

SSJ: Первый постсоветский «ероплан»

- Вы черните «Сухой Суперджет»! - скажут нам. - Да в отличие от «совковых» времен эта машина была разработана в рекордные сроки по всем рыночным правилам, и получилась - ого-го!

Да, «ого-го» получилось еще то. Давайте-ка опишем историю этого странного предприятия, в результате которого получилось нечто, очень похожее на «Антилопу-гну» Адама Козлевича. Тот ведь всегда колебался, как называть свое чудо техники - то ли «Лорен Дитрихом», то ли «Панар-Левассором». Ибо собрана была машинка из разных частей.

«Сухой Суперджет» напоминает именно автомобиль Козлевича. Никаким прорывом этот «первый постсоветский самолет» не стал. Есть все основания полагать, что на линии он никогда не выйдет. А история его торопливого создания очень ярко рисует качество государственного управления в РФ.

Итак, началось все с того, что к 1999 году у РФ был действительно готовый к производству самолет - Ту-334. По классу - аналогичный так называемому «Суперджету». И было это вот так.

...В 1999 г. новым гендиректором фирмы «МиГ» стал Николай Никитин: мужик противоречивый, но энергичный. Он понял, что фирма на одних военных заказах не выживет - и решил производить еще и гражданский самолет. Да-да, уже разработанный Ту-334. Тогдашний первый вице-премьер (последний глава Госплана СССР Юрий Маслюков) ассигновал на это средства, и Никитин оборудовал производственные площади в Луховицах. Был даже подписан контракт с Ираном на 1,6 млрд. долларов - на производство ста «334-х». Иранцы вообще любят машины «Туполева». У них Ту-154 до сих пор летают. Тяговооруженность у таких лайнеров отличная. Побольше западной, хотя экономичность - хуже. В высокогорном и жарком Иране, где воздух из-за высокой температуры и высоты разрежен и «жидок», пассажирские машины западного производства летают в основном по ночам. А «туполя» в Иране и днем могут рейсы делать. Сам у иранцев в гостях бывал и видел, как они любят наши «Ту». Иранцы «загорелись» получить Ту-334. Однако Никитин совершил ошибку. Он посчитал стоимость одного лайнера в 12 миллионов долларов - а цены в РФ резко пошли вверх. Надо было пересматривать контракт, да в Тегеране рогом уперлись. Если бы в РФ имелось нормальное государство - то помогло бы МиГу и Ту, дало бы дотацию на производство ста машин. Шутка ли - сотня новых лайнеров, да еще и с перспективой закрепления на иранском рынке? Сто пассажирских лайнеров - это в десять раз больше того, что сделали в РФ 2008 года. Поступи власть так, и сегодня Ту-334 производился бы уже лет пять, как серийно, летая и на Востоке, и в самой Росфедерации. Но нет - власть-то уродская. Контракт рассыпался. Никитина убрали. Новое руководство РСК «МиГ» от планов производства Ту-334 отказалось.

И тут во власти заговорили о необходимости делать первый постсоветский пассажирский лайнер. Об этом распинался путинский друган Сергей Иванов. Его поддержал тогдашний глава Минэкономики, «великий гений» Г.Греф. Мол, конкурс нужен.

Какой, к черту, конкурс, когда готовый и сертифицированный самолет уже имелся? Когда его оставалось только строить?

Нашим макак-правителям это неинтересно. Интересно другое: снова взять и потратить большие государственные деньги, отбросив прочь уже готовый проект (так было и в случае замены «Барка» на «Булаву», как вы помните). Зачем это делается? Вам уже объяснять не надо. Зачем нужен Ту-334, если он разрабатывался с 1992 года, и на все-про все его создание потребовало около 100 миллионов долларов. Нам говорили: «совковые» КБ ни на что не годны, они затратны, негибки - и прочую чушь несли. На самом деле, 100 млн. долларов - это очень скромно. Фирмы «Эмбраер» и «Бомбардье» на разработку аналогичных машин тратили по 600 миллионов.

