

ЗВУКОВОЙ БАРЬЕР РОССИИ ДОСТУПЕН

В России проектируется магистральный самолет XXI века – МС-21. Это первый авиалайнер, крылья которого почти целиком будут из композиционных материалов. В дальнейшем композиты станут широко применяться во всех самолетах – военных и гражданских. Сейчас идут испытания сразу нескольких прототипов истребителя пятого поколения. Для истребителей будущего создается и ракетное оружие нового поколения. Более подробно об этом «Янтарному мосту» рассказал президент Объединенной авиастроительной корпорации Михаил Погосян.

Сегодня на мировом рынке побеждают те, кто предлагает не отдельный продукт, а семейство самолетов. На производство каких самолетов делается ставка? И насколько широко в новых самолетах будут применяться композитные материалы?

Безусловно, наличие семейства самолетов ставит бизнес в более выигрышное положение. Линейка пассажирских самолетов, которую производят на предприятиях ОАК, состоит из Ан-148 на 75 мест и «Сухой Суперджет 100» – от 90 до 115 мест. В 2015 году планируем начать летные испытания самолета МС-21, который будет брать на борт от 150 до 200 пассажиров. Нам надо закрыть нишу, которая есть между 115 и 150 местами, тогда у нас будет полная линейка самолетов. В этом сегменте мы прорабатываем возможность

использования композиционного крыла, поэтому те мощности, которые сегодня создаются под МС-21 в Ульяновске и Казани, будут загружены нами и производством агрегатов для самолетов по программе NG. Приоритетные программы – МС-21 и дальнейшее развитие семейства «Сухой Суперджет 100». Хочу подчеркнуть: композиты станут внедряться очень широко во всех перспективных машинах.

Хочется получить экспертный взгляд изнутри: чем живет сегодня современное самолетостроение?

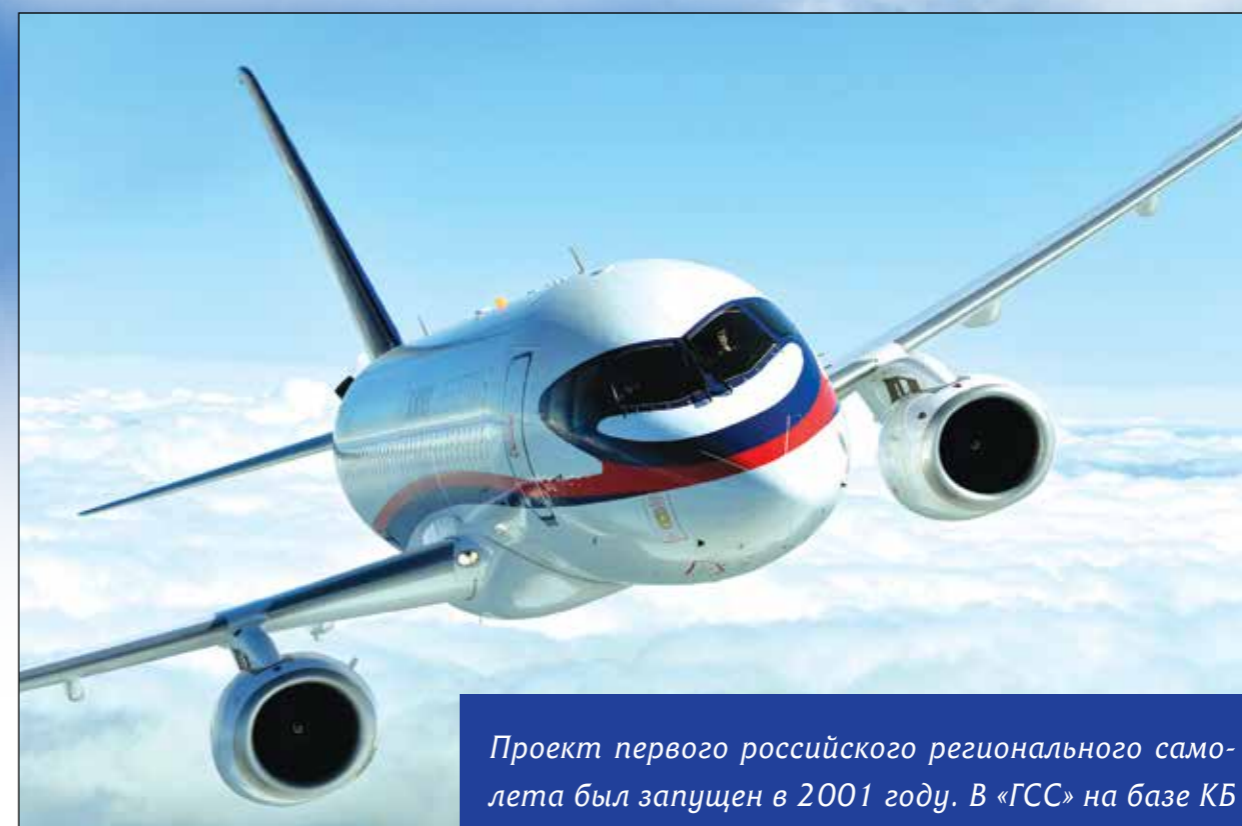
Здесь нужно четко и без лишних иллюзий понимать стартовые позиции. Финансирование самолетостроения в России началось с середины «нулевых». На протяжении более чем 10 лет, с начала 90-х, отрасль, в буквальном смысле этого слова, «выживала», как могла, а это огромные предприятия и более 100 000 человек работающих. С прибылью, за счет экспортных военных заказов, традиционно работали лишь «Сухой» и «Иркут». В итоге на момент консолидации предприятий ОАК получила в наследство от эпохи 90-х большое количество проблемных активов с гигантскими долгами. Свыше 130 миллиардов рублей из общего объема финансирования отрасли ушло на погашение и реструктуризацию долгов, а отнюдь не на реформы и создание новых образцов техники.

