учреждений и промышленности обеих стран, было отмечено, что меры, принятые АНТК имени О.К.Антонова к устранению замечаний в системах управления и противопожарной системе самолета достаточны, а проведенные работы приняты гензаказчиком (МО РФ). Кроме того, МО было поручено оформить документы для пропуска опытного Ан-70 на территорию РФ для испытания его в условиях низких и высоких температур, а также для десантировании боевой техники и грузов.

Тем же летом, в соответствии с решением российско-украинского совещания по программе Ан-70, запорожские моторостроители провели дополнительные стендовые испытания двигателя Д-27, подтвердив достаточный запас его газодинамической устойчивости (ГДУ). Иными словами, при любых отклонениях от заданных параметров работы двигатель автоматически будет выведен на расчетный режим без отключения. Таким образом, были сняты разногласия между промышленностью и заказчиком по типовому конструктивному профилю двигателя, что позволяло продолжить сертификационные и госиспытания. Одновременно в ОАО «Аэросила» из подмосковного Ступино завершили доработку винтовентиляторов в соответствии с замечаниями по итогам первого этапа летных испытаний самолета.

2 июля того же года после обсуждения программы Ан-70 на 10-м заседании постоянно действующей смешанной российско-украинской комиссии премьер-министр Михаил

Фрадков сказал: «Ан-70 хорошо продвигается. Сейчас обсуждаются вопросы финансирования, доли участия, и ничто не сдерживает практическое продвижение вопроса». Однако, не тут-то было... На пути Ан-70 «встретились новые трудности».

Тема Ан-70 постоянно присутствует в сообщениях СМИ, и вопреки заявлениям г-на Михайлова, его подчиненные высказываются более сдержанно и порой прямо противоположно. Например, 15 мая 2005 г. РИА «Новости» распространило сообщение со ссылкой на замглавнокомандующего ВВС России генерал-полковника Анатолия Ноговицына, что Россия и Украина не прекращают работу по созданию самолета Ан-70. Вместе с тем, он отметил, что вопрос о приобретении кем-либо самолетов Ан-70 пока не стоит. «Сейчас продолжают испытания этого самолета», - сказал генерал-полковник.

Новый 2006 г. начался с очередных нападков на Ан-70, а правительственные соглашения вновь оказались «фильминой грамотой». На этот раз позиция главнокома ВВС РФ Михайлова еще более «окрепла», и в апреле он снова заявил, что российская армия не нуждается в «иностранном самолетах» такого класса. «Зачем нам еще один тяжелый самолет, когда их у нас и так вполне достаточно? Он просто не нужен», - затянул Михайлов «старую песню». При этом он привел аргументы, ссылаясь на высказывания министра обороны РФ Сергея Иванова: «Ан-70 вышел за рамки среднего самолета, стал тяжелым», в то время как эффективность его, как тяжелой машины, - невысока».

«Самолет Ан-70 достаточно дорогая и ненужная для нас вещь», - снова стал вторить главноком. По его словам, проблема не возникла бы, если Ан-70 по-прежнему создавался как средний самолет, а не «вышел в класс тяжелых машин». В то же время, Владимир Михайлов заметил: «Просто даже несерьезно говорить об этом самолете. Тем более, если учесть намерение Украины вступить в НАТО».

Пока «гудел эфир», в апреле специалисты АНТК имени О.К.Антонова и его партнеры приступили к новому этапу совместных госиспытаний Ан-70. Это стало возможным после того, как на самолете выполнили программу испытаний, подтвердив запасы ГДУ силовой установки, для чего совершили четыре полета. Их результаты анализировали специалисты АНТК имени О.К.Антонова совместно с представителями ВВС России, ЛИИ имени М.М.Громова и ЦИАМ имени П.И.Баранова.

В совместном акте по этим испытаниям отмечено в частности, что во всем проверенном диапазоне высот и скоростей, углов атаки и скольжения самолета на установившихся и переходных режимах двигателя Д-27 работали устойчиво, срывных явлений в компрессоре, срыва пламени в камере сгорания, забросов и провалов частоты вращения роторов двигателя и температуры газа не отмечено.

Летный экземпляр Ан-70 получил доработанные двигатели с продленным ресурсом, технический облик которых соответствует серийному образцу. Один экземпляр такого двигателя проходит ресурсные испытания в ГП «Ивченко-Прогресс» (Запорожье), а в ОАО «Аэросила» совершенствуют втулку винто-



вентилятора. В настоящее время «Ивченко-Прогресс» и московский «Салют» изготавливают семь серийных Д-27, из которых в этом году планируется собрать три. В Киеве же близится к завершению постройка предсерийного Ан-70, на который будут установлены эти двигатели.

