

2011-09-12 «Крылатые» инициативы Медведева. Глава государства решил поставить крест на отечественном самолетостроении

[Андрей Полунин \(«Свободная пресса»\)](#)

Президент Дмитрий Медведев, похоже, рассматривает возможность похоронить отечественный авиапром. В Ярославле, на совещании оперативного штаба по ликвидации последствий авиакатастрофы Як-42, глава государства заявил, что российскому правительству придется решить вопрос по обновлению отечественного авиапарка радикально.

«Проблема парка есть, и правительству, видимо, придется принять очень непростое решение. Ценность человеческой жизни здесь должна быть выше, чем особые соображения, включая поддержку отечественного производителя», - отметил Медведев. По мнению президента, «конечно, нужно думать о своих, но если они не способны «раскрутиться», нужно покупать технику за рубежом». «Я дам поручение правительству, это должна быть большая программа, нужны будут большие деньги», - добавил президент.

Он подчеркнул, что из результатов технического и юридического расследования авиакатастрофы Як-42 «должны быть сделаны надлежащие выводы, и эти выводы должны быть положены в основу решений».

Какие решения президент считает «решительными», можно догадаться. Скажем, после июньской авиакатастрофы в Карелии Медведев распорядился до 2012 года вывести из эксплуатации все самолеты Ту-134. Возможно, подобная участь ожидает теперь и Як-42.

Получается, Медведев пеняет отечественным авиационным заводам, что они «не способны раскрутиться», но при этом начисто забывает, что лично он, Дмитрий

Медведев, и его предшественник Владимир Путин своей экономической политикой и загнали отечественное самолетостроение в угол. А теперь государство занимает позицию постороннего с пачкой денег: раз вы, российские авиастроители, не способны «крутиться» – я куплю самолеты у Boeing или Airbus...

Чем обернутся «крылатые» инициативы Медведева, рассуждает летчик, генерал армии, экс-главком ВВС СССР Петр Дейнекин.

«СП»: – Петр Степанович, чем чреваты благие намерения президента?

– Медведев во время выступления в Ярославле не давал однозначного распоряжения закупать авиационную технику исключительно иностранного производства. Но надо, я считаю, предостеречь правительство от закупок самолетов только за рубежом. Этим они похоронят нашу отечественную авиационную промышленность навсегда.

Если бы наши лидеры занимались развитием авиационной промышленности с тем же рвением, с каким сейчас занимаются нефтегазовой, российские самолеты были бы лучшими в мире. Я считаю, те деньги, которые Медведев собирается потратить на решение проблем с парком воздушных судов, нужно вложить в отечественное самолетостроение. Я считаю, если сейчас Медведев возьмется за восстановление российской авиации, он увековечит себя как спасителя российского неба.

«СП»: – Что надо делать конкретно?

– Нужно поддержать наши авиационные заводы – в Воронеже, Ульяновске, Нижнем Новгороде, Новосибирске и Иркутске. Ожидает своей очереди на закупку целый ряд перспективных самолетов – Ту-204, Ту-214, Ан-148, Ан-140. Здесь, кстати, надо забыть амбиции, и восстановить дружбу с украинским авиапромом, который производит большинство двигателей для нашей гражданской авиации.

Сейчас, видимо, кто-то сумел убедить Медведева, что наши самолеты по своим характеристикам, особенно в части безопасности полетов, уступают зарубежным аналогам. Это не так. Посмотрите справку по авиационным катастрофам с 1950 года – за это время Boeing'ов или Airbus'ов падало гораздо больше, чем машин Туполева или Антонова. Про самолеты Ильюшина я вообще не говорю – они самые надежные в мире. Единственная катастрофа произошла с Ил-76, без пассажиров, при взлете из «Домодедово».

Кстати, Ту-134 и Як-42 – одни из самых надежных машин. Просто экипажу нужно помнить, что они не на Boeing'е. Возьмите разбившийся Як-42 – это совершенно молодая машина. У нее налет всего 6,2 тысячи часов – треть от назначенного ресурса. Кроме того, этот самолет был оборудован новейшей системой навигации, это была ВПП-машина...

«СП»: – Российские самолеты конкурентоспособны?

– Наше правительство само сделало наши воздушные суда неконкурентоспособными. Из года в год задираются цены на авиационный керосин – сегодня тонна стоит 400-500 долларов. А двигатели на иностранных судах стоят более экономичные. Кроме того, наша радиоэлектроника долгие годы отставала от аналогичной техники за рубежом, а нынешние попытки установить собственную космическую систему навигации проваливаются.

«СП»: – Если российские самолеты так надежны, почему же они бьются?

– Мне, как летчику, стыдно признавать, что многие трагедии последних лет – в Донецке, Смоленске, Петрозаводске, Перми – связаны не с авиационной техникой, а пресловутым человеческим фактором. Это – вина летных экипажей и, прежде всего, командиров кораблей. За время перестроек мы низвели до уровня пилота главную личность в авиации – командира корабля. В СССР командиров, которые летали на Ту-104, встречали почти как космонавтов. Это были личности, уважаемые в обществе люди.

Сейчас пилотов превратили в рабов. Их хозяева никогда не летали за штурвалом, а только в качестве вип-пассажиров «джетов», их интересует только прибыль. В итоге командиры потеряли свое лицо и, если угодно, личное мужество. В случае катастрофы над Донецком командир корабля знал, что впереди – мощнейший грозовой фронт. Он решил пройти сквозь него, хотя мог отойти. Выбор опасного маршрута был связан с экономией керосина. Когда самолет уже падал, второй пилот взывал в эфир: «Не убивайте меня, не убивайте!» Вот с какой психологической подготовкой мы берем пилотов на тяжелые воздушные корабли, у которых за спиной – судьбы двухсот ни в чем не повинных пассажиров.