В отличие от наших западных конкурентов, чьи усилия сконцентрированы исключительно на создании нового продукта на базе отлаженной десятилетиями инфраструктуры, мы параллельно с созданием новой техники должны были начать масштабную программу перевооружения предприятий, переходить на цифровое проектирова-

КОНКУРЕНЦИИ

ние и моделирование. И мы сделали это. Кроме того, в Казани и Ульяновске завершается строительство двух современных заводов по выпуску

созданию единой системы закупок систем и оборудования, унификации системы послепродажной поддержки, совместно с финансовыми института-



Проект первого российского регионального самолета был запущен в 2001 году. В «ГСС» на базе КБ «Сухого» были собраны лучшие конструкторы из разных авиационных КБ. В 2008 году первый «Сухой Суперджет 100» поднялся в воздух.

новых конструкций из композиционных материалов и сборке на их основе агрегатов крыла МС-21 и последующих продуктов.

Помимо сегментов военного и гражданского самолетостроения новый импульс получил и транспортный. Идет работа и по консолидации управления программами в рамках ОАК. Мы движемся к

ми работаем над созданием системы финансирования продаж. Сегодня мы вышли на производство ста самолетов в год. Причем более двадцати из них – гражданские самолеты. Боевая техника пока



преобладает, но мы выходим на серийное производство и гражданских самолетов. В этом году должны выпустить более 120 военных и гражданских машин. Ежегодный темп роста производства составляет порядка 20 процентов.

А как Вы оцениваете темпы роста в авиастроении? Можно ли ускориться?

