

SUKHOI SUPERJET100 ДОГНАЛ BOEING 717

В СЕНТЯБРЕ КОМПАНИЯ «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» НАМЕРЕНА ВЫКАТИТЬ ПЕРВЫЙ ЛЕТНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР НОВОГО РОССИЙСКОГО РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET100 (SSJ100), А ЧЕРЕЗ ПОЛТОРА МЕСЯЦА ВПЕРВЫЕ ПОДНЯТЬ ЕГО В НЕБО. НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ЗАКЛЮЧЕН 71 ТВЕРДЫЙ КОНТРАКТ НА ЭТОТ САМОЛЕТ

ВЛАДИМИР КАРНОЗОВ

ДЕЛА РЫНОЧНЫЕ В прошлом году пост директора программы SSJ100 компании «Boeing — Гражданские самолеты» покинул Билл Джарелл. Официальной информации на этот счет не было, а в кулуарах шутили, что Билл ушел после того, как «Сухой» трижды слушался американских консультантов. Российский производитель выбрал азробасовскую концепцию кабины с боковой ручкой управления самолетом, тогда как все Boeing оснащены штурвалами. Вместо серийного англо-немецкого мотора Rolls-Royce Deutschland BR.715 «Сухой» взял не прошедший пока сертификацию франко-российский SaM146 и разместил двигатели не в хвостовой части фюзеляжа, а на крыльевых пилонах. Прислушайся «Сухой» к рекомендациям — его новый самолет стал бы точной копией Boeing 717.

В каждой шутке есть доля правды. По вместимости, летно-техническим характеристикам, уровню комфорта в салоне SSJ100 и Boeing 717 очень схожи. Вот только стоила ли игра свеч? Обнародованная «Сухим» интегральная оценка мирового рынка больших региональных самолетов на 20-летнюю перспективу составляет 5200 единиц. SSJ100 претендует на 800 продаж, в том числе 280 в России и странах СНГ и 185 — в Европе и Северной Америке.

Однако рынок стоместных пассажирских самолетов — «гибкое место». Из-за отсутствия реального спроса там «сгинули» несколько красивых проектов: Alliance Aircraft Starliner, Airbus A316EX, Fairchild-Dornier 728/928JET. За семь лет, пока Boeing 717—200 находился в серийном производстве, он сгенерировал всего лишь 156 продаж. С 2001 года не поступило ни одного нового заказа, и в мае 2006 года завод в Лонг-Бич прекратил выпуск гражданских самолетов, хотя еще в 2000 году Boeing предсказывал продажу 3069 стоместных лайнеров в течение 20 лет. Продажи SSJ100 начались три года назад. На сегодня имеются твердые заказы на 71 самолет: 30 — «Аэрофлот», 10 — ФЛК, 15 — AirUnion, 6 — «Дальavia» и 10 — ItAlì. «Полученных к настоящему моменту твердых заказов недостаточно, чтобы окупить наши инвестиции в проект», — сказал в интервью ВГ вице-президент и исполнительный директор Спесна по двигателям для гражданской авиации Жан-Пьер Кожан, — требуется как минимум 100 заказов так, чтобы мы продали 200 моторов».

ФИНАНСЫ Российские чиновники рассматривают SSJ100 как основной проект, реализуемый сейчас в области гражданской авиации. На МАКС-2005 руководитель Роспрома Борис Алешин обнародовал общую сумму бюджетных вложений в самолет и его силовую установку — 8,631 млрд руб. В прошлом году «самолетчики» получили из госбюджета 1,8 млрд руб.; еще 3,8 млрд ожидается в ближайшие несколько лет. Отдельной строкой бюджета проходят госгарантии под банковские кредиты. Первым в SSJ100 поверил ВТБ, открыв в 2005 году кредитную линию на 10 млрд руб. К весне 2007-го ее наполнение превысило 5 млрд руб.

По масштабам бюджетного финансирования SSJ100 оставил далеко позади все другие проекты отечественной гражданской авиации. Однако этого оказалось недостаточно. На разработку семейства самолетов SSJ100, техническое перевооружение серийных заводов требуется \$1 млрд. У двигателя SaM146 — отдельный бюджет в \$430 млн.

ПОКА ЗАКЛЮЧЕНЫ КОНТРАКТЫ НА ПОСТАВКУ ДО 2012 ГОДА 71 САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET100. ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ПРОЕКТ ОКУПИЛСЯ, СЧИТАЮТ ЕГО СОЗДАТЕЛИ, НАДО ПРОДАТЬ КАК МИНИМУМ 100 МАШИН



ИТАР-ТАСС

УЖЕ В СЕНТЯБРЕ SSJ100 МОЖНО БУДЕТ УВИДЕТЬ ВЖИВУЮ, А НЕ В ВИДЕ МОДЕЛЕЙ НА ВЫСТАВКАХ

Еще несколько сот миллионов долларов необходимо для создания системы послепродажного обслуживания.

