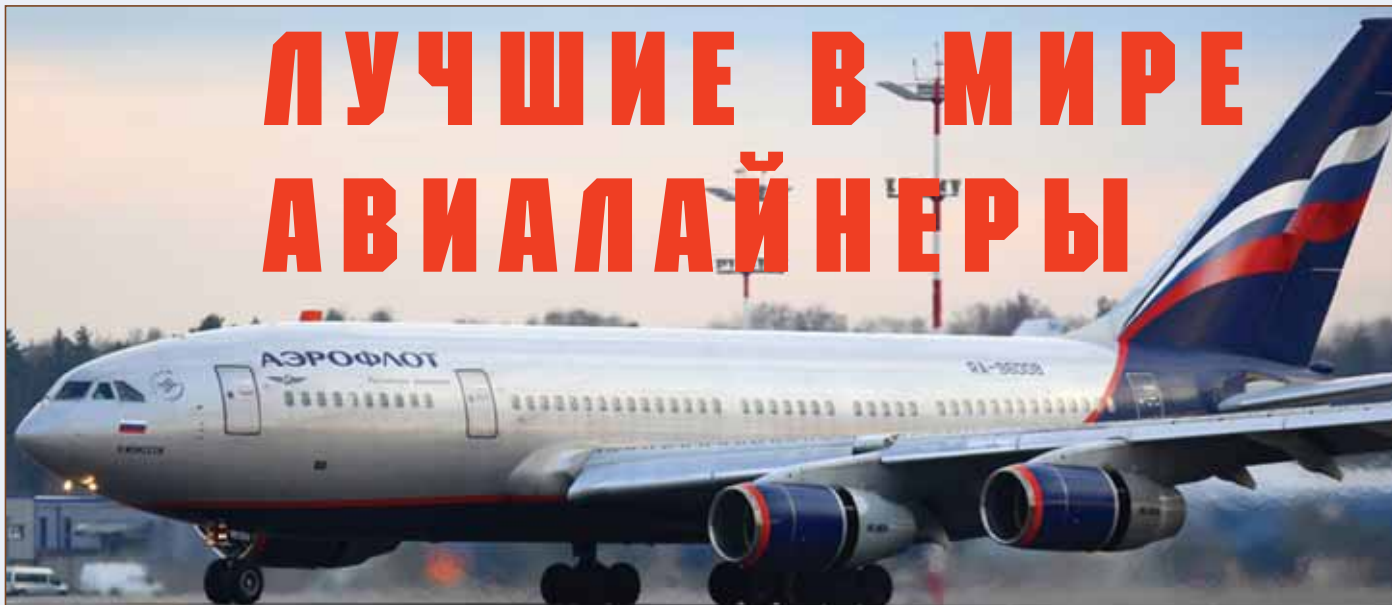


# ЛУЧШИЕ В МИРЕ АВИАЛАЙНЕРЫ



Сергей Анучин, авиаконструктор

Конституция РФ. Статья 27  
1. Каждый, кто законно находится на территории Российской Федерации,  
имеет право свободно передвигаться...

**30 марта 2014** года исполнилось 120 лет со дня рождения Сергея Владимировича Ильюшина.

30 марта 2014 года авиалайнер Ил-96-300 крупнейшей в России авиакомпании "Аэрофлот - российские авиалинии" с бортовым номером RA-96008, выполнявший рейс из Ташкента, в 8.08 мягко коснулся колёсами ВПП 25П столичного аэропорта Шереметьево. И в это мгновение в российском небе не осталось уникальных пассажирских самолётов Ил-96.

Приказом № 441 гендиректор ОАО "Аэрофлот" В. Савельев отправил Ил-96 к забору. Тем самым гражданам России было отказано в "праве свободно передвигаться" на лучшем в мире отечественном широкофюзеляжном авиалайнере Ил-96.

Так "Аэрофлот" внёс свой "тридцатисеребряниковый" вклад в вожаемую американскую мечту. Вот что писала в начале 1992 года газета "The New York Times": "...политика администрации США направлена на то, чтобы довести русскую аэрокосмическую и военную промышленность до столь низкого уровня, находясь на котором она уже никогда в будущем не могла бы представлять угрозы США".

И это притом, что государству принадлежит 51,17 % акций "Аэрофлота", у "дочки" авиакомпании - "Аэрофлот-финанс" - около 5,6 %, а госкорпорация "Ростех", выпускающая двигатели ПС-90, владеет 3,55 % акций.

