

«СуперДжет-100» - надгробный памятник российскому авиапрому. Скульпторы Христенко и Погосян

Катастрофа нового авиалайнера «Сухой СуперДжет-100» (SSJ-100), которая произошла 9 мая примерно в 70 км от аэропорта столицы Индонезии Джакарты, вызвала много недоуменных вопросов о ее причинах.

Но не прошло и двух дней после ужасной трагедии, в результате которой погибло 45 человек, не были еще найдены бортовые самописцы и не расшифрованы имеющиеся в них записи, а в некоторых СМИ уже появились сообщения со ссылкой на неких анонимных экспертов из Центра подготовки авиационного персонала в подмосковном Жуковском о виновности в катастрофе пилотов. Было даже высказано предположение, «что они могли отключить звуковую сигнализацию системы предупреждения о препятствии, чтобы она не мешала им общаться с гостями или что-то показывать им в кабине во время демонстрационного полета». Иначе как лживыми, подлыми и циничными по отношению к погибшим коллегам назвать такие высказывания нельзя. Шеф-пилотом лайнера был летчик-испытатель 1 класса Александр Яблонцев, проводивший сертификационные испытания SSJ-100. А находиться во время полета в кабине пилотов посторонним людям категорически запрещено соответствующей инструкцией.

Создается впечатление, что начата масштабная подготовка к сваливанию вины на пилотов потерпевшего катастрофу лайнера. Об этом может свидетельствовать и заявление руководителя Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Михаила Погосяна, «отца» SSJ-100, сделанное им 11 мая, что «у российского самолета Sukhoi SuperJet-100 до момента катастрофы не было никаких технических проблем». Но, если у самолета «до момента катастрофы не было никаких технических проблем», это по-русски означает, что они были у пилотов и виновны они. На самом же деле, проблем у «СуперДжет-100» множество, и достаточно серьезных. Возникли они еще при проектировании и не были устранены при испытаниях...

Версии причин трагедии

Согласно официальным сообщениям, поисковая группа в районе падения самолета не обнаружила аварийных радиосигналов его радиомаячков. Почему? Ведь ими обязательно снабжаются все авиалайнеры. Это автономно работающие устройства, которые, как и «черные ящики», при ударе о земную поверхность не разрушаются, и начинают автоматически излучать радиосигналы с места падения. Отсутствие аварийных радиосигналов могло означать, что радиомаячки на разбившемся авиалайнере либо отсутствовали, либо были неисправны.

Потерпевший катастрофу SSJ-100 пригнали в Индонезию, чтобы продемонстрировать потенциальным покупателям его достоинства, то есть для рекламы. Хотя лайнер уже демонстрировали на нескольких международных авиасалонах, однако желающих приобрести его оказалось не очень много. Трагический рекламный полет должен был длиться 30 минут. Но на 20-й минуте полета, после разворота в обратную сторону, самолет внезапно исчез с экрана радаров диспетчерского пункта управления воздушным движением, и с ним прекратилась радиосвязь.

Незадолго до этого экипаж лайнера, который находился на высоте 3 км, запросил «добро» снизиться до 1,8 км, на что было получено разрешение. Почему же диспетчер разрешил SSJ-100 спуститься ниже? Ведь в это время самолет проходил над гористой местностью, и на пути движения возвышалась гора Салак высотой 2 км, поэтому снижаться можно было, лишь обогнув или перелетев ее. Замечу, до посадочной полосы оставалось 10 минут, и начать снижение можно было за 5 минут до посадки – высота и скорость вполне допускали это. Хватало и горючего – его залили на два часа полета. Поэтому диспетчер вместо разрешения снижаться должен был дать команду на продолжение движения на той же высоте до выхода из опасного для снижения района. Надо полагать, что выбранная для полета трасса позволяла это сделать.

Не исключено, что лайнер попал в густую облачность, лишившую пассажиров возможности обозреть земную поверхность, а зрительный «контакт» с землей в подобных случаях оказывает положительное эмоциональное воздействие на потенциальных покупателей. Чтобы выйти из облаков, надо было оказаться ниже их кромки либо обогнуть слой облачности. Но и в этом случае диспетчер должен был дать команду оставаться авиалайнеру на прежней, безопасной высоте и продолжать движение «вслепую» до выхода из опасного для снижения района. Ведь для «слепых» полетов самолеты оснащены радиолокатором кругового обзора – живем не во времена «Титаника».

Если густые облака помешали целям демонстрационного полета, то его можно было продлить, получив от диспетчера координаты окончания облачности. Но ничего этого не произошло, и авиалайнер почему-то начал снижаться. А на высоте примерно 1800 м он врезался в западный скалистый склон горы Салак. Часть обломков самолета и останков 45 погибших пассажиров обнаружили на площадке на высоте около 1700 м, остальные рухнули в ущелье.

