

Сухой Суперджет: Что это? "Антилопа-гну" с крыльями

Последние трагические события, передаваемые из Индонезии по всем СМИ, в очередной раз дают призадуматься над ситуацией в отечественном авиастроении и его перспективах. А поскольку ведущая авиастроительная компания ОАК, а вместе с ней и власть полагают, что перспективой отечественного авиапрома является никто иной как главный герой последних новостей, то о нем и пойдет речь. Итак, "Сухой Суперджет-100".

Из истории создания

История создания этого самолета начинается в далеком 1999 году. Тогда в России уже проходил испытания новейший самолет, разработанный и доведенный до ума благодаря поддержке правительства Татарстана Ту-334. Самолет, по классу аналогичный Суперджету. И хотя на тот момент сил у российской авиационной промышленности еще было достаточно, чтобы «раскрутиться» и запустить самолет в серию, тем не менее не хватало финансовых средств. Однако идею производства Ту-334 подхватил назначенный в том же году гендиректором РСК «МиГ», энергичный и дальновидный Николай Никитин. Ему всего за несколько лет работы удалось в условиях безденежья создать вертикально интегрированную корпорацию, способную производить весь цикл работ, от разработки боевой авиационной техники до ее производства, поставок и послепродажного обслуживания.

Он понимал, что фирма на одних военных заказах не выживет - и решил производить еще и гражданский самолет. Тогдашний первый вице-премьер (последний глава Госплана СССР Юрий Маслюков) ассигновал на это средства, и Никитин при поддержке туполевцев оборудовал производственные площади в Луховицах. Более того был даже подписан контракт с Ираном на 1,6 млрд. долларов - на производство 100 самолетов Ту-334». Однако выполнить заказ тогда не получилось – цены в РФ резко пошли вверх, а контракт уже был заключен. Пересмотр его не получился, а государство, почему то не захотело использовать дипломатический рычаг и пожертвовать несколько миллионов долларов для поступления самолета в серию. В итоге контракт был разорван, перспективный Ту-334 так в серию и не пошел, а Никитина через несколько лет сместили с поста директора РСК «МиГ».

Что в итоге Россия потеряла? Возможность реального производства порядка 100 самолетов, да еще и с перспективой закрепления на иранском рынке. Кстати, сто пассажирских лайнеров - это в десять раз больше того, что сделали в РФ в 2008 году.

Однако через некоторое время во власти стали говорить о необходимости создания «первого постсоветского пассажирского лайнера - RRJ (российский региональный самолет). Об этом говорил Сергей Иванов, его поддерживал тогдашний глава Минэкономики Г.Греф. При этом утверждали, что «совковые» КБ ни на что не годны, они затратные, экономически неэффективны, попросту говоря, не могли «раскрутиться». Это при том, что в России уже имелся готовый к производству Ту-334, на разработку которого с 1992 года ушло 100 млн. долларов - очень скромная цифра, учитывая, что такие фирмы как «Эмбраер» и «Бомбардье» на разработку аналогичных машин тратили по 600 миллионов долларов.

Был проведен соответствующий конкурс, который выиграла фирма «Сухой». Таким образом, заказ на производство пассажирского лайнера отдали фирме, не имевшей ни малейшего опыта создания гражданских машин и не имеющей для этого своей производственной базы. Вскоре для создания «Сухого Суперджета» создается специальное юридическое лицо - ГСС («Гражданские самолеты Сухого»), а в 2006 году образуется Объединенная Авиастроительная Корпорация (ОАК). Перед ОАО «ОАК» была поставлена цель: сохранить за Россией роль третьего в мире производителя самолётов, увеличив за 10 лет совокупную выручку предприятий. Ключевым пунктом в этой миссии и стал проект RRJ, переименованный в Сухой Суперджет 100 (если переводить с английского дословно, «Суперсамолет Сухого»).

В результате было потрачено долгих 12 лет на создание этой производственной базы, проектирование нового

самолета, его сборку, испытания, пуск в серию, потратив на это... Тогда, в 2001 году, планировалось, что на запуск самолета в серию будет потрачено около 750 млн. долларов. Реально, по различным оценкам, напрямую из бюджета России на производство самолета к 2012 году уже потрачено 3 млрд. долларов, а если к этому добавить 2 млрд. долларов кредитных ресурсов, то получается 5 млрд. долл. Впрочем, это далеко не единственные затраты на самолет. Что Россия получила в итоге?