Весной этого года ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) — дочерняя компания АХК «Сухой», специально созданная в 2000 году для реализации программы регионального самолета, — провела первый публичный заем: были выпущены векселя на 5 млрд руб. с фиксированным купоном с выплатой через два с половиной года. Часть необходимых средств решено привлечь с международного рынка путем продажи пакетов акций. В 2005 году Alenia Aeronautica S.p.a. из группы Finmeccanica объявила о желании приобрести до 35% акций ГСС. Alenia поставляла Boeing фюзеляжи самолетов 717, после прекращения выпуска самолета в начале прошлого года итальянцам пришлось искать нового партнера. За долю в ГСС они обещали вложить в проект \$250 млн. Однако до сих пор деньги не перечислены. Старший вице-президент ГСС Максим Гришанин считает, что финансовый вопрос может решиться к концу года. Первый платеж ожидается не ранее ноября, если удастся оперативно пройти ряд бюрократических процедур в России и Италии.

В продуктовой линейке ОАК SSJ100 занимает заметное, но не эксклюзивное место. Помимо сборки 236 SSJ100 до 2013 года, ОАК также собирается построить 96 Ан-148 в Воронеже, а казанский завод рассчитывает собрать 100—150 Ту-334. Несмотря на широкую рекламу проекта, SSJ100 пока слабо интересует отечественных авиаперевозчиков. Расчеты на конкретной сети маршрутов московской авиакомпании показывают, что более дорогой SSJ100—95LR (каталожная цена \$28,9 млн) окупается за шесть-семь лет, а Ту-334—100 и Ан-148 (\$20—22 млн) — за три-четыре года.

РОССИЙСКИЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ «БОИНГ» Суховские конструкторы хотели создать машину легче, компактнее и технически совершеннее иностран-

РЕГИОНАЛЬНЫЕ РАЗВОДКИ В настоящее время в продуктовой линейке ОАК значатся сразу несколько региональных самолетов — SSJ100, Ту-334, Ан-148. Однако руководство корпорации не намерено пока закрывать ни один из них, проведя позиционирование каждой из моделей. «Ниши SuperJet и Ту-334 сопоставимы», — считает глава ОАК Алексей Федоров. SSJ100, по мнению представителей ОАК, — более успешный

коммерческий проект. До 2013 года планируется поставка 236 таких самолетов. Эта машина в основном ориентирована на авиакомпании, работающие на аэродромах с высококлассным типом покрытия. Пока заказчикам будет предлагаться главным образом SuperJet в основном, сейчас 95-местный вариант. Однако затем, видимо, базовым станет вариант с пассажироместимостью на 110 и 130 мест.

ного аналога. Но последовательные корректировки концепта привели SSJ100 в «точку» 717—200. За семилетнюю историю развития проекта максимальный взлетный вес базового самолета увеличился с 37,5 (RRJ-75B) до 45,9 тонны SSJ100—95 в исполнении LR (long range — увеличенная дальность). Предположительно у 110-местного варианта вес сохранится на уровне 46 тонн, а 130-местный SSJ-130, скорее всего, дотянет до боинговской отметки в 49,9 тонны. При емкости топливных баков 15 800 литров против 13 900 у американского аналога SSJ100—95B в стандартной компоновке на 96 пассажиров перевозит их на дальность 2950 км, «американец» — 106 пассажиров на 2645 км. Число Маха крейсерского полета 0,78 у SSJ100 против 0,776 у Boeing.

Пожалуй, нельзя было ожидать иного, зная об участии консультантов Boeing в российском проекте с момента его рождения. В пятницу, 13 апреля 2001 года, самолет получил свое первое имя из уст исполнительного директора компании Boeing Фила Кондита — Russian Regional Jet (RRJ), в переводе «Российский региональный самолет». Это имя сопровождало проект шесть лет, пока в 2006 году по настоянию французских и итальянских участников RRJ не переименовали в SSJ100.

В марте 2003 года RRJ победил в тендере Росавиакосмоса на лучший проект регионального самолета. «Сухой» получил первые бюджетные деньги — \$54 млн, пообещав облетать прототип в 2005 году и выкатить серийный самолет в 2006-м. Основная модель RRJ-75B закладывалась в размерности 75 мест. Она служила базой для укороченного варианта на 55 кресел и удлиненного — на 95. По рекомендации консультантов приняли компоновку из пяти кресел в поперечном сечении фюзеляжа (блоки из двух и трех кресел, разделенные центральным проходом) — такую же, как на Boeing 717. При ширине салона «сушки» 3250 мм «жизненное пространство» отдельно взятого пассажира отличается от 717-го на 16 мм (ширина Boeing — 3110 мм).

