

К ВЗЛЕТУ ГОТОВЫ

У РОССИЙСКИХ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ СЛАВНОЕ ПРОШЛОЕ, НЕ СЛИШКОМ УСПЕШНОЕ НАСТОЯЩЕЕ И МЫСЛИ ОБ ОТДАЛЕННОМ БУДУЩЕМ. НЕСМОТРЯ НА ОТСУТСТВИЕ СЕРЬЕЗНЫХ УСПЕХОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ОТСТАВАНИЕ ОТ США ПО ПРОГРАММЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ, НАШ АВИАПРОМ ЗАМАХНУЛСЯ НА РАЗРАБОТКИ С ПРИЦЕЛОМ НА ДАЛЕКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ. ВОЗМОЖНО, ИМЕННО ТАКОЙ ПОДХОД — НЕ ЗАСТАИВАТЬСЯ НА ТЕКУЩИХ ТЕХНОЛОГИЯХ, А ПЛАНИРОВАТЬ НА ПАРУ ДЕСЯТИЛЕТИЙ ВПЕРЕД — СПОСОБЕН ВЫТАЩИТЬ ИНДУСТРИЮ ИЗ КРИЗИСА. ДЕНИС РЯБКОНОВ

АВИАЦИОННЫЙ УЗЕЛ В августе авиакомпания «Добролет» (лоукост-«дочка» «Аэрофлота») из-за санкций Евросоюза была вынуждена прекратить деятельность всего через месяц после открытия первых рейсов. Санкции коснулись взятых лоукостером в лизинг самолетов Boeing 737: контрагенты аннулировали договоры лизинга, технического обслуживания и страхования, а также приостановили предоставление аэронавигационной информации. Эта история отлично проиллюстрировала необходимость иметь собственный авиапром, способный предложить полноценную альтернативу двум крупнейшим мировым самолетостроителям — американскому Boeing и европейскому Airbus.

В России, конечно, есть свои самолеты, которые строит Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), — среднемагистральный Ту-204 СМ и ближнемагистральный Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100). Но Ту-204 выпускается в буквальном смысле штучно, а SSJ пока лишь нарабатывает опыт эксплуатации у первых заказчиков, в первую очередь у «Аэрофлота» (10 бортов) и мексиканской InterJet (13 бортов), и не конкурирует на рынке с Boeing и Airbus: они представляют разные сегменты. Настоящий же конкурент двум гигантам — среднемагистральный MC-21, рассчитанный на 160–230 кресел, — только разрабатывается.

К тому же производители и авиаперевозчики диаметрально противоположно оценивают возможности современного российского авиапрома. Так, гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев уверял, что готов был бы сформировать парк «Добролета» (сейчас компания переименована в «Победу») из SSJ 100, однако, по его словам, ОАК была не в состоянии поставить десять бортов в течение года, поэтому выбор пал на иностранные машины. В пресс-службе ОАК, однако, сообщили, что «Аэрофлот» и не пытался закупить SSJ 100 для лоукостера, а мощностей корпорации достаточно для выпуска 60 самолетов в год. Пока же в мире эксплуатируется всего 36 SSJ, хотя первые поставки начались еще в апреле 2011 года. Для сравнения: за этот же период главный конкурент Bombardier передал заказчикам более 70 моделей CRJ (региональный самолет до 100 посадочных мест, прямой конкурент SSJ), с начала 2000-х поставки этого самолета превышали 200 единиц в год.

В то же время Россия все еще очень успешна в сегменте авиации военного назначения и занимает второе место после США по поставкам вооружения. Причем на авиатехнику в 2013 году пришлось 38,8% всего нашего военного экспорта. В гражданском же сегменте мы отстаем от Евросоюза (Airbus), США (Boeing), Канады (Bombardier) и Бразилии (Embraer). Такая ситуация опасна для индустрии. «Развитие и даже просто сохранение военного авиастроения невозможно без успешных проектов в области коммерческого авиапрома», — говорит директор Центра АСТ Руслан Пухов. — Гражданский рынок в разы больше обо-

ронного, и многие технологии — материалы, методы расчетов, проекты современных двигателей — создаются в первую очередь в гражданском сегменте, а потом уже трансформируются в военный сектор. Без радикального изменения к лучшему в «гражданке» поддержание военного авиастроения станет очень дорогим, а само оно будет обречено на отставание».