«Суперсамолет» к полету готов

Первое что бросается в глаза любому российскому любителю авиации и просто гражданину – это иностранное название самолета. Сразу возникает вопрос, неужели нельзя было назвать самолет хоть немного по-русски? Как оказывается, иностранное название самолета во многом оправдывают его иностранные детали. Как оказалось «Суперсамолет» почти на 80% собран из импортных комплектующих. Это при том, что изначально самолет позиционировался как «спасательный круг» российского гражданского авиастроения. Производители заявляли, что запуск этого самолета в серийное производство обеспечит заказами десятки предприятий отрасли и создаст десятки тысяч новых рабочих мест. Как известно авионику самолета делает французская «THALES», систему управления и жизнеобеспечения немецкий «LIEBHERR», шасси еще одна симпатичная французская фирма «MESSIERDOWTY». Даже кресла экипажа и колеса с тормозами самолету поставляют иностранные компании. Но это еще не все. Двигатель для самолета производится компанией PowerJet, которое является совместным предприятием российского НПО «Сатурн» и французской компании «Snecma». Наконец главным консультантом проекта стал сам «Боинг», который вовсю советовал, не вкладывая в проект ни цента. Кроме того, четверть акций (блокпакет) в ГСС купила итальянская фирма «Алениа»

В итоге легендарное российское авиастроение отодвинуто на периферию. А российские предприятия превращены в сборочные цеха. При этом соотношение стоимости и качества комплектующих вызывает вопросы. К примеру, двери для Sukhoi SuperJet 100 поставляет все тот же американский «Боинг-компани». Стоимость этого удовольствия для одного самолета обходится ОАК в 2 млн. долл. Для примера в Ту-334 весь планер самолета обходился в 3 млн. долларов.

Корпус Sukhoi SuperJet 100 выполнен из металла. Это была рекомендация «главного консультанта» проекта. При этом Боинг на своем «Дримлайнере» Б-787 делает планер из сверхпрочных и сверхлегких композитов. И шпангоуты «Боинг» гнет из листового металла. А нам наконсультировал ставить фрезерованные «ребра». Как известно шпангоуты делают фрезерованными только на космических ракетах, где это оправданно. Как результат у «Суперсамолета» часто выявляются проблемы с обшивкой и с корпусом.

Еще одна проблема самолета – это расположение двигателей. Как известно качество российских аэродромов, особенно в удаленных частях страны всегда оставляло желать лучшего. Взлётные полосы из-за географического положения аэродромов и метеоусловий не всегда были чистыми. По этой причине на наши самолеты всегда старались ставить двигатели не под крыльями, а в хвосте (Ту-134, Ту-154, Ил-62) У «первого постсоветского самолета» двигатели находятся всего в 42 сантиметрах от земли (если считать от нижней кромки воздухозаборников). Так низко моторы не установлены ни на одном самолете мира. То есть, он в региональных аэропортах РФ будет всасывать в себя мусор и обломки покрытия полосы как пылесос. Не зря его на испытаниях возят на полосу тягачом, не позволяя рулить самому. Чтобы чего-нибудь в двигатели не всосало. Понятно, что для одного самолета никто не будет переделывать региональные аэропорты. Вывод один: по России он летать не будет, хотя бы по причине безопасности полетов. Впрочем, на последнее у нас часто чихают...

Еще одна интересная деталь это штурвал самолета. Он сделан в виде ручки-джойстика как у истребителей. Интересно, что сама идея такого варианта штурвала была принята после одно из регулярных совещаний с представителями «Air France», которые и посоветовали использовать эту систему: «Вы же проектируете современный самолет с дистанционной системой управления — это все равно, что компьютерная игра. Кто будет летать на ваших самолетах? Наши дети и внуки. Им нужно совсем другое». Вместе с тем по оценкам ряда экспертов джойстик имеет свои недостатки при управлении гражданским самолетом. Кстати, «Боинг» делал свой «Дримлайнер» по старой классической схеме с традиционной колонкой со штурвалом и педалями.

Что касается впечатлений от первых полетов самолета и комфортабельности салона, то это отдельный разговор. По словам одного из пассажиров, летевшего авиакомпанией «Армавиа» в самолете имеются реальные проблемы с вентиляцией и кондиционированием. Салон изобилует непонятными щелями. «Панели не стыкуются между собой. Везде какие-то щели и дырки. Сквозь некоторые дырки виден свет и проводка». Кроме того лючки, за которыми располагаются кислородные маски неплотно прилегают или вообще не держатся, дверцы на полках для багажа самопроизвольно открываются. В принципе нетрудно догадаться, что щели и дырки в обшивке - это как раз результат советов «Боинга» по сборке шпангоутов.