Почему же понадобилось снижаться именно в этом опасном месте, разве пилотов не ознакомили с рельефом местности на заранее выбранной трассе полета? И почему SSJ-100 врезался в гору, не обогнув или не перелетев ее? Ведь она была видна пилотам на экране радара кругового обзора, и о ней должен был оповестить экипаж наземный диспетчер, который вел самолет. Он же мог слышать все переговоры внутри экипажа. Кроме того, борт оснащен системами предварительного автоматического оповещения о возможном столкновении в воздухе с другим объектом, а также о столкновении с землей. Поэтому еще задолго до удара о склон горы Салак в пилотской кабине должен был раздаваться тревожный звуковой рев этих систем.

Однако катастрофа произошла. Поэтому рискну высказать две версии причин случившейся трагедии: первая – на лайнере не действовали системы предварительного оповещения (были неисправны или отсутствовали) и одновременно отказал локатор кругового обзора, вторая версия - лайнер оказался вдруг неуправляемым.

Как стало известно, для демонстрации в Индонезии специально готовили другую машину, которая 5 мая вылетела из Астаны в Джакарту. Однако она совершила вынужденную аварийную посадку в Пакистане из-за разрыва трубопровода масляной системы. Видимо, чтобы скрыть случившееся, эту аварийную посадку преподнесли публике как один из якобы намеченных демонстрационных полетов, которые затем продолжили в Индонезии. А вместо самолета, севшего из-за аварии в Пакистане, всего за одни сутки «подготовили» стоявший давно на приколе другой SSJ-100, который и разбился 9 мая под Джакартой.

Оба самолета значились в госреестре экспериментальной авиации и использовались для проведения сертификационных испытаний. Надо полагать, что для заграничной командировки отобрали лучшую из двух машин. А затем в спешке экстренной подготовки к полетам второго самолета понадеялись, как нередко водится, на авось. Поэтому на нем могли не действовать радиомаячки и системы раннего предупреждения – не успели их проверить. Неполадки, видимо, были и у радара кругового обзора, если лайнер врезался в гору. Но почему экипаж об опасности заранее не предупредил диспетчер, который вел самолет вплоть до момента катастрофы?

Другая версия причины трагедии – потеря управляемости лайнером. То, что экипажу понадобилось экстренно снизиться, можно предположительно объяснить вдруг возникшими техническими неполадками, возможно, отказом одного из двигателей. При стендовых и сертификационных испытаниях, а разбившийся самолет являлся объектом последних, происходили неоднократные поломки деталей двигателей, причины которых до конца так и не выяснили. Отказ мог произойти, в частности, вследствие разрушения вращающихся механизмов из-за попадания в них песка, который может всасываться вентиляторами двигателей. Дело в том, что в SSJ-100 громадные «движки» расположены на крыльях не «по-российски», и оказываются при прогреве перед взлетом очень близко к земле.

Однако официально о причинах снижения лайнера в опасном месте ничего не сообщалось. Вполне возможно, что находившееся на борту начальство не хотело разглашать информацию об очередных технических неполадках, чтобы не отпугнуть потенциальных заказчиков. Ведь это было уже третье за 4 дня летное происшествие с однотипным самолетом – 6 мая в аэропорту Казани рейсовый «СуперДжет» выкатился за пределы посадочной полосы. Столь высокая концентрация числа отказов также свидетельствует о негодном качестве этих машин.

«Сапсан» в воздухе

Причины отказов объясняются наличием у «СуперДжет-100» множества нерешенных проблем, причем достаточно серьезных. Возникли они уже при проектировании. О них свидетельствуют, в частности,

многочисленные неполадки различных узлов, из-за которых самолеты часто простаивают. Замечу, самолет, который руководителем ОАК выдается за российский продукт, таковым на самом деле не является. Отечественные в нем только планер и часть двигателя. А из номенклатуры комплектации лайнера видно, что 85% узлов и систем изготавливается за рубежом, в основном в США у «Боинга», что составляет в себестоимости лайнера около 80%. Даже люки и двери фюзеляжа американские. О каком восстановлении отечественного авиапрома и о каком качестве SSJ-100 в таком случае могла идти речь, если «Боингу» нужен был прирученный конкурент?

Проблемы же у «надежды российского авиапрома» таковы. Впервые в мировой практике самолет сертифицирован с существенными ограничениями по ресурсам. Все лайнеры, выпускаемые "Гражданскими самолетами Сухого" с конечными цифрами в серийных номерах от 7 до 19 (они поставляются армянской авиакомпания "Армавиа" и российскому "Аэрофлоту"), имеют ограничения летной годности из-за «особенностей» конструкции самолета и его топливной системы. Поэтому SSJ-100 требует значительно более серьезного технического сопровождения, нежели аналогичные лайнеры иностранного и российского производства.

В руководстве по техническому обслуживанию помимо обязательных для всех лайнеров процедур регламентированы "обязательные доработки мест конструкции самолета" и "элементы, подлежащие обязательной замене". Согласно одному из пунктов руководства, после 2000 полетов (это примерно год нормальной эксплуатации при десяти часах полетов в день) самолет должен быть изъят из эксплуатации на доработку и усиление конструкции планера по восьми позициям. Через десять месяцев эксплуатации должна быть заменена основная опора шасси - она разрабатывалась для 75-местного самолета, который должен был быть на 4 тонны легче получившегося. Усиление же планера потребует его разборки и замены ряда элементов более прочными, что приведет к дополнительному утяжелению конструкции. Обычно самолеты дорабатывают для увеличения ресурса после 10 000 полетов.