Есть мировой опыт развития авиастроения. Авиастроительная корпорация «Эрбас», к примеру, была создана в 1970 году. Однако лишь спустя пятнадцать лет появился А-320. И только после 2000 года этот самолет стал самым продаваемым в мире. Тридцать лет потребовалось для создания прорывной модели и ее успешного продвижения на мировой рынок! И это в Европе, не испытавшей тех потрясений, которые ударили по нашей промышленности в 1990-х годах. Бразилия создала «Эмбраэр» в 1969-м, а первый коммерчески успешный продукт ERJ-145 появился только в 90-х. Прорывное для компании семейство E-Jets – в начале 2000-х. С одной стороны, европейцы, имевшие опыт в авиастроении. С другой стороны, бразильцы этого опыта не имевшие. Результат одинаковый – порядка 30 лет пути к стабильному положению на мировом рынке, что лишний раз доказывает, что чудес на свете не бывает. Сегодня и «Эрбас», и «Эмбраэр» – это успешные компании. К слову сказать, у А-300, первого самолета «Эрбас», стартовыми заказчиками были Air France и Lufthansa, на тот момент государственные авиакомпании стран-участниц основной кооперации.

Мы за 10 лет создали новый лайнер. Проект первого российского регионального самолета был запущен в 2001 году. В «ГСС» на базе КБ «Сухого» мы собрали лучших конструкторов из разных авиационных КБ. В 2008 году первый «Сухой Суперджет 100» поднялся в воздух. В январе 2011

года получен сертификат типа Авиарегистра МАК. И тогда же началась коммерческая эксплуатация. Через год был получен международный сертификат EASA, а в 2012-м сертификат типа был валидирован, то есть признан действующим авиационными властями Мексики, Индонезии и

Лаоса. Самолет эксплуатируется в трех странах, скоро начнутся поставки в Мексику. Мы ровно так же, как и все авиапроизводители в мире, проходим через трудности первоначального этапа эксплуатации, поэтапно преодолевая их. Я – не сказочник и не собираюсь всем рассказывать, что через 20 лет мы обгоним «Боинг» и «Эрбас». Но я совершенно уверен, что войти в тройку ведущих игроков мы можем.

Успеваете занять свою нишу на мировом рынке?

При нынешних темпах роста авиаперевозок на рынке формируется ситуация, когда появление еще одного игрока становится вполне логичным, если не единственно возможным выходом. По мере роста пассажирских потоков растет спрос и на новую технику. Крупные компании быстро обновляют свои парки самолетов. В результате очередь на новые самолеты существующих лидеров формируется, в основном, крупными авиаперевозчиками и растягивается на годы. А возможности расширения производства, пусть даже речь идет о лидерах отрасли, не беспредельны. Вместе с тем, на рынке появляются новые авиакомпании, испытывающие потребность в новых современных, надежных, но не столь дорогих лайнерах. Начинать продвижение своей продукции на мировой рынок мы можем как раз с таких перевозчиков. И не секрет, что, имея в портфеле предложений линейку самолетов разной вместимости, но с единой системой сервисов и финансирования продаж, вы будете находиться в более выгодном положении, нежели конкуренты с единственным продуктом.

О спроектированном с нуля в России пассажирском «Суперджете» говорится много. Его и ругают, и хвалят. А что значит лично для Вас эта машина?

В «ОКБ Сухого» мы создавали, в основном, боевые машины, хотя тема гражданского самолетостроения прорабатывалась еще с конца 90-х. Мы понимали, что на мировом рынке доля военного самолетостроения в общем объеме постоянно снижалась. Сейчас это всего 25% рынка, тогда как в конце 70-х – начале 80-х на военную технику приходилось более 60%. Выход на рынок гражданских лайнеров стратегически необходим, если мы хотим развиваться дальше. И открытию программы по созданию регионального лайнера предшествовала огромная работа по анализу рынка и поиску возможного сегмента для реализации конкурентоспособного проекта. «Суперджет» стал для нашей фирмы первым пассажирским авиалайнером. Для этого мы создали новую компанию для проектирования и производства гражданской

На примере «Суперджета» мы учились реалиям современного рынка: работать в международной кооперации, создавать систему послепродажного обслуживания.

авиатехники. три КБ. Сейчас мы живем в условиях открытого рынка, и старая парадигма не подходит. На примере этого проекта мы учились работать в международной кооперации, создавать систему послепродажного обслуживания. Мы впервые стали привлекать к созданию технического облика самолета авиаперевозчиков.