В ноябре 2003 года варианты RRJ представили на суд созданного по рекомендации Boeing Консультационного

Однако у российских эксплуатантов, в первую очередь государственных, существует потребность в самолетах типа Ту-134. В настоящее время в РФ летают сотни этих машин. Одним из основных госзаказчиков Ту-334, видимо, станет Минобороны РФ, в распоряжение которого имеются около 50 Ту-134-х. Военные заказчики, безусловно, предпочтут самолет, имеющий полностью российскую комплектацию. Ту-334

вполне отвечает этому требованию: на нем стоят лишь украинско-российские двигатели Д-436Т-1, остальная кооперация практически вся российская. Кроме того, Ту-334 должен заинтересовать авиакомпании, которые преимущественно работают на аэропортах с низким качеством покрытий и которые за короткое время будет сложно переделывать в более современные высококачественные аэропорты. ОАК рассчитывает,

что среди таких авиакомпаний Мнения его участников разделились. В 2005 году по настоянию Air France базовой моделью сделали 95-местную. Спецификацию к бортовым системам пересмотрели, приблизив их к уровню магистральных самолетов. Не согласившись с такими изменениями, авиакомпания «Сибирь» отказалась от предварительного соглашения по 50 RRJ-95B, подписанного летом 2004 года.

В процессе уточнения облика самолета геометрия крыла менялась несколько раз. Размах крыла последовательно рос: с 26,2 до 27,8 м, а его площадь — с 70 до 84 кв. м.

В настоящее время с подачи «Аэрофлота» и при содействии ОАК фактически происходит еще одна корректировка. Она выражается в отказе от укороченного 75-местного варианта (ранее с рассмотрения убрали 55- и 60-местные) при добавлении удлиненных — на 110 и 130 пассажиров. Сегодняшний базовый вариант чуть меньше 717—200, а 110-местный точно попадет в размерность Boeing. Президент ГСС Виктор Субботин полагает, что для удлиненного варианта потребуются усилить конструкцию крыла и центроплана. Есть все основания предполагать, что уточненные размах и площадь станут еще ближе к цифрам американского аналога (размах 28,4 м, площадь 93 кв. м). SSJ130 идет по дорожке 717—300X (130 мест). Однако Boeing так и не решился построить в металле эту модификацию. Впрочем, и по SSJ130 окончательного решения еще не принято.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ Пожалуй, самый ценный итог семи лет выполнения программы SSJ100 — техническое перевооружение заводов в Комсомольске-на-Амуре (КНААПО) и Новосибирске (НАПО). КНААПО получило и отладило работу современных пятикоординатных станков для механической обработки металлических деталей Forest Line V-Star, прессов ACB PL1500, клепальных автоматов Broetje и другого высокопроизводительного оборудования. Лазерные стенды Broetje позволяют выполнять сборку самолета по бесстapelной технологии. Все это сократило трудоемкость изготовления планера до 76 тыс. человеко-часов.

Основные детали планера SSJ100 выполняются из отечественных алюминиевых сплавов В-93, В-95 и 1163. «Мы не пошли по пути применения большого количества новых конструкционных материалов, таких как композиты, поскольку конечный продукт мог получиться слишком дорогим для данного сегмента рынка», — заявил гендиректор АХК «Сухой» Михаил Погосян. — Что касается традиционных материалов, таких как сплавы алюминия и стали, то наши технологии ни в коей мере не уступают тем, что сегодня используются при производстве А380».

В конце прошлого года ВВС России торжественно принимали в Новосибирске первые два серийных бомбардировщика Су-34. Заводчане не скрывали: новое оборудование будет работать в интересах и этой программы. Станки с числовым программным управлением быстро перенастраиваются — достаточно заложить в их электронную память дру- гую управляющую программу. Гармоничное развитие гражданского и военного производства — несомненное достижение проекта SSJ100. ■

что среди таких авиакомпаний окажутся не только региональные российские эксплуатанты, но и небогатые заказчики из ряда стран Африки, Азии и Латинской Америки. В настоящее время ОАК ведет переговоры с руководством КАПО и правительством Татарии по отработке бизнес-плана по запуску серийного производства Ту-334. Однако, как отмечают высокопоставленные представители ОАК, «пока, к

сожалению, не все ясно по экономике этого проекта, по объемам затрат, связанных с подготовкой производства, по себестоимости самолета, трудоемкости его изготовления и стоимости комплектующих изделий». Поэтому ОАК пока не дал окончательное заключение по проекту Ту-334. Тем не менее казанский завод уже объявил о намерении собрать до 2013 года 100—150 таких самолетов. (Окончание на стр. 24)