Как пояснил "Коммерсанту" источник, близкий к "Аэрофлоту", причиной вывода самолётов Ил-96-300 из парка "Аэрофлота" стала их "экономическая неэффективность".

"Экономическая неэффективность" в нынешних российских условиях понятие, с одной стороны, весьма отвлечённое, а с другой стороны - совершенно конкретное.

Так в 2010 г. опытный пилот "Аэрофлота", налетавший свыше 20 000 часов, член президиума Шереметьевского профсоюза лётного состава, командир Ил-96 Владимир Всеволодович Сальников в интервью газете "Московский Комсомолец" рассказал следующее: "Эрбас в контракте на продажу самолётов прямо указывает: посредник получает 10 % от суммы сделки. Боинг, не стесняясь, обнародует данные о том, что в 2009 году потратил \$72 млн на подкуп чиновников СНГ".

Так, например, если вместо Ил-96 "Аэрофлот" приобретает несколько "боингов" или "эрбасов" на сумму эдак \$1 000 000 000,

то сразу, не пересекая границу, по номерным "карманам" "кого надо" разойдётся \$100 000 000. И напрягаться не надо.

Одновременно с принятием решения о списании шести Ил-96-300 "Аэрофлот" рассмотрел условия и порядок лизинга шести новых самолётов Boeing 777-300ER.

"У нас самый молодой парк в Европе - 5,5-5,7 лет, и списание [Ил-96-300] позволит снизить его средний возраст до 4 лет. Кто бы что ни говорил, но новые самолёты всегда более привлекательны для пассажира", - прокомментировал агентству Bloomberg идею вывода Ил-96 из парка гендиректор "Аэрофлота" Савельев.

Трогательная забота о пассажире, который все издержки и покрывает.

Поверив Савельеву, как не усомниться в умственных способностях руководителей авиакомпаний Европы - вот же где их "экономическая неэффективность".

Вот так, используя лукавую уловку про "самый молодой парк в Европе", "Аэрофлот" постарался избавиться от "экономической неэффективности" работы с российским авиапромом. "Аэрофлот" запустил по полной ускоренное обновление парка и, соответственно, механизм зарабатывания "кем надо" с предельно коротким циклом.

На отечественных "Ил" и "Ту" чиновник никак не "заработает", тем более, сразу.

"Не надо вредничать, надо делиться!". Такую директиву спустил сверху вниз "левша" от финансов Лившиц. И, судя по всему, директива до сих пор не отменена.

Это же бизнес - ничего, что личный.

Как повели в октябре 2014 года "Аргументы недели", Лившиц отметил на этом поприще и в документальной форме - вот выдержка из обращения помощника президента России по экономике Лившица к правительству России NA-1-1268Л от 3 апреля 1995 года: "К сожалению, в последнее время наметилась крайне опасная тенденция бездумного лоббирования интересов отечественного авиастроительного комплекса со стороны правительственных структур. Просим поддержать вопрос о недопустимости серийного запуска самолёта Ту-204 на российские авиатрассы и о продолжении приобретения в лизинг передовых образцов западной авиатехники".

Вообще-то, здесь в явном виде читается плохой перевод на скорую руку: "серийного запуска" на "авиатрассы" - это не по-русски.

Можно не сомневаться, что есть и другие подобного рода директивные указания от Лившица & Ко. - "политика администрации США" должна быть реализована.

Сертификат типа № 68-204 на самолёт Ту-204 с двигателями ПС-90А был получен 29 декабря 1994 года. 23 февраля 1996 года Ту-204 № 64011 "Внуковских авиалиний" выполнил первый рейс с пассажирами по маршруту Москва - Минеральные Воды. На два года раньше 29 декабря 1992 года был получен сертификат типа на самолёт Ил-96-300 с двигателями ПС-90А. Пассажирские перевозки на Ил-96-300 "Аэрофлот" начал 14 июля 1993 года на маршруте Москва - Нью-Йорк. Двигатель ПС-90А был сертифицирован 3 апреля 1992 года в соответствии с нормам ICAO по шуму и с запасом по эмиссионным выбросам.

Принятый в 1992 году государственной Программой развития авиационной техники до 2000 года для отечественных авиакомпаний планировалось построить 145 самолётов Ил-96-300 и 530 самолётов Ту-204 различных модификаций. Характерно, что параметры плана 1992 года практически совпали с нынешней численностью российского парка магистральных самолётов соответствующей размерности. Вот это профессионализм!