СИСТЕМНЫЙ ДЕФИЦИТ Проблема с коммерческим авиапромом возникла в начале 1990-х, когда индустрия фактически перестала действовать, НИИ и КБ за-

крылись, а специалисты разъехались за рубеж. Упустив почти десять лет разработки, авиапром столкнулся с тем, что существующие технологии уже не отвечали требованиям рынка, а задела на будущее попросту не было. Ведь даже в «сытое» советское время некоторые технологии не всегда были идеальными, несмотря на лидерские позиции на рынке и умы миллиона специалистов, занятых в авиационных КБ и НИИ. Да, у нас всегда были хорошие планы и лучшие показатели аэродинамики. Но советские самолеты отставали по двигателям и авионике. «Бортовое радиоэлектронное оборудование, те электронные

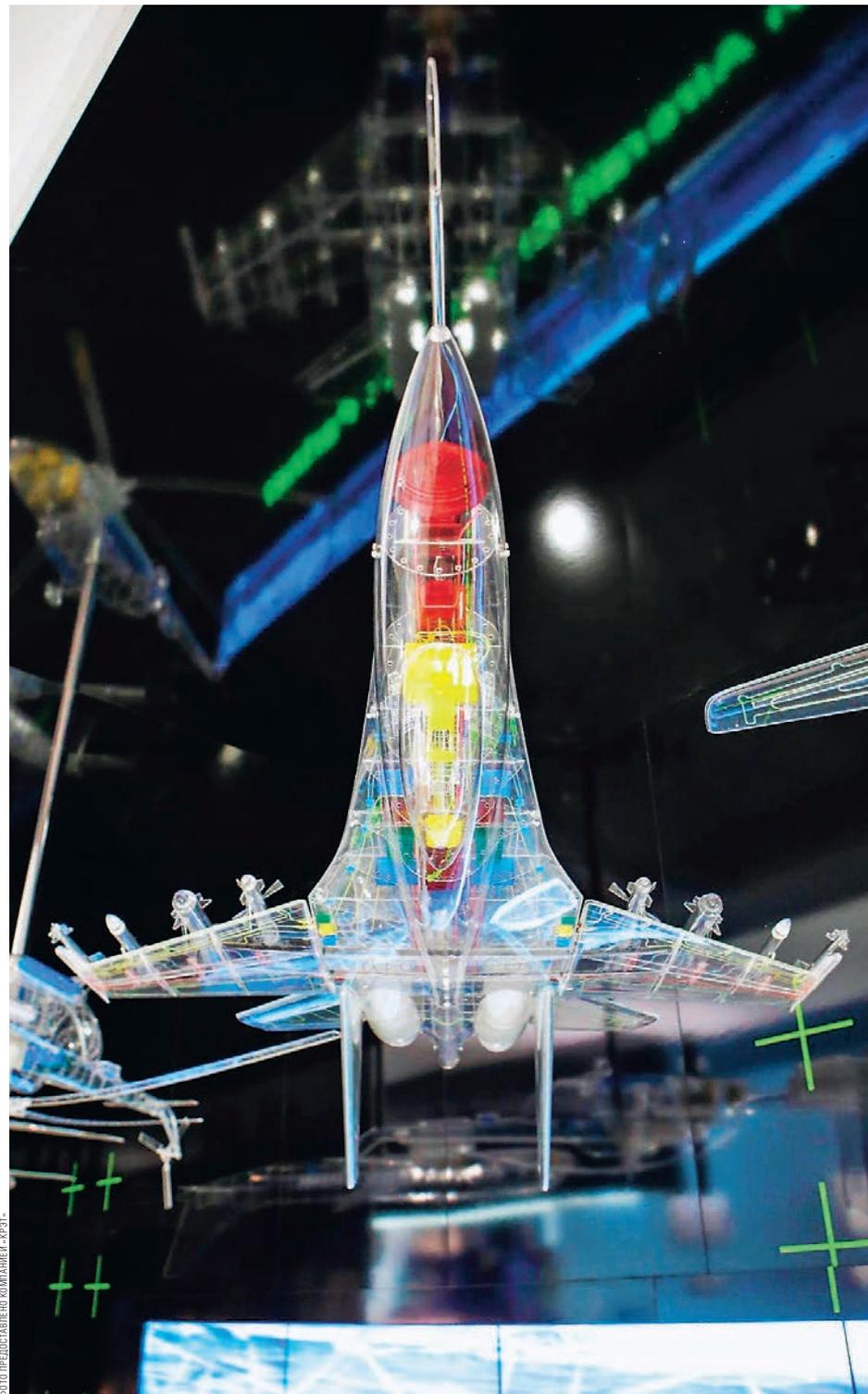
системы, которые отвечают за коммуникацию, навигацию, отображение и управление, всегда было слабым местом отечественных самолетов», — говорит заместитель гендиректора концерна «Радиоэлектронные технологии» Гиви Джанджгава, который с 1964 года занимается разработками в авиационных НИИ. — Главная проблема была в надежности бортового радиоэлектронного оборудования (БРЭО). По международным стандартам сертификации мы не проходили».