В июне 2006 г. по каналам «АРМС-ТАСС» (достоверность некоторых сообщений этого частного коммерческого агентства бывает очень сомнительна) еще несколько раз затронуло эту тему. В одном из них (со ссылкой на ВПК при Правительстве России) - о прекращении с 2007 г. финансирования проекта Ан-70. «Можно с большой долей вероятности предположить, - говорится в сообщении, - что после окончания работы экспертов двух стран по определению принадлежности интеллектуальной собственности по Ан-70 украинская сторона, ознакомившись с суммой, которую ей предстоит выплатить российской стороне, сама «закопает» этот самолет».

Сергей Иванов на пресс-конференции по итогам заседания совета министров обороны стран СНГ в Баку 31 мая напомнил, что работы по Ан-70 ведутся «по техническому заданию, которое было составлено в 1984 г., и конца им не видно Что будет дальше, - посмотрим. По этой теме будет сделано отдельное заявление», - сказал вице-премьер.

9 июня 2006 г. на авиасалоне «Авиасвіт XXI» замдиректора ФСВТС России Александр Фомин заявил, что проект создания самолета рассматривался на заседании украинско-российской подкомиссии по ВТС. Российская делегация не привезла документов о выходе из программы. «На данный момент проект осуществляется», - сказал он. Фомин не стал комментировать сообщений СМИ о выходе России из проекта. «На сегодня существует ряд объективных технических, финансово-экономических и правовых проблем, которые обе стороны обсуждают», - отметил он. Кстати, не согласился замдиректора ФСВТС и с мнением, что Россия проявляет слабый интерес к Ан-70 из-за планов Украины вступить в НАТО.

Спустя 11 дней, замминистра обороны РФ Алексей Московский сообщил: «События вокруг разработки российско-украинского самолета Ан-70 будут развиваться цивилизованно... У России и Украины есть определенные совмес-

тные обязательства в рамках этого проекта, которые будут рассматриваться по линии МИД, а также двухсторонней межгосударственной комиссией».

В общем, пока политики «обмениваются реверансами», «технари» оказываются не у дел. Оценивая же состояние, а точнее, мощности отечественных ОКБ, напрашивается единственный вывод, что создать продукт, хотя бы близкий к Ан-70, в ближайшем будущем Россия явно не сможет. Подтверждение тому - предложение руководства АК имени С.В.Ильюшина, сделанное АНТК имени О.К.Антонова по совместной разработке самолета МТА - индийского варианта ВТС Ил-214.

В то же время, специалисты АНТК имени О.К.Антонова считают, что Ан-70 может найти самое широкое применение, в том числе, и в гражданской авиации. Уже сейчас ими предложен транспортный Ан-70Т с экипажем из 2-3 человек и его двухдвигательный вариант Ан-70Т-100 грузоподъемностью до 30 т, конвертируемый грузопассажирский Ан-70ТК и военно-транспортный Ан-77. Последний, относящийся к классу самолетов КВП, предназначен для европейцев.

На базе Ан-70 возможно, в частности, создать самолет-заправщик, машину ДРЛО и для поисково-спасательных операций. Впрочем, это - перспектива. А пока необходимо найти средства для завершения летных испытания и развертывания серийного производства самолетов, как на Украине, так и в России.

Послесловие

За время испытаний с 1997 по июль 2006 гг. Ан-70 совершил около 600 полетов, налетав в 700 ч. За это время он подтвердил основ-

Основные ТТХ транспортных самолетов 5-го поколения

	Ан-70	А400М
Двигатели	Д-27	ЕPI TP400-D6
Взлетная мощность, э.л.с.	4x14000	4x11000
Размах крыла, м	44,06	42,20
Длина самолета, м	40,73	42,20
Высота, м	16,38	14,73
Взлетная масса, т:		
нормальная	123	---
максимальная	130	130
Масса коммерческой нагрузки, т:		
максимальная	47	37
Масса пустого, т	66,5	---
Масса топлива макс., т	51,4	---
Скорость крейсерская, км/ч	750-800	750
Высота полета, м	9000-12000	---
Дальность практическая, км:		
с макс. нагрузкой	1350	4500
с грузом 30 т	5000*	---
максимальная	6600	---
Потребная длина ВПП, м	1800-2200**	1700

* При коротком взлете дальность - 2550 км, потребная длина ВПП - 915 м.

** Разбег при взлетной массе 95 т не превышает 350 м, пробег - 330 м.

ные характеристики, заданные ТТЗ, получил рекомендацию к выпуску установочной серии. Что же касается «135 отказов двигателей», о которых говорится в российской прессе, то это совершенно не соответствует действительности. За все время испытаний на самолете имели место около 40 случаев неустойчивой работы двигателей. Причем, 32 из них пришлось на начальный период. Это не были выключения двигателей в полете, а сбои в их работе. Во всех случаях автоматика управления двигателями обеспечивала автоматический вывод двигателя из неустойчивого режима. Потеря ГДУ не приводила к самовыключениям двигателя и не требовала от экипажа самолета немедленных действий по восстановлению его работы. После внедрения разработчиками двигателей в 1999-2005 гг. комплекса мероприятий по повышению запасов ГДУ, сбои в их работе практически прекратились. В то же время, имели место несколько случаев, когда экипаж или автоматика выключали двигатели в полете в связи со сбоями в работе винтовентиляторов (включая аварию в Омске в 2001 г.).