Правящие в РФ обезьяны, отбросив Ту-334, решили разрабатывать новый самолет. Конкурс выиграла фирма «Сухой», обещавшая разработать супер-пупер-прорывную машину без привлечения государственных средств. Ее и признали победителем. Но потом оказалось, что разработка пойдет за счет государства. На нее, по одним данным, потратили 1,2 миллиарда долларов, по другим (если считать все госгарантии по кредитам) - 2 миллиарда.

2 миллиарда и 100 миллионов - это разница в двадцать раз. Получилось как в анекдоте про новых русских:

- Ты почему галстук брал?

- За тысячу баксов!

- Дурак, за углом по полторы продают...

В общем, деньги освоили. Заказ на производство пассажирского лайнера отдали фирме, не имевшей ни малейшего опыта создания гражданских машин. Фирме, которая до этого кричала, но так и не разработала гражданский С-80. Не имеющей для этого своей производственной базы. В результате - потратили долгих семь лет и миллиарды долларов неизвестно на что, «зарубив» настоящий самолет.

Для создания «Сухого Суперджета» создали специальное юрлицо - ГСС («Гражданские самолеты Сухого»). Сняли для нее офис в здании «Макдональдса», что за Центральным телеграфом в Москве. Команды конструкторов меняли, как перчатки. И в результате родили этот ... ероплан.

Здесь все с самого начала поражало и повергало в оторопь. Например, в консультанты проекта взяли фирму «Боинг». Которая всю советовала, не вкладывая в проект ни цента. Это как понимать? Вообще-то «Боинг» в подъеме нашего авиапрома ну никак не заинтересован. Мы ему - конкуренты. Это как если бы Сталин для создания нового танка пригласил бы в консультанты Порше из гитлеровской Германии. Или Гейнца Гудериана. Но, как видите, в РФ и такое возможно. «Боинг» и посоветовал по полной программе. Кроме того, четверть акций (блокпакет) в ГСС купила итальянская фирма «Алениа».

В итоге родился самолет, который прорывным ну никак не назовешь. Он на 80% сляпан из готовых частей иностранного производства. То есть, уже - машина вчерашнего дня. Интересная деталь: двери для SSJ поставляет «Боинг». За 2 миллиона долларов. А на «Туполеве» целый планер самолета за 3 миллиона делают. Корпус «Сухого Суперджета» - из металла. В то время, как «Боинг» на своем «Дримлайнере» Б-787 делает планер из сверхпрочных и сверхлегких композитов.

Двигатели под крылом пресловутого «суперджета» 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: состояние наших местных аэропортов - не идеальное. Оно и в СССР не идеальным было. Но на Ту-134 и Ту-154 двигатели располагаются не под крыльями, в хвосте, высоко от поверхности аэродрома. Хотя и в них, бывало, обломки покрытия заносило. SSJ же будет работать как пылесос. Не зря его на испытаниях возят на полосу тягачом, не позволяя рулить самому. Чтобы чего-нибудь в двигатели не всосало. Вот и получается: для этого самолета придется переделывать все региональные аэропорты РФ, вломив в это немеренные миллиарды долларов. А возможно ли это? И сможет ли такой самолет летать в РФ - хотя на него уже истратили столько денег и времени?

Идем дальше. В данном случае пассажирский самолет делали те, кто раньше делал истребители. Но ведь здесь совсем разные конструкторские подходы! Истребитель (его планер) рассчитан на ресурс в 2 тысячи часов полета, а лайнер - на 70 тысяч часов. Истребитель вообще конструируют рискованно, в расчете на доводку. В самом деле, летают на нем военные пилоты без пассажиров, в случае чего - они и катапультироваться могут. Недаром первая поставленная в войска серия, как правило, еще страдает «детскими болезнями». К авариям новых машин в военной авиации относятся достаточно терпимо: мол, что поделаешь - издержки новизны. На ходу подработаем. Но ведь пассажирская машина - совсем другое! Здесь пара-тройка разбившихся самолетов - это сотни человеческих жизней. Поэтому в СССР пассажирские машины «вылизывали» до предела.