В итоге, когда ОАК разрабатывала новый коммерческий самолет SSJ, чтобы сделать его конкурентоспособным на мировом рынке, разработки велись в тесной кооперации с зарубежными компаниями. Двигатель проектировало НПО «Сатурн» вместе с французской Snecma, а авионике поставяет тоже французский Thales.

Когда разрабатывался Sukhoi Superjet, в России не было готового комплекса авионики, который можно было бы поставить и в кратчайшие сроки сертифицировать по европейским нормам. В решениях отечественных разработчиков на тот момент были серьезные изъяны по части аппаратуры. Кроме того, изначально наше электронное оборудование делалось под российские самолеты и под российские сертификационные требования, и самая главная проблема авионики заключалась в том, что она была очень ненадежной из-за использования устаревшей отечественной элементной базы. «Тогда «Гражданские самолеты Сухого» (входит в ОАК. — ВГ) выбрали поставщиков в первую очередь по принципу возможности оперативно представить комплексное решение — всю систему, а не отдельный блок, соответствующую международным требованиям», — отмечает Гиви Джанджгава. — Во время разработки SSJ никто из российских производителей авионики не мог предложить ни комплексность, ни соответствие международным сертификационным требованиям».

Позиция авиастроителей объяснима: им неинтересно иметь дело с двумя десятками поставщиков, каждый из которых предлагает по пять-семь датчиков и по два-три индикатора, а потом все это связывать в единую, слаженно работающую систему. Для разработчика самолета это непозволительная роскошь. «Это в советское время у каждого КБ были свои собственные специалисты, которые компоновали приборную доску, придумывали от какого датчика и что нужно протянуть. Сейчас производители хотят получить от одного поставщика готовую систему, которая будет решать все задачи, связанные с навигацией, отображением информации, связью, то есть весь комплекс электронного оборудования или хотя бы значительную его часть», — отмечает главный редактор отраслевого агентства AviaPort.ru Олег Пантелеев.

НОВЫЕ СВЯЗИ В последние годы ситуация с российской авионикой изменилась. Госкорпорация «Ростех» в 2009 году объединила около 50 предприятий радиоэлек-



ФАРНБОРО-2014. БОРТОВОЕ РАДИОЭЛЕКТРОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВОЕННЫХ И ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ

СТОИМОСТЬ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ И СЕРТИФИКАЦИИ КОМПЛЕКСА ИКБО-ИМА В 2014-2015 ГОДАХ СОСТАВИТ 3,2 МЛРД РУБ.