

# Бумажные самолетки президента Путина

Российское авиастроение достигло каких-то космических высот на современном этапе. Так «Время» от «Времени» думают даже самые прогрессивные телезрители.

История авиастроения движется по спирали, и сейчас мы вырुливаем высоко-высоко. Московский авиационно-космический салон — один из ведущих в мире. И если в 1993 году в Жуковском было 203 участника из двенадцати стран, то в этом году — 654 из сорока.

Эти цифры назвал Владимир Путин, приземлившись на аэродром Летно-исследовательского института им. М.М. Громова. Он прилетел на вертолете (на каком-то из трех вертолетов, приземлившихся на аэродром), а потом его подвезли к микрофонам на микроавтобусе...

В аэропорту господина Путина встречали Виктор Христенко, Сергей Иванов, Анатолий Перминов и другие. Другие стояли за оцеплением, бережно устроенным специалистами Федеральной службы охраны. Виктор Христенко, Сергей Иванов, Анатолий Перминов и еще два-три человека, неразличимых издали, пешком пошли встречать вертолет президента. Чиновники дошли от павильона «Рособоронэкспорта» до черного микроавтобуса, стоявшего метрах в ста двадцати, сели в него и совершили вояж к вертолету — метров на четыреста шестьдесят—пятьсот.

Назад они приехали с подарком. Но сначала выскочили сами: Виктор Христенко, Сергей Иванов, Анатолий Перминов (извиняюсь, если что-нибудь напутал), еще два-три человека, неразличимых издали, — а затем уже подарок. Ну, специалистов ФСО (из других автотранспортных средств) тоже навывскакивало порядочно, но что о них говорить? К трибуне уже шел Владимир Владимирович. А в толпе среди важных персон уже стояли нацболы в красных майках. И Федеральная служба охраны проспала это дело. А ведь она дважды запускала людей за оцепление: сначала по «бейджикам», потом по специально утвержденным спискам.

Работники ФСО разлучали мужей и жен, отцов и детей, индийского посла и его переводчицу. Переводчица тянула руки к послу, но ей говорили: «Он пойдет один. Вас нет в списке». А вот нацболов как-то упустили. Ай-ай-ай! А ведь президент был в досягаемости помидорного выстрела.

Конечно, никого не хочется ругать, тем более что один из работников этой службы прямо спросил меня, заглядывая в мой блокнот: «Хотите гадость какую-нибудь про ФСО написать?». Я сказал: «Нет». Но ведь и он не пустил меня к вивам, как обещал поначалу...

Путин сделал вид, что ему не видно, как охрана вяжет нацболов. Ни один мускул не дрогнул на спортивном лице президента. Все его мысли были заняты предстоящим полетом на Ту-160. Не отвлекаясь на мелочи, он произнес несколько приветственных слов участникам МАКС-2005. «Самое главное — наши летательные аппараты вполне доступны по цене. Желаю всем интересных и полезных контрактов», — среди прочего сказал президент и быстро удалился.

Министр обороны Ганы рассказывал, что уже прикупил в России 17 вертолетов и, возможно, еще что-то, но я не понял, что именно. Министр выражал свои впечатления довольно импульсивно. Он только что посмотрел выступления российских пилотов на ЯКах, МиГах, «тушках» и «сушках».

Министр находился в приятном шоке. Ему, видимо, казалось, что если сейчас закупить российские летательные аппараты, то уже завтра-послезавтра (после обучения в России) ганцы будут летать так же красиво. Но, видимо, это лишь мечта. Сейчас в России сложно научиться летать. В России большая нехватка керосина.

В кулуарах МАКС-2005 я слышал, что некоторые летные училища почти не проводят учебных полетов. Я думаю, что, если бы Владимир Путин знал об этом, ситуация изменилась бы коренным образом, но ему, как всегда, не докладывают. Наверняка ему не доложили и о том, что гендиректор «Аэрофлота» Окулов прошел в вип-зону, не являясь членом списка, составленного ФСО.

Сначала Окулову, как и индийской переводчице, сказали, чтобы стоял за оцеплением, но спустя несколько минут представитель ФСО впустил его, руководствуясь сомнительным доводом «Ну ладно, я вас знаю». Возможно, на охранника подействовали слова Окулова, угрожавшего перейти в «Боинг» (а что, были предложения?), а возможно, это просто безалаберность охранника...

Как бы то ни было, а простые смертные посмотрели на Валерия Окулова с завистью. За моей спиной стоял Бхагават, пилот ВВС Индии. И его так и не пустили к российскому президенту. И он вынужден был стоять в толпе создателей российской авиационной техники и развлекать переводчицу. А ведь спустя несколько минут в павильоне «Рособоронэкспорта» в присутствии Владимира Путина подпишут большой контракт на сборку в Индии российских авиационных двигателей АЛ-55И. Кто-то оценил этот контракт в триста миллионов долларов...

Как только уехал президент, в павильонах МАКС закипела теоретическая работа. В павильоне № 15 разбирали тему «Кооперация — повышение эффективности авиадвигателестроения». Сошлись на том, что разработка и выпуск двигателей пятого поколения «провоцируют интеграционные процессы», делать такие двигатели в одиночку — «глупость и безумие».

По-прежнему хорошие перспективы у российско-украинского сотрудничества. «Государственной политики развития авиастроения нет ни в России, ни в Украине. Давайте влиять на наши правительства!» — призвал собравшихся генеральный конструктор КБ «Прогресс» (Запорожье) Федор Михайлович Муравченко. Голос у него был совершенно осипший. Видимо, в предыдущие дни Федор Михайлович пытался докричаться до руководства Украины. Пока безрезультатно. А ведь проблемы есть.