И лишь одна нестыковка - разница в полтора десятилетия, да и 90 % самолётов и в той, и в другой категории приходится на "боинги" и "эрбасы". Но это уже "лившицы"!

Вот так "друзья русского народа" безмерной наглостью и обманом реализуют в России цели администрации США.

И, увы, разного рода лоббисты весьма преуспели с завидными утверждениями о превосходстве "передовых образцов западной авиатехники", им удалось охмурить наглою ложью и заставить усомниться в Ил-96 даже Правительство России.

"Говорить, что единственный выпускаемый в России широкофюзеляжный самолёт Ил-96 может успешно конкурировать с "эрбасами" и "боингами", я не могу", - признался журналистам 20 июня 2007 года первый вице-премьер Сергей Иванов. "Но мы не отказываемся от производства широкофюзеляжных самолётов", - заявил Иванов, выразив надежду на то, что эти самолёты со временем станут конкурентоспособными.

Работа лоббистов продолжилась. 11 августа 2009 г. глава Минпромторга Виктор Христенко принял решение о снятии Ил-96-300 с производства "как бесперспективного". "Бесперспективный" - ведь сам "Аэрофлот" увилывал от приобретения "Илов". И увилывал не от Ил-96-300, а от Ил-96М. От Ил-96-300 "Аэрофлот" хотел избавиться.

Ещё 11 августа 1992 года на первой выставке авиатехники в Жуковском генеральный директор ЦУМВС (Центрального управления международных воздушных сообщений (ныне "Аэрофлот") В. Потапов, Г. Новожилов и генеральный директор ВАСО (Воронежское авиационно-строительное объединение) А. Михайлов подписали решение "О приобретении самолётов Ил-96М, Ил-96М/Т с двигателями PW-2337 и комплексом навигационного оборудования фирмы Коллинз". "Аэрофлот" заказал 20 самолётов.

31 марта 1998 года был получен сертификат типа AP МАК на самолёт Ил-96Т. Теперь дело было только за созданием интерьера для пассажирского Ил-96М.

28 июня 1998 года при посещении ВАСО премьер-министром С. Кириенко заказ на изготовление для "Аэрофлота" 20 самолётов, в том числе 17 Ил-96М, был подтверждён.

Но тут грянул дефолт - в дело вмешалась костлявая рука рынка.

Далее для увилывания от Ил-96М "Аэрофлот" состряпал пок-лёт на свои Ил-96-300.

И вот 30 марта 2014 года "Аэрофлот" отправил к забору все шесть Ил-96-300, вместо которых подписался на шесть самолётов Boeing 777-300ER (в Крым... - "боингами"!).

Boeing 777-300ER - это самая совершенная модель семейства "777", которое в последние десятилетия и создаёт имидж совершенства всей продукции фирмы Боинг.

И уровень совершенства "777-х" никто даже не пытается поставить под сомнение.

Так сложилось, что почему-то все слепо доверяют предоставляем фирмой Боинг параметрам. Реальные характеристики самолётов разработчики предоставляют только авиакомпаниям -