В 2003-2005 гг. по просьбе ВВС РФ провели специальные стендовые и летные испытания двигателей, подтвердившие, что Д-27 типового конструктивного профиля в компоновке



самолета Ан-70 обладает достаточными запасами ГДУ во всем диапазоне исследованных скоростей и высот полета, что позволяет эксплуатировать Д-27 на Ан-70 без дополнительных ограничений.

Не соответствуют действительности и утверждения, что уровень шума Ан-70 на местности чрезмерно высок. 21 декабря 2005 г. АР МАК выдал Ан-70-100 сертификат, свидетельствующий, что уровень шума Ан-70 на местности соответствует требованиям главы 3 тома 1 приложения 16 Конвенции о Международной гражданской авиации. Этот документ дает право эксплуатировать самолеты Ан-70 и Ан-70-100 с двигателями Д-27 во всех странах, в том числе, Европы и Северной Америки.

Абсолютно неверен и тезис о том, что Ан-70 не нужен России в связи с тем, что у нее есть самолеты Ил-76МД и Ил-76МФ. Во-первых, Ил-76МФ до сих пор не прошел госиспытаний и не выпускается серийно, то есть, в этом смысле он не отличается от Ан-70. Во-вторых, Ил-76МФ по своему техническому облику не является аналогом Ан-70, он в 1,5 раза тяжелее «Ана» и при меньшем поперечном сечении грузовой кабины (хотя объемы одинаковые) не может перевозить всей номенклатуры грузов, которую способен транспортировать Ан-70. Кроме того, Ил-76МФ не обладает свойствами КВП.

Наконец, после смены руководителей ВВС и МО РФ изменилось и отношение к Ан-70. В июле 2007 г. Москву посетил министр обороны Украины А.Гриценко. Встретившись с российским коллегой Анатолием Сердюковым, он сообщил, что после того, как российская сторона приняла решение о выходе из проекта, руководители оборонных ведомств двух стран договорились создать отдельную рабочую группу по Ан-70. «Заседание этой группы, - сообщил министр обороны Украины, - состоялось 25 июня. Сейчас проходит сверка расходов Украины и России, а также оценка того, что сделано с точки зрения поставленного технического задания».

В феврале этого года министр обороны Украины Юрий Ехануров также подтвердил, что Россия продолжит сотрудничество с



Украиной по созданию военно-транспортного самолета Ан-70 после почти двухлетнего простоя проекта. Более того, 1 июня этого года в интервью телеканалу «Звезда» командующий ВТА РФ Виктор Качалкин сказал: «Самолет Ан-70 необходим и нужен». Комментарии, как говорится, излишни...

Следует отметить, что если Россия откажется от Ан-70, Украина этот проект не вытянет в одиночку. Ей не помогут ни НАТО, ни его «вожак» США. Это будет способствовать лишь развалу авиастроения Украины. Таким образом, Ан-70 может оказаться действенным инструментом давления на политиков «дружественного» нам государства, но такой путь для общения с нашими братьями-славянами вряд ли приемлем.

Пока в России и на Украине идут разговоры об Ан-70, в Бремене собирают фюзеляж первого прототипа единого европейского военно-транспортного самолета А400М – прямого конкурента Ан-70, разработанного концерном Airbus. А-400М во многом напоминает первый вариант Ан-70. Его прототип, разработанный в рамках программы FLA (Future Large Aircraft), должен был подняться в воздух в январе

этого года, но этого не произошло. Работы по программе FLA начались в 2001 г. С тех пор прошло семь лет...

Однако, высока вероятность, что А-400М взлетит в этом году, и Россия с Украиной утратят свои приоритеты. А-400М будет способен эксплуатироваться с коротких ВПП и грунтовых аэродромов. Самолет, оснащенный четырьмя ТВД SNECMA M138 или Rolls-Royce BR715TP (в зависимости от пожеланий заказчика) мощностью по 9500 л.с. будет иметь взлетную массу до 110 т и максимальную полезную нагрузку до 25 т. Максимальная скорость его составит 780 км/ч. Дальность полета с полной нагрузкой - 4300 км.

Самолет, помимо доставки различных грузов и техники, сможет десантировать до 120 парашютистов, перевозить раненых (66 носилок с сопровождающими), использоваться в качестве танкера (в фюзеляже могут быть размещены баки емкостью 41000 литров). Для европейских заказчиков планируется построить 192 машины. Ожидается, что первые А400М начнут поступать в ВВС Франции в 2009 г. Концерн Airbus надеется до 2025 г. продать не менее 1000 машин этого типа.

АКО