В первом полугодии ОАО «Мотор-Сич» (Запорожье) снизило объемы производства двигателей. Правда, заводской директор по маркетингу заявил, что «ситуация выправится», а падение было вызвано тем, что «заказчики в какой-то период имели сомнения из-за политики». Наверное, директор имел в виду неправильную позицию его предприятия в дни оранжевой революции. Тогда коллектив «Мотор-Сич» заявил о поддержке Януковича. Позже председателя правления вызывали на допросы в прокуратуру.

Вот уж действительно, если человек не идет в революцию, революция приходит за человеком. А ведь я мельком видел на аэродроме в Жуковском Александра Зинченко, одного из ближайших соратников Ющенко. Что он там делал, кого искал?.. Говорят, наблюдал за демонстрационным полетом нового украинско-российского регионального самолета Ан-148.

В павильоне № 14 наблюдалась маленькая сенсация. Сначала заместитель генерального конструктора ЦКБ ОАО «Туполев» Валерий Иванович Солозобов просто извинился перед собравшимися за отсутствие президента компании Игоря Шевчука (все-таки президент решил полетать именно на «тушке»). А потом заявил, что, «если бы правительство вкладывало деньги не в бумажные самолеты, а в самолеты, которые перевозят людей», жизнь пошла бы по-другому.

За несколько минут до этого «Сухой» получил от правительства государственный контракт «на проведение опытно-конструкторских работ» по созданию регионального самолета RRJ (на это с 2005 по 2009 год будет выделено 7,9 млрд руб). Я на всякий случай уточнил у В.И. Солозобова, что он подразумевал под «бумажными самолетами». В.И. Солозобов признался, что «в первую очередь имел в виду RRJ», который («это факт медицинский») «пока летает только на бумаге».

Солозобов выразил большое сомнение в том, что RRJ вообще когда-либо взлетит с аэродромов России. «По самолету Ту-204 мы ежегодно фиксируем более тысячи попаданий посторонних предметов в двигатель. А ведь на том расстоянии до нижней образующей двигателя составляет 1020 миллиметров, а не четыреста с чем-то, как в RRJ. Только два процента российских аэродромов смогут принимать RRJ — это не мои слова, это сказал министр транспорта Левитин».

И вот что теперь делать, когда госконтракт уже подписан и сам министр транспорта говорит о нем на каждом углу авиационно-космического салона? Есть только один выход — до 2009 года привести в порядок все взлетно-посадочные полосы России. Возможно ли это? И во сколько это станет? Вряд ли здесь обойдешься 7,9 миллиарда... С такими мыслями я покидал аэродром в Жуковском и сел в автобус до станции Отдых.

В автобусе я встретил Георгия Волохова, Героя Советского Союза, заслуженного летчика-испытателя. Георгий Николаевич скромно стоял у двери. На лацкане его пиджака я увидел памятный знак «USSR Paris 1971».

Оказалось, он привез его из Ле Бурже.

Я спросил у Героя, почему он едет с МАКС в автобусе. «Бросьте это сельское пижонство. Зачем мне машина?

Я и так за все благодарен: пригласили, дали вип-пропуск. Года четыре назад нас (Героев. — Ю.С.) вообще не пускали на МАКС без билетов».

Теперь все изменилось. МАКС стал прибыльным коммерческим предприятием. Сувениры, SMS-голосование, спонсоры... В павильонах ведутся разговоры о восстановлении отрасли...

— Но попробуйте найти здесь что-нибудь, что придумано не 15—20 лет назад, — предложил мне Волохов.

— Ну, вот же есть Ан-148...

— Ан не совсем наш, и он пока в стадии эксперимента...

— Ну, а вот Ту-154М? Пожилой самолет, но надежный. Туполевцы сказали, что его еще использовать и использовать...

— Понимаете, «тушка» ест очень много керосина. А в наше время 60—70% расходов приходится на топливо... Это мы могли летать сколько угодно, когда тонна керосина стоила 60 рублей...

Установилось молчание... Я успел мысленно посчитать, сколько рублей сжег Георгий Николаевич, испытывая тогда еще новые советские самолеты. Он сказал, что сжег 60 тысяч тонн керосина. «60 000 умножить на 60...».

— И вот кому они продают нашу технику? — внезапно спросил Георгий Николаевич. — Ведь Европа и Америка не берут наши самолеты... Гордимся дружбой с Китаем: друзья не разлей вода, контракты подписываем. Но подумайте, кому мы продаем самолеты? Куда они завтра полетят?

Действительно — куда?

— Китай, Индия, страны Юго-Восточной Азии — вот наши стратегические партнеры. Вот на кого у нас основная надежда, — сказал Александр Клементьев, замгендиректора по маркетингу компании «Сухой». — Военные в этих странах ставят самые серьезные задачи...

P.S. «Интересная у нас страна. То банку сгущенки ищешь, где взять подешевле, то вип-пропуск на авиасалон вручают», — сказал Георгий Волохов, прощаясь.

Автор: Юрий Сафронов © Новая газета СТРАНА, РОССИЯ 👁 2420 19.08.2005, 18:58 📌 125

URL: <https://babr24.com/?ADE=23753> Bytes: 10166 / 10166 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto: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](#)