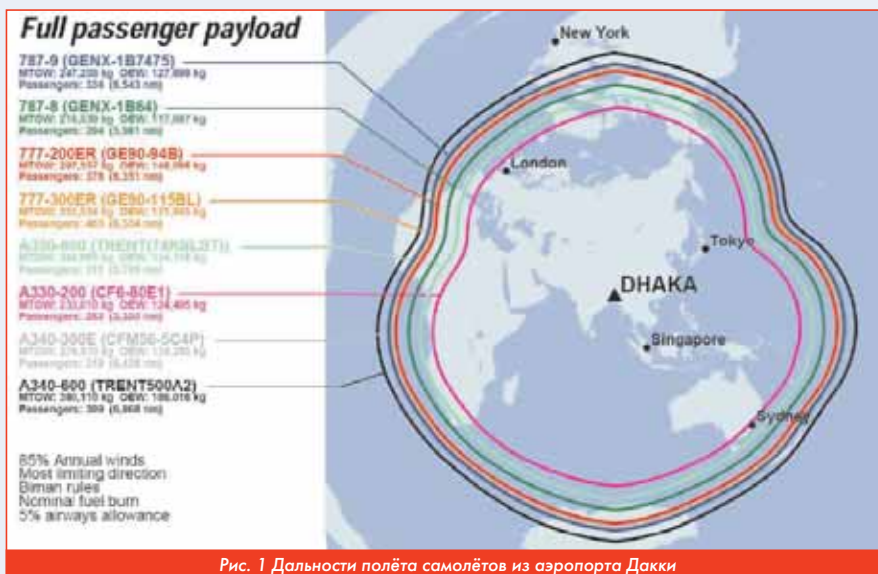


Рис. 1 Дальности полёта самолётов из аэропорта Дакки

| Bangladesh Airlines – range capability |                 |         |         |                        |            |                  |        |
|----------------------------------------|-----------------|---------|---------|------------------------|------------|------------------|--------|
| Aircraft                               | Engine          | MTOW    | OEW     | Passengers             | Payload    | Range capability |        |
|                                        |                 | kg      | kg      | N                      | kg         | nm               | km     |
| Boeing 787-9                           | GENX-1B7475     | 247,208 | 127,699 | 334                    | 31,815,504 | 6,543            | 12,117 |
| Boeing 787-8                           | GENX-1B64       | 219,539 | 117,087 | 294                    | 28,005,264 | 5,981            | 11,077 |
| Boeing 777-300ER                       | GE-90-94B       | 297,557 | 148,096 | 376                    | 35,816,256 | 6,351            | 11,762 |
| Boeing 777-300ER                       | GE-90-115B1     | 351,534 | 171,985 | 463                    | 44,103,528 | 6,534            | 12,101 |
| A350-900                               | TRENT (74KSLST) | 244,985 | 134,118 | 317                    | 30,196,152 | 5,706            | 10,567 |
| A330-300                               | CF6-80E1        | 233,010 | 124,495 | 282                    | 26,862,192 | 5,350            | 9,908  |
| A340-300E                              | CFM56-5C4P      | 276,510 | 144,250 | 318                    | 30,291,408 | 6,436            | 11,919 |
| A340-600                               | TRENT500A2      | 380,110 | 186,016 | 399                    | 38,007,144 | 6,868            | 12,719 |
|                                        |                 |         |         | 1 Passenger            | 210 pounds | 90,72            | kg     |
|                                        |                 |         |         | Payload – N*210 pounds |            |                  |        |

Рис. 2 Характеристики самолётов для Бангладешских авиалиний

ведь они перевозят пассажиров, за которых и отвечают. И иногда достоверные сведения для авиакомпаний становятся доступными.

Так, обнаруженная в Интернете картинка для авиакомпании Bangladesh Airlines даёт представление о реальных, а не рекламных характеристиках некоторых широкофюзеляжных самолётов производства фирмы "Боинг" и консорциума "Эрбас" (рис. 1 и рис. 2).

Эта предельно информативная (с точностью до пассажира, килограмма и морской мили/километра) картинка позволяет расставить всё по своим местам.

В журнале "Авиатранспортное обозрение", № 47, июль/август 2003, приведены данные ГосНИИ ГА по самолёту Ил-96-300, а также по Ил-96Т и Ил-96-400Т, которые соответствуют Ил-96М, от которого и отказался "Аэрофлот" (рис. 3).