Учитывая, что разбившийся лайнер интенсивно эксплуатировался при проведении сертификационных испытаний и летал свыше года, не достиг ли он тех самых «ограничений летной годности», приведших к катастрофе?

Неважно обстоят дела и с двигателем SaM146. Получился он на 114,3 кг тяжелее, чем планировалось, и расход топлива у него на 2,7-3,2% больше нормы. И это помимо увеличения общей массы самолета на 4 тонны относительно планировавшейся. А лишний вес - это дополнительный расход топлива и ограничение либо дальности полета, либо полезного груза. В итоге самолет расходует топлива на 11% больше, чем было первоначально заявлено.

Вот что рассказал журналистам председатель совета директоров запорожского завода «Мотор Сич», известный моторостроитель Вячеслав Богуслаев:

«На авиасалоне в Ле Бурже к нам на стенд пришел Михаил Погосян. Пришел и спрашивает: «Как дела?». Я ему говорю, вот есть модификации двигателей Д-436 с тягой на 7,5 тонн, 8,5 тонн, 9 тонн и 9,3 тонны. Мы и транспортным самолетом Ан-176 занимаемся. А он отвечает, мол, да не может этого быть и в каком они у вас состоянии?»

Мы ему предложили посмотреть наши двигатели для установки их на «СуперДжете», потому как самолет тяжелый, на 4 тонны тяжелее, чем ожидалось. Кроме того, там надо упрочнять отдельные элементы самолета, а это еще дополнительный вес. И откуда там снять 4 тонны? Это очень много. И двигатели для него надо мощнее. Директор «Сатурна» (завод в Рыбинске, где по кооперации с французской фирмой Snecma производятся двигатели SaM146) говорит, что надо поднять мощность двигателей «СуперДжете» на 5%, а мы отвечаем, что не на 5%, а на 20%, как минимум, надо поднимать мощность, чтобы весь этот груз в воздухе таскать. Мы же специалисты, все это видим - по диаметру сопла, диаметру вентилятора, по оборотам. Мы знаем, что можно и чего нельзя. Поэтому наши двигатели Д-436-148, установленные на Ан-148, вообще никогда не отказывали. К тому же, французско-российский двигатель SaM146 стоит \$4,2 млн., а мы продаем Д-436 за \$2,2 млн, а два двигателя - это уже на \$4 млн. дешевле».

Богуслаев откровенно изложил журналистам свое мнение о «СуперДжете»:

«Если не получается самолет, то ты так и скажи. Мы же можем помочь. Однако вносить в общество дезинформацию, и за счет этого пытаться получить какие-то дивиденды – глупо. Ведь нам же понятно, что тут где-то что-то пилится, что-то откатывается. Когда-нибудь этот самолет, может быть, и полетит нормально, но сейчас он тяжелый, да и другие двигатели нужны. Там вообще есть много вопросов и проблем, которые надо

решать, но пока что самолет этот плохой».

Первая серийная машина была изготовлена на два года позже намеченного срока. Видимо, стремление отрапортовать, наконец, о достижениях привело к тому, что первые «СуперДжет», проданные авиакомпаниям «Армавиа» и «Аэрофлот», не были испытаны при высоких температурах наружного воздуха, в том числе после длительной стоянки самолета. Поэтому непонятно на каком основании Международный авиационный комитет выдал сертификат безопасности на этот самолет. Ведь неподтвержденность соответствия всем требованиям, в том числе температурным, чревата угрозой жизни пассажиров. Температурные испытания провели лишь в августе 2011 г. в Рас-эль-Хайме (Объединенные Арабские Эмираты). Испытывался опытный SSJ-100 с серийным номером 95005. Говорят, тот самый, который затем разбился в Индонезии.

А испытывать было что. Программа испытаний предусматривала проведение всесторонних наземных проверок двигателей, вспомогательного силового устройства (ВСУ) и бортового оборудования, а также выполнение серии контрольных полетов. В ходе наземных испытаний предстояло подтвердить, обеспечивается ли работоспособность систем и бортового оборудования самолета и выполняется ли надежный запуск и функционирование ВСУ и двигателей при высоких температурах наружного воздуха, в том числе после длительной стоянки самолета. Отдельной проверке были подвергнуты агрегаты планера из композитных материалов с тем, чтобы проверить их состояние в условиях жары.

Надо полагать, поэтому новый лайнер SSJ-100, полученный «Аэрофлотом» в середине июня прошлого года, то есть до проведения обязательных испытаний самолета в условиях жары, не удавалось долго полноценно испытать в полете из-за проблем с системой кондиционирования. Самолет простоял 17 дней из-за отказа датчика системы кондиционирования - при нормально работающей системе он подавал ложные сигналы о ее неисправности. Неполладку удалось выявить лишь при тщательном осмотре самолета, который длился 12 дней. А 23 июля этот же лайнер вновь поставили на прикол уже из-за отказа двигателя. Проблемы с двигателями были и у первого серийного самолета, проданного «Армавиа».