Вместе с тем не обошли стороной «Суперсамолет» и разнообразные происшествия. 5 декабря 2011 года самолет Sukhoi SuperJet 100 авиакомпании "Аэрофлот" не смог вылететь из Минска из-за неполадки с шасси. Устранить неполадку на месте не удалось, в результате было принято решение о возвращении самолета в Москву без пассажиров. 16 марта 2012 года аналогичный самолет, который направлялся в Астрахань, из-за проблем с шасси был вынужден вернуться в Москву. Наконец, 6 мая 2012 года самолет Sukhoi SuperJet-100 при посадке в аэропорту Казани на время выкатился с взлетно-посадочной полосы. Теперь сюда добавилась индонезийская трагедия.

Отсюда возникает самонаводящийся вопрос: а для кого строился «Суперсамолет», если для полетов в России он непригоден? И может ли вообще проект RRJ быть конкурентоспособным на мировом рынке?

О так называемых «твердых контрактах»

В СМИ уже третий год сообщается, что новый российский самолет будет в первую очередь поставляться за рубеж, в том числе и Европу и что к сегодняшнему моменту заключены многочисленные контракты. Оказывается, что история с готовыми «твердыми контрактами» лишь очередной блеф и миф.

Как известно, по Федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002—2010 годы и на период до 2015 года» к 2010 году ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) должен был поставить авиакомпаниям 60 самолетов Суперджет. При этом в 2011-м планировалось выпускать уже по 70 самолетов в год. Для справки в 1992 году издыхающий советский авиапром выпустил 77 самолетов. Что же получилось в итоге: на сегодняшний момент выпущено 8 «Суперсамолетов», из них летает только 3.

Что касается заключенных договоров, то самым знаковым среди всех контрактов, был контракт на поставку Sukhoi SuperJet 100 итальянской авиакомпании Alitalia. К лоббированию контракта на сумму почти 500 млн. долларов приложили руки и премьер-министры России и Италии Владимир Путин и Сильвио Берлускони, и Дмитрий Медведев. Но в начале 2011 года генеральный директор авиакомпании Alitalia Рокко Сабелли заявил, что Alitalia отказывается от Sukhoi SuperJet 100 и приобретает в лизинг 20 новых самолетов ERJ 190 бразильского концерна Embraer. И не потому, что «Суперсамолет» плохой самолет, с некоторой долей иронии объяснил это решение господин Сабелли, а потому что российский самолет катастрофически отстал от заявленных графиков запуска самолета в серийное производство. А Alitalia необходим ближнемагистральный самолет прямо сейчас. Решение итальянской авиакомпании вполне может превратиться в серьезную преграду перед самолетом Sukhoi SuperJet 100 на европейские рынки, который изначально рассматривался как приоритетный. Именно ради грандиозной цели — прорыва в Европу — блокирующий пакет ГСС был продан итальянской компании Alenia Aeronautica.

Что касается других контрактов, то 19 декабря 2006 года ГСС заключил договор с авиакомпанией ФГУП «Дальавиа» о поставке шести самолетов Sukhoi SuperJet 100. В июле 2008-го «Дальавиа» перечислила ГСС аванс. А уже осенью 2008-го были арестованы счета «Дальавиа» и начата процедура банкротства авиакомпании. 26 января 2009 года Федеральное агентство воздушного транспорта аннулировало сертификат эксплуатанта ОАО «Дальавиа». Обанкротился и альянс AirUnion, у которого был договор на поставку пятнадцати Sukhoi SuperJet 100 на сумму 400 млн. долларов и опцион еще на 15 самолетов.

В 2009-м на авиасалоне во французском Ле Бурже было заявлено, что ГСС подписал контракт на поставку тридцати Sukhoi SuperJet 100 с венгерской авиакомпанией Malev. Но и этот контракт оказался пустышкой. У Malev начались финансовые проблемы, и она отказалась от планов закупки российских самолетов. На том же авиасалоне в Ле Бурже был подписан контракт с пермской компанией «Авиализинг» на сумму 715 миллионов долларов на поставку 24 самолетов Sukhoi Superjet 100/95. Контракт до сих пор под вопросом.