Нанесение в координатах "нагрузка-даль-

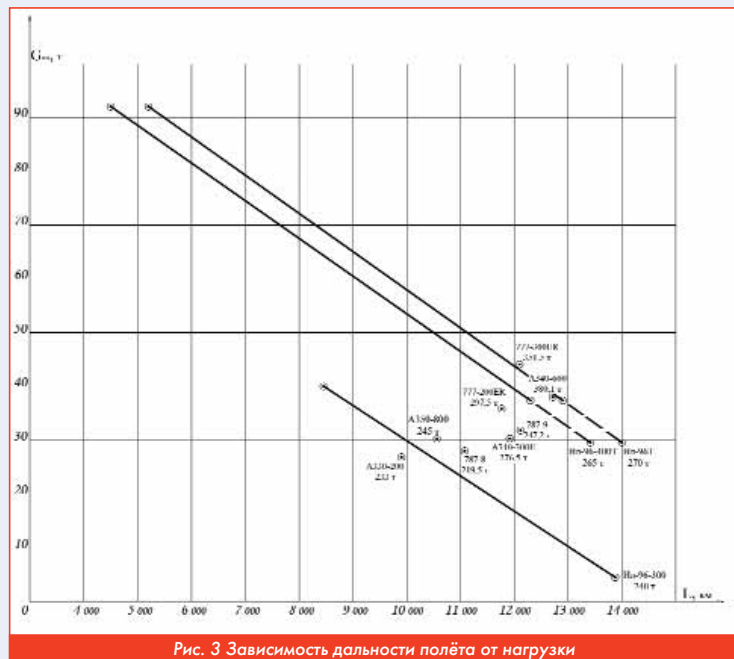


Рис. 3 Зависимость дальности полёта от нагрузки

ность" графиков для модификаций Ил-96 и реальных данных по широкофюзеляжным самолётам от Боинга и Эрбаса (похоже, посчитанных по практически совпадающим с нашими методиками - "в одних попугаях"), даёт совершенно неожиданную для всех картину, зеркально обратную сформировавшимся у мирового авиационного сообщества представлениям (рис. 3).

Оказывается, неустроивший "Аэрофлот" Ил-96М/Т может выполнить такую же работу (перевезти такое же количество пассажиров/грузов на такую же дальность), что и Boeing 777-300ER, и Airbus A340-600.

Сразу же становится понятным то впечатление, которое произвёл на американцев два десятилетия тому назад Ил-96-300 прибывший в США рейсом "Аэрофлота". Того, другого "Аэрофлота". Вот, что рассказывает лётчик-испытатель (освоил 50 типов военных и гражданских самолётов, ставил на крыло первый отечественный широкофюзеляжный Ил-86 и дальнемагистральный Ил-96), Герой России Анатолий Николаевич Кнышов: "Когда в 90-х я прилетел на Ил-96 в Штаты и у меня в баках осталось топлива ещё на 3 часа полёта, американцы страшно удивились. Один из представителей их авиавластей тогда прямо заявил: по некоторым позициям данный тип самолёта является для нас недостижимым".

Иными словами, "недостижимый" Ил-96-300 тогда был - лучшим в мире!

А сейчас лучший в мире - Ил-96М/Т - сущий кошмар для "Боинга" и "Эрбаса". Но об этом никто не должен знать.

Никто не должен знать, какой цену заплатили "Боинг" и "Эрбас" за свои "достижения". Ведь при одинаковой работе/производительности Boeing 777-300ER на взлёте на 30 % (тридцать процентов!) тяжелее Ил-96М/Т. А европейский A340-600 так ещё хуже - вообще на 40 % (сорок процентов!) тяжелее!!! И за эти совершенно лишние 30...40 % веса западных лайнеров по всем сборам нужно платить совсем не лишние для авиакомпаний деньги.

И вот с такими результатами "передовых образцов западной авиатехники" они ещё будут учить русских авиастроителей!

Да и взлетев, эти самолёты лучше не становятся. Вместимость топливных баков самолёта Boeing 777-300ER на 20 % больше, чем у Ил-96М/Т, а значит и расходует этот "боинг" при равной работе на 20 % больше. Это значит, что "Аэрофлоту" потребуется оплачивать на 20 % больше топлива, а покроет все издержки пассажир - просто садо-мазо какое-то!

Если Boeing 777-300ER по топливной эффективности хуже, чем Ил-96М/Т, что уж тут говорить про ещё менее экономичный A340-600, когда всем известно, что его вытеснил с рынка Boeing 777.

Разница в 20 % по топливу "Аэрофлот" не пугает, но не пугает и цена "боинга".

По Савельеву получается - зачем платить меньше, когда можно платить больше...

Каталожная цена самолёта Boeing 777-300ER \$330 млн (<http://www.boeing.com/boeing/commercial/prices/>) - три "боинга" на \$1 млрд - заверните! "За кадром" - проценты!

В этом плане Ил-96М/Т ну совершенно не интересен. Проценты в цену самолёта не включены, всё "на просвет" - кому сейчас это нужно. Это раньше "Аэрофлот" был наш.

Журнал Flight, 1996, 7-13/II, v.149, N 4509, p.4, писал по поводу Ил-96М/Т: "Авиакомпания "Аэрофлот - Российские международные авиалинии" должна получить 1 млрд долл. от экспортно-импортного банка США для закупки 20 самолётов Ил-96М/Т, оснащённых ТРДД Пратт-Уитни PW2337 и американским оборудованием. Планируется ежегодная поставка 5-7 самолётов. Закупочная цена Ил-96М/Т составляет 80 млн долл., из которых 50 млн долл. приходится на двигатели PW2337, бортовое электронное оборудование фирмы "Рокуэлл Коллинз", генераторы фирмы "Санстрэнд" и другие узлы и системы, поставляемые из США".