Вот что писал по этому поводу Рубен Джонсон в статье «Ограбление российского авиапрома», опубликованной 16 августа 2010 г. в американской газете "The Weekly Standard" (перевод InoСМИ.ru):

«Западноевропейские компании из числа участников программы «Сухой СуперДжет-100», а вместе с ними и агентства Европейского Союза, призванные блюсти авиационную безопасность, стандарты надежности и качества, выказывают странное безразличие к проблемам с проектированием самолета и повторяющимися случаями отказов его силовых установок в ходе сертификационных испытаний.... Девятистраничный документ, написанный министру Виктору Христенко его подчиненными, содержит подробное описание значительных огрехов, допущенных при проектировании двигателя самолета. В документе прямо говорится, что требуется уделить внимание обнаруженным в ходе испытаний дефектам, особенно в «горячей» части двигателя, за который отвечает PowerJet (совместное французско-российское предприятие, изготовитель двигателя).

Отмечаются повторяющиеся случаи разрушения крепления диска третьей ступени компрессора. Одно произошло 9 февраля 2010 года в двигателе с номером 146101/2 в ходе 187-го часа летных испытаний опытного прототипа «СуперДжета» с бортовым номером 95003. При анализе инцидента специалистами PowerJet выяснилось: причиной выключения двигателя в полете стало разрушение фрагмента диска третьей ступени компрессора. Авторы документа хотели обратить внимание министра на устойчиво повторяющийся характер дефекта: первый случай приходится на 2009 год, второй произошел 9 февраля 2010-го, третий – в марте 2010-го, когда мотор проходил наземные испытания на стенде.

Документ датирован 3 июня 2010 года. Он был написан спустя две недели после того, как Европейское агентство авиационной безопасности (European Aviation Safety Agency, EASA), аналог американской Федеральной авиационной администрации (FAA) сертифицировало двигатель как безопасный для перевозок пассажиров на воздушном транспорте.

Меня разбирало любопытство: по какой такой причине EASA пошло на сертификацию мотора вместо того, чтобы сначала разобраться в причинах возникновения повторяющихся дефектов, провести соответствующие технические исследования и получить от конструкторов рекомендации по исправлению «врожденных пороков» двигателя? Но агентство не удосужилось прояснить ситуацию, ограничившись заключением: «С выпуском сертификата типа EASA соответствие двигателя нашему сертификационному базису было продемонстрировано».

На мое обращение по поводу обнаруженных дефектов EASA ответило: «Вопросы по самому двигателю

должны адресоваться его производителю», в данном случае – совместному предприятию PowerJet». Но агентство само должно было переадресовать мои вопросы PowerJet, так как является ответственным регулирующим органом.

Я направил копию упомянутого документа в офис Snecma/SAFRAN во Франции. Вот только ответа не получил. Но в ходе проведения аэрокосмического салона Фарнборо моему коллеге удалось побеседовать с руководителем SNECMA. Ему было сказано: «Я не слышал об этом письме». Это очень странно, зная повышенное внимание французской моторостроительной компании к созданию данного двигателя. Получается, что EASA сертифицировало опасный в эксплуатации мотор с фундаментальными конструктивными недостатками.

Все это предшествовало звонку, прозвучавшему в перегретой выставочной атмосфере Фарнборо - меня пригласили на встречу с главой СП PowerJet Жаном-Полем Эбанга, чтобы обсудить эту проблему. Он был откровенно раздосадован необходимостью отвечать на неприятные вопросы публично. «Факты таковы: все сертификационные испытания успешно проведены», - заявил Эбанга. И далее: «Ничего «такого» не случилось в ходе испытаний двигателей (в Рыбинске), что было бы скрыто российской стороной от инспекторов EASA и сертификационной группы. Обсуждение прочих тем не отвечает интересам наших заказчиков».

Никаких объяснений больше не последовало. Эбанга лишь заметил, что документ, адресованный министру Христенко, был «главным образом написан для внутренних российских политических целей». А посему, он не собирается давать комментарии по документам такого рода. Поставленные вопросы и по сей день остаются без ответов. Стоит ли удивляться, что в откровенных беседах мои российские коллеги, хорошо осведомленные о проблемах программы «Сухого», признаются: «Если какой-то из этих «СуперДжетов» когда-либо выйдет на воздушные линии, мы ни за что не полетим этими рейсами». – Конец цитаты.

Замечу, после индонезийской катастрофы одна из стюардесс, которая летала на аэрофлотовском «СуперДжете», весьма нелицеприятно отозвалась в Твиттере о качестве этого самолета. Видимо, надоело ей трястись от страха за себя и пассажиров в каждом рейсе. На другой день ее уволили «по собственному желанию».