В 2010-м на британском авиасалоне «Фарнборо-2010» снова было объявлено о «растущей популярности» Sukhoi SuperJet 100. Наши СМИ писали о заключении контрактов со швейцарскими, итальянскими, испанскими, польскими и рядом других авиакомпаниями. Но о реальных поставках самолетов «швейцарским, испанским, польским...» эксплуатантам до сих пор ничего не слышно.

В прошлом году на авиасалоне в Жуковском ГСС подписал контракт с компанией ВЭБ-лизинг на сумму 760,8 миллиона долларов на поставку 24 самолетов Sukhoi SuperJet-100 для авиакомпании Utair. Там же, в Жуковском, индонезийская авиакомпания «Скай авиэйшн» подписала контракт на приобретение двенадцати самолетов Sukhoi SuperJet 100, однако после недавних трагических событий индонезийцы вряд ли захотят летать на российском «Суперсамолете». Остается лишь «Аэрофлот», который, якобы, заказал у ГСС 23 таких самолета, при том, что финансирование покупки этих самолетов осуществляет целиком государство. Это обойдется ему в 830 млн. долларов. Кстати, в заключении вышеизложенных «твердых контрактов» главным

лоббистом выступало именно российское государство. Если сделать примерный подсчет и сложить количество средств вложенных прямо или косвенно в «Сухой Суперджет» с количеством средств потраченных на «продвижение» самолета в Европу и покупку его российскими компаниями, получается сумма около 7 млрд. долларов. Чтобы было понятно для наглядности - это стоимость двух американских тяжелых авианосцев типа «Нимиц», стоящих в порту в полной боевой готовности или стоимость 3,5 тыс. новейших танков Т-90. А теперь можно вспомнить, сколько было вложено в отечественный Ту-334?

История с «Суперсамолетом» конечно же, не закончится на этой печальной ноте, какой стала катастрофа в Индонезии. Хотя многие эксперты говорят, что это происшествие не должно резко повлиять на заключение «твердых контрактов» и продвижение самолета на зарубежные рынки, понятно, что сейчас это будет сделать куда труднее. Тем более у «Суперсамолета» в ближайшие годы, помимо канадцев и бразильцев, появятся новые серьезные конкуренты. Японцы разрабатывают свой Mitsubishi Regional Jet (MRJ), который должен появиться уже в 2013-14 гг., китайцы разрабатывают свой Advanced Regional Jet (ARJ21), который внешне очень напоминает Ту-334.

В сухом остатке этот самолет может стать настоящим могильником отечественного авиапрома, не дав ничего взамен. Все тот же Ту-334 всего на 5-10% состоит из импортных частей и комплектующих. Топливная эффективность нашего лайнера - 22,85 г/пассажиро-километр. У «Суперджета» - 24,3 (если верить заявленному). Салон нашей машины удобнее (3,8 на 4,1 м против 3,4 на 3,6 м у SSJ). Ту-334 унифицирован в серийном производстве с Ту-214, а «Суперджет» - нет. Еще один важнейший момент: производя Ту-334 серийно на казанском КАПО имени Горбунова, страна сохраняет возможности ремонта дальних ракетноосцев/бомбардировщиков Ту-160 и Ту-22М3. Без Ту-334 погибает легендарный «Туполев», значит все его самолеты. И, судя по всему, такая перспектива уже не за горами. На авиасалоне Bahrain International Airshow Андрей Туполев, директор департамента коммуникаций и маркетинга ОАО «Туполев», с горечью сказал, что сегодня у казанского Ту-334 нет никаких перспектив, и проект будет свернут. Самое интересное, что Путин, будучи сначала президентом РФ, затем премьер-министром, дважды распоряжался начать серийное производство Ту-334 в Казани. Это было 7 ноября 2007 г. и 9 сентября 2008-го. Однако лобби господина Погосьяна в лице ОАК, судя по всему, сумели убедить Путина, что «Суперсамолет» лучше.

Что же такое «Сухой Суперджет»? Ответ такой: «Антилопа-гну» Адама Козлевича. Можно было бы помягче, но для людей, которые уже не вернутся, это все равно!

Источник: alex-palagin.livejournal.com

Автор: Александр Палагин © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ, ИРКУТСК 👁 13398 12.05.2012, 15:57 📌 1332
URL: <https://babr24.com/?ADE=105548> Bytes: 16687 / 16659 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм
- Джем
- ВКонтакте
- Одноклассники

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Александр
Палагин.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)