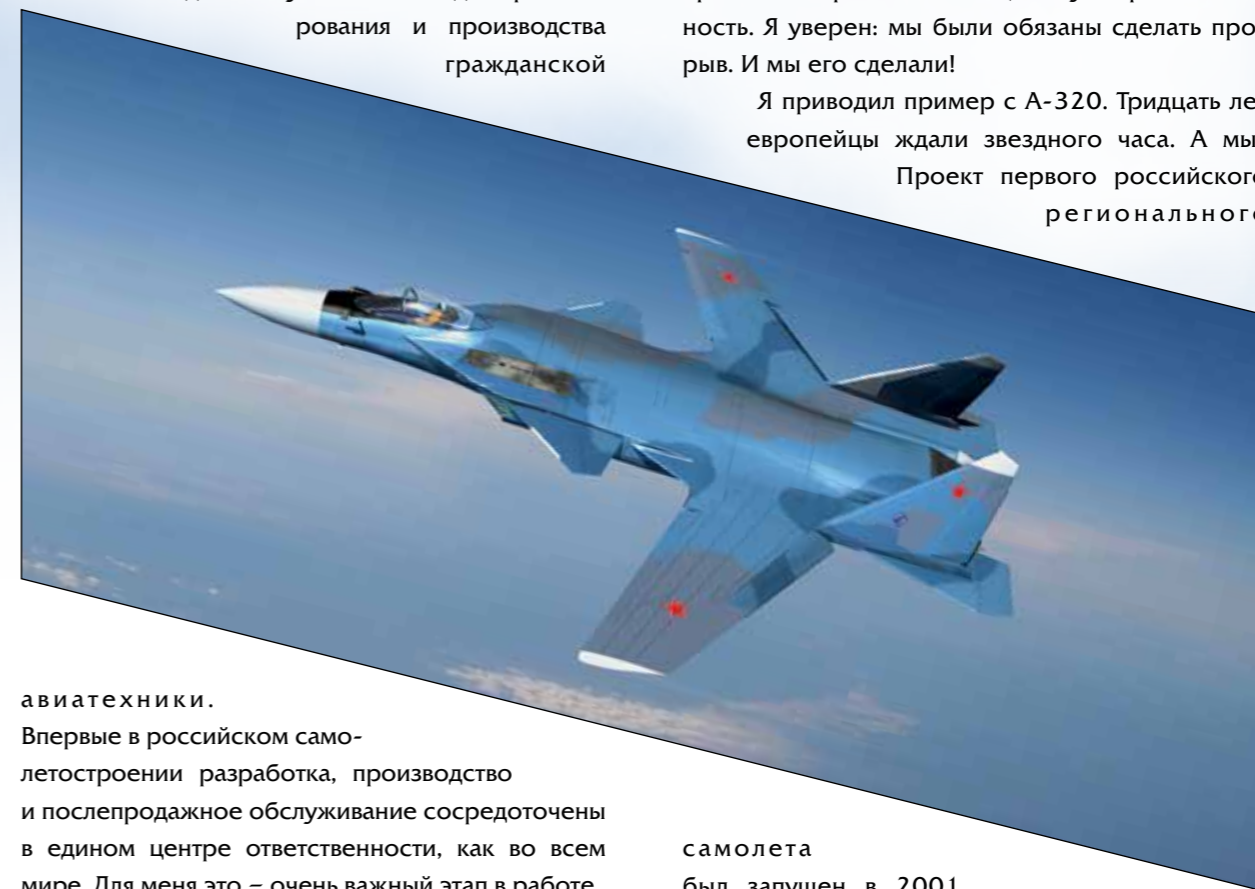
Вас порой упрекают в том, что Вы чуть ли не закрыли такие самолеты, как Ту-204, Ту-334, какие-то другие проекты, забрав все деньги на «Суперджет».

Последнее десятилетие XX века стало временем перехода западного авиастроения на новый уровень. И если бы в Рос-

сии не был запущен современный проект, а продолжалась работа только над морально устаревшими продуктами, то к сегодняшнему дню мы просто потеряли бы авиационную промышленность. Я уверен: мы были обязаны сделать про-рив. И мы его сделали!