Надо полагать, Жан-Поль Эбанга был прекрасно осведомлен, что министр Христенко способствовал развалу в России стандартизации и сертификации, и что за фальсификацию сертификата соответствия у нас в стране, в отличие от Евросоюза, не несут уголовной ответственности.

Все это во многом напоминает блеф с испытаниями немецкого поезда «Сапсан». Пассажиры в поезде повезли, не испытав его в условиях наших морозов, но тоже получили российский сертификат безопасности. А спустя неделю после начала регулярной эксплуатации в морозы у него стали выкрашиваться поверхности качения колес. Поэтому вместо их обтачивания после каждых 60 тысяч км пробега, как у наших поездов, немецкие колесные пары вынуждены обтачивать через каждые 20 тысяч км, что существенно увеличило затраты на эксплуатацию. Поэтому «СуперДжет» следовало бы назвать «СуперБлеф». Михаил Погосян взялся явно не за свое дело – за разработку пассажирских самолетов вместо истребителей. Если бы не «СуперДжет», то на наших внутренних трассах, постепенно заменяя Ту-134, уже трудился бы новый ближнемагистральный Ту-334.

Ту-334 подбили на взлете

Все эти и другие факты, которые наглядно свидетельствуют, что SSJ-100 еще, мягко говоря, «сырой» и небезопасный, очевидны специалистам. «Аэрофлот» даже собирался выставить судебный иск за дефекты лайнера и понесенные компанией убытки. Поэтому в Европе никто не решился приобрести «гордость российского авиапрома». А после катастрофы агент индонезийской посреднической компании PT заявил, что закупки Sukhoi Superjet-100 отложены до завершения расследования причин крушения. Перед этим о снижении числа заказов на «СуперДжет» заявило международное рейтинговое агентство Fitch.

Не заказала «нашу гордость» и авиакомпания «Россия», которая возит начальство страны и должна заменить старые Ту-134 и Ту-154. В отличие от «Аэрофлота», опасаются – пассажирский контингент иной. Несколько лет тому назад «Россия», а также ФСБ отвергли предложение закупить «СуперДжет» из-за слишком большого количества иностранных комплектующих. Кто знает, какой сюрприз может оказаться в иностранной авионике? Ведь американские радары, приобретенные Сербией и Ираком, были заблокированы извне перед первым же налетом на эти страны авиации НАТО.

Зато Федеральная служба охраны заказала несколько новых ближнемагистральных лайнеров Ту-334 в

специальном исполнении. Дело в том, что 15 апреля 2005 г. вышло Постановление Правительства РФ № 217 о запуске на Казанском авиационном производственном объединении в серийное производство лайнера Ту-334, созданного для замены Ту-134 и Як-42. Его первый полет состоялся в 1999 г., лётные испытания и сертификация были завершены в 2003-м. Он почти целиком, на 98% по номенклатуре, состоит из отечественной комплектации, удовлетворяет всем международным стандартам и почти по всем характеристикам превосходит SSJ-100.

Лайнер входит в унифицированную линейку вместе с Ту-334-100, Ту-204-300, Ту-204 и Ту-214, которые в совокупности обеспечивают перевозку от 70 до 210 пассажиров на расстояние от 3000 до 9000 км, что весьма важно для нашей страны с ее огромной территорией. Но все эти машины в серийное производство почему-то не запускаются. Помимо пассажирского варианта разработана грузовая модификация Ту-334. Благодаря высокой – до 60% степени унификации бортового оборудования с оборудованием семейства Ту-204/214 затраты на серийное производство Ту-334 окажутся существенно ниже, чем на производство того же уникального с точки зрения качества и безопасности «СуперДжет-100».

В производстве нового авиалайнера должны были участвовать свыше сотни российских предприятий из 27 регионов страны, несколько украинских, в том числе изготовитель двигателя для Ту-334 запорожский завод «Мотор Сич», а также несколько компаний других стран. Выпуск нового лайнера только на Казанском заводе планировалось довести до 40 машин в год.

Российские авиакомпании в 2007 г. подали заявки на приобретение 114 авиалайнеров Ту-334, что было вдвое больше, чем поступило от них заявок на «СуперДжет». А в 2008 г. ОАО «Туполев» подписало протоколы о намерениях с 33 российскими и зарубежными авиакомпаниями о закупке свыше 300 таких самолетов. Учитывая практически полное российское оснащение машины, он будет востребован и силовыми структурами для замены Ту-134.

На разработку и испытания Ту-334 затратили менее 100 млн. долларов бюджетных средств. А вот что писал в июле 2010 г. Рубен Джонсон в упомянутой выше статье «Ограбление российского авиапрома» по поводу затрат на SSJ-100:

«Крайние оценки затрат на разработку «СуперДжета» говорят о том, что на программу уже потрачено 3,5 млрд. долларов, что более чем в четыре раза выше первоначально запланированной суммы. Для сравнения: разработка линейки E-series обошлась компании «Эмбраер» в один миллиард... Однако в деле с «СуперДжетом» никто никогда даже не думал о спасении российского авиапрома. Несколько лет назад я поинтересовался у высокопоставленного российского чиновника насчет целей проекта. В ответ он пожал плечами, покачал головой и выпалил: «No, skolko deneg spizdili ("You cannot believe how much money they have f-ed off with")» - [точно по тексту Weekly Standard – Прим. перев.]. «Равно как и многие другие высокотратные правительственные программы в России, проект «СуперДжет» стал прекрасным механизмом по перекачиванию денег в чьи-то карманы», - добавил по этому поводу московский коллега». – Конец цитаты.