«СП»: – И как с этим быть?

- Нам нужно восстановить былой имидж командиров воздушных судов. Они летают на иностранных машинах, знают английский язык четвертого уровня – а их беспощадно эксплуатируют с налетом по 90 часов в неделю. Даже для людей крепкого здоровья это невыносимые нагрузки. В результате человек становится безразличным в ситуации, которая требует анализа. Словом, вину за трагедии, которые у нас происходят, списывать на самолеты не стоит.

Вообще, с момента разгрома и приватизации советского «Аэрофлота», каждая компания думает только о собственной прибыли. Их не волнует инфраструктура воздушных перевозок в России. Фактически, они отобрали авиацию у народа. На Дальнем Востоке и Севере простые люди больше не могут пользоваться авиацией из-за дороговизны билетов. По уму, надо создавать крупную государственную компанию, которая и займется авиационными перевозками.

На чем летают в России

В составе действующего пассажирского парка российских авиакомпаний – 986 пассажирских и 152 грузовых самолета. По численности иностранные самолеты составляют 46% пассажирского парка, но при этом преобладают в числе магистральных самолетов.

В 1998-м в парке магистральных самолетов насчитывалось более двухсот Ту-154 и Як-42, сейчас - вдвое меньше. Зато численность магистральных лайнеров иностранного производства выросла с 40 до 350 единиц. Региональные воздушные суда были и остаются (в подавляющем большинстве) российского производства. Это Ту-134, Ан-24 и Як-40. В 1998-м их численность составляла около 600 единиц, причем количество самолетов каждой из трех марок было примерно равным. Сейчас парк региональных судов сократился до 400 – в основном, за счет Ту-134 и Як-40. Кроме того, в нем появилось примерно 50 импортных самолетов.

Перевозки на поступающих в парк современных самолетах растут быстрее рынка.

В 2010 г. доля перевозок западных самолетов в составе российского парка выросла до 83%. Доля современных отечественных самолетов в пассажирообороте сохраняется на уровне 6%. Прочие отечественные самолеты перевозят 11 % пассажиров.

В 2010-м году российские авиакомпании закупили всего 8 новых отечественных самолетов. Три из них – магистральные лайнеры Ту-214, Ту-154М и Ту-204-300, оставшиеся пять – региональные Ан-148. За рубежом авиакомпании закупили практически в десять раз больше – 78 самолетов. 54 из них – магистральные (Boeing 747-400 (3 самолета), Airbus 330-300 (2), Boeing 777-200 (5), Boeing 767-300 (3), Airbus 330-200 (1), Boeing 757-200 (5), Airbus 321-200 (2), Boeing 737-800 (9), Boeing 737-300 (3), Airbus 320-200 (11), Boeing 737-400 (6), Boeing 737-500 (4)). Региональных зарубежных самолетов приобретено 24 единицы – Bombardier CRJ-100/200 (19) и Saab 340 (5)

Лидерство по количеству поставляемых в российский парк магистральных самолетов постепенно переходит к наиболее конкурентоспособным на мировом рынке моделям: семейств А-320, В-737 Next Generation, В-777, А-330. В региональном парке пока наибольшим спросом пользуются 50-местные самолеты, и сразу попал в пятерку лидеров Ан-148.

Потребность авиакомпаний в поставках современных ВС объективна. Основу реестрового состава российского парка до сих пор составляют устаревшие самолеты предыдущих поколений, утратившие конкурентоспособность в современных условиях. Так, поставляемые им на замену самолеты западного производства фактически обеспечивают примерно вдвое меньший расход топлива на единицу выполненной транспортной работы. Современные российские самолеты семейства Ту-204/214 по данному показателю также существенно превосходят заменяемые типы.

Впрочем, обновление – дело не дешевое. Согласно реестру, в парках российских авиакомпаний около 130 старых Ту-134, Як-42 и Ан-24. При средней цене за относительно новый самолет такого класса \$20 млн на замену потребуется потратить более \$2,5 млрд.

Что до продвижения на рынок новых отечественных воздушных судов, наиболее конкурентоспособны самолеты семейства Ту-204/214. Они обеспечивают сопоставимый с западными уровень экономичности перевозок (при существующей системе господдержки). Действующий парк самолетов этого семейства по сравнению с 2000 годом увеличился почти в 4 раза, а объем ежегодно выполняемой им транспортной работы – в 12 раз. Доля самолетов Ту-204/214 в общем пассажирообороте воздушного транспорта России увеличивается, несмотря на кризис и банкротство некоторых авиакомпаний.

В конце 2009 года начались поставки новых региональных самолетов Ан-148 (Ан-148-100А, -100В, -100Е) российского производства, обеспечивающих перевозку 70-80 пассажиров на дальность до 4500 км. Ан-148 разработан с учетом российских условий эксплуатации ВС. По транспортным возможностям и уровню технического совершенства Ан-148 существенно превосходит заменяемый Ту-134 и сопоставим с зарубежными аналогами (CRJ-700/705, ERJ-170/175). Преимуществом Ан-148 являются меньшие требования к качеству аэродромных покрытий.

Наконец, Sukhoi Superjet 100. По летно-техническим характеристикам и системе технического обслуживания самолет конкурентоспособен с современными зарубежными аналогами. Самолет SSJ-100 получил сертификат типа Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) 28 января 2011 г. В 2011 году планировали начать коммерческую эксплуатацию самолета.

На снимке: на Саратовском авиационном заводе. Плановый ремонт самолетов Як — 42.

Фото: "Игорь Чижов/Коммерсантъ"