А тут нам предлагают «сырую» машину.

У «Сухого Суперджета» были проблемы с обшивкой и с корпусом вообще. Дело в том, что шпангоуты на

русских лайнерах гнули из листового металла. Это хоть и трудоемко, но зато надежно. На SSJ консультанты из «Боинга» посоветовали ставить фрезерованные «ребра». При этом сами янки у себя так не делают. Создается впечатление, что они решили попробовать эту технологию на тех, кого не жалко. И обшивку на супер-джете пришлось делать толще, отказываясь от химического ее фрезерования. При том, что вес машины вроде как и не изменился.

SSJ сметали из готовых частей иностранного производства. То есть, выпуск оных пупер-джетов никаким боком не послужит подъему отечественного авиапрома. Двигатель (SaM-146) - французский, переделанный и не сертифицированный. А на Ту-334 - наши моторы Д-436ДТ1, и сертифицированные. Вспомогательная силовая установка (BCU) на «туполе» - наша, а на SSJ - импортная, от «Ханиуэлл». Ту-334 всего на 5% 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. У техсостава наших авиакомпаний уже есть опыт обслуживания унифицированных с Ту-334 самолетов (Ту-204 и Ту-214), а «сухой лайнер» этим похвастать не может.

Еще один важнейший момент: производя Ту-334 серийно на казанском КАПО имени Горбунова, страна сохраняет возможности ремонта дальних ракетноносцев/бомбардировщиков Ту-160 и Ту-22М3. Без Ту-334 все это погибает.

«Лайнер будущего» фактически должен обслуживаться за границей: столько в нем импортного. Тормоза - фирмы «Гудрич», гидросистема - компании «Паркер». Электросистему поставляют «Артус», САФТ и «Лич Интернешнл». Бортовая электроника на SSJ - фирмы «Thales». Фактически, это - машина «отверточной сборки», национальный позор. Это теперь даже Минэкономразвития в пресловутой стратегии-2020 признало, стыдливо именую «суперджет» «промежуточным вариантом». Никаким «прорывом» сей ероплан не является. Он - машина откровенно «ученическая» (первый блин, гадкий утенок). Этакое зримое воплощение маниакальной мечты РФ-«элиты» об интеграции в мировую экономику любой ценой. В данном случае - ценой утраты своего авиапрома. И все это подается как «успех новой России»! Даже Объединенная авиационная корпорация все чаще называет самолетом грядущего перспективный MC-21, над которым работать надо в содружестве с теми частями авиапрома СССР, что остались на Украине.

Поставлять SSJ за рубеж вряд ли удастся. У китайцев - свой стоместный «регионал», у японцев - свой, аналогичные самолеты делают Бразилия и Канада. И вообще непонятно: полетит ли это «чудо» в реальные рейсы, несмотря на кучу угроханных на него бабок?

В общем, решили бело-сине-красные самолет делать - и вот что из этого вышло. Ни ума, ни фантазии, ни инновационного прорыва. И вышло в «суперрыночном варианте» намного хуже, чем в советских КБ. СССР-то не боялся делать действительно прорывные машины, опережавшие Запад. Таковыми были Ту-104, «Антей» и «Руслан». А здесь - что-то свинченное из западного, вчерашнего дня. И это - надежда авиапрома РФ? Да, самолетостроение правящие уроды точно гробят.

Самое интересное, что Путин, будучи сначала президентом РФ, а потом и премьером сделавшись, дважды распоряжался начать серийное производство Ту-334 в Казани. Это было 7 ноября 2007 г. и 9 сентября 2008-го. В последний раз Путин даже поинтересовался, почему его распоряжения не выполнили. Правда, никого не наказал. Мол, выполняйте. Только никто и не почесался этого делать. Ну, не хотят в Объединенной авиастроительной госкорпорации этого самолета - и все тут. Казанское объединение имени Горбунова вообще хотят на чистый ремонт перевести.