На упоминавшейся выше пресс-конференции председатель совета директоров «Мотор Сич» Богуслаев напомнил о прерванной ради «СуперДжета» подготовке к производству самолета Ту-334: «Если бы он летал, то никаких «СуперДжетов» и прочих пародий и рядом бы не стояло. У этого самолета есть сертификат. Более того, у лайнера очень удачная конструкция, это абсолютно летаемый самолет».

И сам Богуслаев не прочь был его купить у туполевской фирмы и начать выпускать: «Просил мне его продать. Поставлю свои двигатели, и лучше машины не будет. Тогда «СуперДжету» делать будет нечего. Но вопрос не решается».

Почему же Виктор Христенко, который возглавлял Минпромэнерго, а затем до недавнего времени Минпромторг, и отвечавший, в частности, за политику развития авиапрома, не выполнил постановления правительства о серийном производстве Ту-334, а вместо этого способствовал, в том числе бюджетным финансированием, разработке «с нуля» аналогичного по классу самолета «СуперДжет-100»? Учитывая, что у SSJ-100 российские только фюзеляж и часть двигателя, а всё прочее – по импорту, говорить о каком-то развитии отечественного авиапрома не приходится. Наоборот, создается впечатление, что кто-то проводит диверсию в отношении отечественного авиапрома, чтобы его уничтожить окончательно. Неспроста через сито тендеров на поставки оборудования для «СуперДжет-100» кроме рыбинского «Сатурна» не прошло больше ни одно российское предприятие.

Разработчиком SSJ-100 является компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), дочернее предприятие одноименного конструкторского бюро, которое возглавляет Михаил Погосян, будучи уже больше года также

президентом и председателем правления ОАК. «ОКБ Сухого», контрольный пакет акций которого принадлежит государству, и авиазаводы в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске составляют костяк госкорпорации АХК «Сухой».

Эта наиболее дееспособная часть российской авиастроительной отрасли в отличие от остальной «оборонки» неплохо пережила 1990-е. Помог ей в этом Су-27 — последний из истребителей, разработанных, испытанных и поставленных в производство в Советском Союзе. Остальные КБ с когда-то мировыми именами постепенно деградировали, в основном из-за значительного сокращения в стране пассажирских авиаперевозок, вследствие чего практически исчез платежеспособный спрос на новые гражданские авиалайнеры. С 1992 года российский авиапром поставил компаниям лишь 52 новых самолета, из них 20 - за последние три года.

Отечественный авиапром: быть или не быть?

Создание ОАК, куда «слили» все авиационные производственные предприятия, НИИ и КБ, декларировалось как эффективная мера реанимации и модернизации отечественного авиапрома. Однако этого не произошло, так как «нельзя запрячь в одну телегу коня и трепетную лань», а объединением капиталов десятка нищих не превратить их в богачей. Создание гражданской и военной авиации требует различных подходов, в том числе соответствующей кооперации. На протяжении десятилетий своего существования, компания «Сухой» успешно занималась исключительно боевыми авиационными комплексами. К чему привели попытки «военного» КБ Сухого заняться созданием, испытаниями, производством и сбытом непрофильной продукции наглядно видно на примере «СуперДжет-100».

Очевидная бесконтрольность деятельности Михаила Погосяна и большие властные полномочия позволяли ему убеждать высокое начальство, что его детище станет спасением для страны, которой, учитывая ее громадные территории, жизненно необходима собственная авиационная промышленность. Но даже оказись SSJ-100 безукоризненным по всем параметрам, из-за своего на 85% иностранного оснащения он оказался бы для России подобием «троянского коня».

Продажи в мире гражданских самолетов занимают примерно 75% рынка. Пробриться на этот рынок новым российским самолетам, появившись они в изобилии, будет нелегко, да этого и не требуется – у нас свой почти пустой. Поэтому нужно стремиться увеличивать платежеспособный спрос населения на авиаперевозки, тогда и новые отечественные самолеты компании-перевозчики покупать станут. Сегодня же россияне летают вдвое реже, чем во времена СССР, и среднестатистический житель Российской Федерации пользуется самолетами в четыре раза реже, чем среднестатистический американец, хотя расстояния у нас превышают американские, а дороги хуже.

В результате российская авиапромышленность на 90% оказалась занятой производством военных самолетов и лишь на 10% - производством гражданских. Произошло это в том числе из-за планомерного разрушения авиапрома. Если в 1990 г. было изготовлено около 200 гражданских авиалайнеров, то до 2011 г. их выпускали ежегодно всего по несколько экземпляров. Поэтому в ближайшем будущем из парка авиаперевозчиков почти полностью исчезнут старые отечественные самолеты, так как окончательно выработают свой ресурс, а заменить их будет нечем кроме как зарубежными машинами. А это, как отмечалось, прямая угроза безопасности страны.