Я приводил пример с А-320. Тридцать лет европейцы ждали звездного часа. А мы?

Проект первого российского регионального



самолета был запущен в 2001 году. В 2008 году первый «Сухой Суперджет 100» поднялся в воздух. В январе 2011 года получен сертификат. И тогда же началась коммерческая эксплуатация. Через год был

самолета был запущен в 2001 году. В 2008 году первый «Сухой Суперджет 100» поднялся в воздух. В январе 2011 года получен сертификат. И тогда же началась коммерческая эксплуатация. Через год был



получен международный сертификат EASA, а в 2012-м сертификат типа был признан действующим авиационными властями Мексики, Индонезии и Лаоса.

В начале беседы Вы говорили о развитии сегмента транспортной авиации. Как продвигается программа Ил-476?

Планируется поставить ВВС 39 самолетов обновленной версии транспортного самолета Ил-76. Уже начались испытания. Предполагается заключение контрактов на различные версии этого самолета – топливозаправщика, различных специализированных комплексов в интересах как Минобороны, так и других силовых ведомств.

Надеюсь, в скором времени состоится принятие решения и по легкому военно-транспортному самолету. ОАК уже вышел со своими предложениями. Ведутся работы по модернизации и ремонту самолетов Ан-124. Их мы ведем совместно с украинскими коллегами.

В российских ВВС много самолетов МиГ-29. Планируются ли их модернизация и обновление?

В этом году начнутся поставки самолетов МиГ-29К, которые планируется в дальнейшем ис-

пользовать на авианесущем крейсере «Адмирал Кузнецов». Эти самолеты дополняют парк корабельных истребителей Су-33, которые сегодня находятся в строю. Кроме этого, планируется по-



ставка новейших истребителей МиГ-35. Думаю, что в ближайшее время контракт будет подписан. Планируется провести капитальный ремонт и модернизацию практически всего парка МиГ-29, который имеется в частях ВВС.

Как проходят испытания истребителя пятого поколения?

В соответствии с утвержденным графиком. Сегодня проходят испытание шесть самолетов перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации (ПАК ФА), на базе которого и будет создан окончательный облик истребителя пятого поколения. Четыре самолета летают, один представляет собой комплексный наземный стенд, и один самолет проходит статические испытания.

Отличительная особенность истребителей пятого поколения – малая заметность. Как удастся этого добиться?

Добиться можно как созданием специальных форм, так и применением специальных покрытий, снижающих уровень инфракрасного излучения. И здесь нами совместно с Академией наук и отраслевыми институтами получены вполне обнадеживающие результаты. В этом году мы должны завершить предварительные ис-

пытания и предъявить самолет для прохождения полномасштабных госиспытаний. В целом я считаю: само развитие проекта соответствует его сложности, проблем, которые выходили бы за рамки нашего понимания, нет.

Кем Вы себя больше ощущаете – менеджером или конструктором?

Когда-то в 27 лет я стал самым молодым начальником бригады в ОКБ «Сухого». Работа конструктора мне очень нравилась. Но вот уже более двадцать лет я занимаюсь организационной,

Если бы в России не был запущен современный проект, а продолжалась работа только над морально устаревшими продуктами, то к сегодняшнему дню мы просто потеряли бы авиационную промышленность.

управленческой работой. Да, я – управленец, но мой богатый конструкторский опыт мне неизменно помогает.

И последний вопрос: как Вы относитесь к критике?

Аргументированную критику я воспринимаю, готов давать аргументированные ответы. А вообще, я продолжаю работать по 16 часов в сутки, потому что верю, что, несмотря на все проблемы, мы на правильном, единственно возмож-

ном пути развития. Выполнение тех амбициозных задач, которые мы перед собой ставим, – это огромный труд. Вот, собственно, и все.

**Сергей Птичкин,
Наталья Ячменникова,**
«Российская газета» – «Янтарный мост»