Н-н-да, трудно представить себе, что кто-то посмел бы вот так игнорировать распоряжения, скажем, Сталина. И в его случае - авторитарная вертикаль власти, и в нынешнем. Вот только эффективность работы двух систем, мягко говоря, разнится. Немудрено, что в СССР мы в кратчайшие сроки гор двигали и создавали продвинутую технику, а в РФ - годами топчемся практически на одном месте, выдавая подчас настоящих «технических уболюдков».

Что мы имеем в «сухом остатке»? Эпопея с первым «постсоветским лайнером» наиболее ярко рисует то, что происходит в агонизирующей и деградирующей РФ. Стремление ее «элиты» любой ценой (даже ценой откровенного идиотизма) «вписаться в мировое разделение труда», изничтожив собственную научно-индустриальную базу и оставив в РФ только «отверточное производство». По сравнению с советскими временами все это - сильнейший откат назад.

«Отверточный самолет» был бы допустим для страны, не имевшей собственного авиапрома. Для какой-нибудь Малайзии. Но для русских с их почти вековой историей конструирования и строительства передовых воздушных кораблей, это - национальный позор.

В данном конкретном случае нам предложен «отверточный самолет» уровня дипломного проекта выпускника МАИ. Самолет, будущее коего как серийной машины - под огромным вопросом. При этом денег на «сухой-суперджетную» эпопею потрачено втрое больше, чем тратят на такие же предприятия авиастроители за рубежом. В шесть раз больше, чем на разработку регионального российско-украинского Ан-148 (около 300 млн. долларов) и почти двадцатикратно больше, чем на Ту-334.

Характерная особенность «бело-сине-красной элиты»: страшные некомпетентность и лень, помноженные на стремление истратить как можно больше денег - дабы от них побольше откусить и отпилить себе лично. Именно это и доведет РФ до полного краха.

Вот и весь сказ о способностях нынешнего триколорного государства в организации авиастроения. То есть, они его элементарно убивают. И вслед за убийством гражданского авиапрома проблемы неминуемо начнутся и в военном самолетостроении. Это же - сообщающиеся сосуды.

Для справки.

В 1992 г. авиапром РФ произвел 77 магистральных авиалайнеров. Вдвое меньше, чем в СССР.

В 1993 - 68.

В 1994 - 27.

В 1995 - 19.

В 1996 («Голосуй за Ельцина или проиграешь!») - 4.

В 1997 - 5.

В 1998 - 9.

В 1999 (приход Путина) - 7.

С 2002 по 2005 г. авиакомпании закупили только 20 лайнеров отечественного производства. То есть, их выпуск в эпоху Путина исчислялся 6-7 машинами в год. На уровне между 1997 и 1998-м.

В 2004 году были произведены следующие количества гражданских самолетов и вертолетов:

самолетов (без легких) 12, в том числе:

- пассажирских магистральных и региональных - 7 самолетов: Ил-96-300 - 3 (в том числе салон, г.Воронеж), Ту-214- 1, Ил-62М - 1 (г. Казань), Ан-38 - 2 (г. Новосибирск);

- грузовых - 3 самолета: Ан-124 "Руслан" -2 (г. Ульяновск); Ан-74 - 1 (г. Омск);

- специальных - 2 самолета: Бе-200 - 2 (г. Иркутск).

Попробуйте найти данные по выпуску лайнеров в последующие годы - запаритесь.

В 2008 году, после восьми лет «поднимания с колен» и притока триллионов «нефтедолларов» - было построено ... 8 лайнеров.

Автор: Тейл Ганнер © Forum.msk.ru НАУКА И ТЕХНИКА, ИРКУТСК 👁 6813 25.04.2009, 09:38 📌 272

URL: <https://babr24.com/?ADE=77197> Bytes: 14942 / 14942 [Версия для печати](#)

 [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: **Тейл Ганнер**.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/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](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/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](#)