По данным Государственной транспортной лизинговой компании на начало 2010 года российскими авиакомпаниями эксплуатировалось 1122 воздушных судна, хотя зарегистрировано в госреестре 2019. Доля иностранных самолетов из числа эксплуатируемых составляет 42%, доля российских – 58%. При этом 95% иностранных воздушных судов имеют иностранную регистрацию, преимущественно в Ирландии и на Бермудских островах. А по данным министерства транспорта в российском авиапарке почему-то числится 1523 самолета, из которых 479 - иностранного производства.

Отечественный парк воздушных судов, особенно региональных и для местных воздушных линий, является одним из самых старых в мире (старше нашего парка только парк стран СНГ). Средний возраст магистрального самолета на июль 2009 г. составлял 15 лет, регионального – 31 год. Региональные самолеты практически полностью исчерпали свой ресурс.

В период с 2012-го по 2015 г. предстоит массовая замена парка воздушных судов, на что потребуются примерно 500 новых самолетов, из-за необходимости вывода из эксплуатации отечественных самолетов предыдущих поколений - это Ил-62, Ил-86, Ту-134, Ту-154, Як-40, Як-42, Ан-24. Уже к 2015 году провозная емкость имеющегося сегодня магистрального пассажирского парка сократится на 60%, а регионального – на 75%. Эти тенденции только усилятся в результате решения правительства списать ряд моделей самолетов в

связи с последними катастрофами.

Потребность российских авиакомпаний в пассажирских самолетах до 2020 года оценивается в 1150-1500 единиц, в том числе магистральных (от 80 и более мест) – до 900 единиц, региональных (от 12 до 80 мест) – до 400 и для местных воздушных линий (до 12 мест) – в 150-200 единиц. Однако отечественный авиапром не сможет удовлетворить эти потребности. В 2010 году было произведено лишь 7 самолетов - 4 самолета Ан-148 и 3 - Ту-204, хотя требуется более сотни новых воздушных судов в год (с учетом роста пассажиропотока). Отечественная промышленность сегодня в состоянии удовлетворить менее 15% существующей потребности, причем только в сегменте магистральных воздушных судов. Самолеты вместимостью до 50 мест в России не производятся, а производство самолета Ан-140 фактически приостановлено.

В 2011 году ОАК планировала изготовить 24-30 магистральных самолетов (14 - SSJ-100, 3 самолета Ту-204, 5 - Ан-148 и 2 самолета Ил-96-400Т), что не обеспечило бы и трети потребности авиакомпаний даже в случае полной реализации намеченных планов. Было же построено лишь 20 воздушных судов, причем пять из них отправили обратно на заводы для доработки. По итогам предыдущих трех лет планы по производству не выполнялись.

Обновление парка происходит за счет иностранных воздушных судов, в основном уже немало полетавших. Стремление сэкономить оборачивается увеличением вероятности аварий и катастроф. Необходимый объем инвестиций в авиационную отрасль только на замену и увеличение парка воздушных судов составит до 2020 г., по оценкам, свыше 2,7 трлн. рублей.

Надо полагать, руководству ОАК известна ситуация, сложившаяся в гражданской авиации. Казалось бы, необходимо было срочно провести инвентаризацию имеющихся в авиапроме производственных и материальных ресурсов, в том числе готовых разработок, и составить долгосрочный план производства новых лайнеров, оптимизировав его по критериям минимизации общесистемных затрат и времени выпуска. Причем, план должен был бы быть совместным с крупными авиаперевозчиками, которые могли бы частично проавансировать намеченные работы. В этом случае приоритетными должны были бы стать унифицированные ряды лайнеров, подобные семейству Ту, которые позволяют снизить себестоимость производства за счет унификации узлов и ускорить его. Но, похоже, ничего подобного не произошло. Складывается впечатление, что руководство ОАК было озабочено только судьбой «надежды российского авиапрома». А чтобы не было у нее конкурентов, в ОАК вместо деловой творческой атмосферы создана обстановка страха и феодальной зависимости руководителей предприятий от начальства.

Вот что об этом поведал председатель совета директоров запорожского завода «Мотор Сич» Вячеслав Богуслаев на упоминавшейся выше пресс-конференции, которая состоялась в июле прошлого года:

«Директору Ульяновского авиазавода запретили с нами общаться. Мы не можем вести переговоры с генеральными конструкторами и директорами. У вас генконструктор вообще ничего не решает... Вертикаль власти в российской авиапромышленности не работает. Созданы абсолютно ненужные надстройки вроде ремонтно-сервисных компаний, где заправляют мальчишки-менеджеры, ничего не понимающие в авиации. Все эти надстройки могут создавать лишь откаты. С каждого вертолета откат 20%, тогда как нормальное роялти во всем мире не выше 5%. Ранее начатые совместные программы разваливаются. В Воронеже вместо девяти самолетов Ан-148 и соответственно двигателей к ним изготовят всего четыре-пять. Провалилась программа по легкому вертолету «Ансат» в Казани. Есть у нас отличный двигатель, но от него в России отказались. Ищут другой, за границей. В России существует еще огромная проблема контрафактных деталей. Вместо борьбы с контрафактом решают запретить эксплуатацию Ту-134. Удивительные вещи случаются: ОАО «Климов» купил у «Мотор Сич» 120 газогенераторов, а выпустил... 200 двигателей. Чем покрыли разницу? С этим никто не борется».

Надо сказать, что «Мотор Сич» совместно с Московским заводом «Салют» разработал упоминавшийся Вячеславом Богуслаевым двигатель для Ту-334. «Салют» - старейшее российское моторостроительное предприятие, созданное еще до Первой мировой войны. На нем изготавливались многие двигатели для отечественной авиации. Несколько лет тому назад прежнее руководство завода на средства предприятия провело глубокую модернизацию КБ и производственных цехов. Однако Михаил Погосян хорошему российско-украинскому двигателю предпочел для SSJ-100 недоработанный французский. Впрочем, как и на 85% зарубежный «СуперДжет» отечественному Ту-334. Сейчас большинство производственных программ на «Салюте» свернуто, многие специалисты уволились. Вполне возможно, что сам завод в обозримом будущем превратится в один из множества коммерческих складов, и о его славном прошлом будут напоминать только экспонаты заводского музея, если их сохранят.

Можно ли было представить себе, чтобы в советское время министр авиационной промышленности одновременно возглавлял, допустим, ОКБ «Сухой» со всем его хозяйством? А вот Михаил Погосян, возглавляющий ОАК - некое жалкое подобие бывшего Минавиапрома СССР, и одновременно КБ Сухого, пытается руководить «двумя стульями», но занят, в основном, своим детищем «СуперДжетом». Сказывается ментальность конструктора, по всей видимости, давно достигшего порога своей компетентности. Как недавно сообщил «Московский комсомолец», работникам ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» под угрозой увольнения запретили выдавать кому-либо информацию о самолете SSJ-100. Возможно, именно поэтому многие авиаэксперты начали сомневаться, а на самом ли деле причиной катастрофы стал именно «человеческий фактор».

Чтобы руководить отраслью требуется государственное, а не «местечковое» мышление. Чем руководствуется нынешний «министр авиапрома», проталкивая в эксплуатацию свой, не безопасный пока для пассажиров, SSJ-100, который явно не тянет на «надежду российского авиапрома», можно только догадываться. А чтобы ничто не мешало, надо все запретить и не пущать, в том числе и Ту-334. Пусть за граница нам поможет, а там хоть трава не расти. Вот она почти и перестала расти. Поэтому, возможно, не исключено также, что «СуперДжет», учитывая баснословные на него затраты, должен был послужить средством для перекачивания денег на чьи-то счета в офшорных банках. Видимо неспроста президент страны недавно поручил проанализировать работу Объединенной авиастроительной корпорации и еще двух госкорпораций «в целях подготовки предложений по совершенствованию их управления».

Представляется, что ОАК ввиду ее недееспособности необходимо упразднить и выделить из нее несколько компаний, создав их на базе известных авиационных КБ с передачей им традиционно ориентированных на эти КБ заводов. В этом случае каждая новая старая компания станет свободно, без оглядки, заниматься своим знакомым делом: «Сухой» - истребителями 5-го поколения, «Туполев» и «Ильюшин» - новыми пассажирскими лайнерами, «МиГ» - МиГами, «Миль» и «Камов» - вертолетами...

При этом госпакеты акций в интересах государства следовало бы передать в управление Минпромторгу, а не Росимуществу, так как управление имуществом – занятие абсурдное, придуманное Чубайсом. Управлять надо деятельностью предприятий, на что чиновники Росимущества, как и породивший их родитель, не пригодны в принципе. А в Минпромторге в соответствующем департаменте, расширив его, можно подобрать специалистов, способных в рамках государственно-частного партнерства осуществлять политику восстановления и модернизации отечественного авиапрома.

Надо полагать, что начали бы они с исполнения правительственного постановления о запуске в производство ближнемагистрального авиалайнера Ту-334. Одновременно, для безопасности пассажиров, они приостановили бы выпуск новых и эксплуатацию существующих SSJ-100 до полного устранения всех его дефектов и подтверждения этого новыми испытаниями.

Вот только помимо плохих дорог и прочего в России есть еще одна беда: не приучено наше начальство признавать ошибки. Неужели, чтобы научилось, должен грохнуть еще один «СуперДжет»?

Автор: Моисей Гельман © Промышленные ведомости РАССЛЕДОВАНИЯ, ИРКУТСК 12385 17.05.2012, 13:57
1240

URL: <https://babr24.com/?ADE=105666> Bytes: 39871 / 39843 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Вайбер](#)
- [Одноклассники](#)

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

Автор текста: **Моисей
Гельман.**

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: equatoria@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](#)