Но против этого кредита экспортно-импортного банка США тому "Аэрофлоту" очень резко выступили "Боинг" и "МакДоннелл Дуглас" (ещё не поглощённый "Боингом"). Они обратились в Госдеп (администрацию) США с требованием не предоставлять этот кредит. Журнал Aviation Week 3 апреля 1995 года писал: "Фирма "Боинг" озабочена тем, что американский заём способствует созданию ещё одного конкурента в размещении капиталовложений. Представитель правления фирмы "Боинг" Франц Шпронц обратился по этому вопросу к высоким чиновникам и администрации президента Б. Клинтона".

И всё. Не помогло даже обращение фирмы "Пратт-Уитни" в конгресс США.

И это при том, что инициаторами программы создания самолёта Ил-96М/Т были всемирно известные люди. Как сообщал журнал "Interavia", 1990, No.10, v.45, p.826, для претворения в жизнь проекта доктор Арманд Хаммер, председатель "Оксидентал Петролеум Корпорэйшн", и Роберт Максвелл, издатель из Великобритании, создали новое совместное авиационное предприятие. В правление этого предприятия вошёл также бывший президент IAI Эл Швиммер.

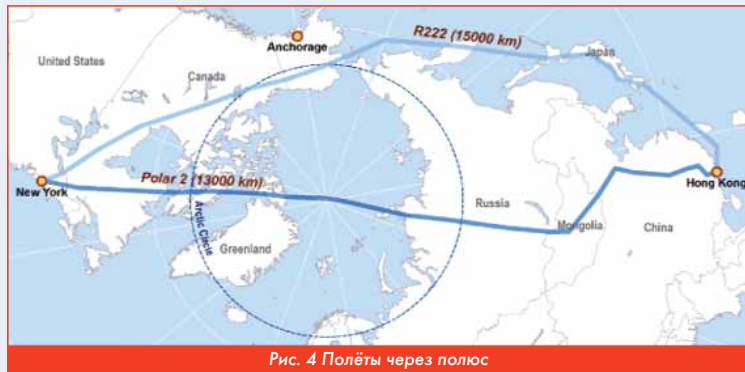
Матёрые бизнесмены адекватно оценили 96-й и просто решились на нём заработать.

В июне 1993 года состоялся дебют Ил-96МО в Ле-Бурже. 17 июня 1993 года в ежедневном выставочном выпуске журнала "Flight" сообщалось: "Первый раз Запад покупает русский самолёт. "Ильюшин" и "Пратт-Уитни" объявили вчера, что компания "Партнэрс" со штаб-квартирой в Амстердаме заказала пять "грузовиков" Ил-96Т с опционом на пять грузовых или пассажирских Ил-96М. Поставки начнутся в 1996 году".

Хаммер, Максвелл и Швиммер делали ставку на монопольную ренту с продукта. Уникальные характеристики Ил-96М/Т и низкая себестоимость производства самолёта в нашей стране, а значит цена, не оставляли конкурентам места на рынке. Акулы капитализма просто не могли упустить такую возможность монополизировать рынок.

Согласно всем правилам проектирования четырёхдвигательные Ил-96 имеют перед двухдвигательными конкурентами на дальних маршрутах преимущество в несколько часов полёта. Так, например, на маршруте Нью-Йорк - Гонконг (R222) пассажир в двухдвигательном лайнере мучается лишние 2,5 часа. Люди и так боятся летать. Поэтому сертификация двухдвигательного Boeing 777 даже на соответствие ETOPS-330 вряд ли придаст пассажиру спокойствия над полярным кругом - Polar 2 (рис. 4).

Анатолий Кнышов так освещает этот вопрос: "Кстати, Ил-86 и Ил-96 изначально создавались как 2-двигательные. Но тогда, по нормам ICAO, чтобы летать через океан на другой континент, требовалось 4 двигателя. Когда мы сделали такие машины,



США переписали обратно нормы ICAO под свои 2-двигательные "Боинги".

Уровень технического совершенства самолёта Ил-96М/Т, как транспортного средства, настолько высок, что до него не дотягивают ни Boeing 787, ни взлетевший в 2013 году Airbus A350 - достаточно взглянуть на параметры "нагрузка-дальность" и не останется никаких сомнений.

На этом фоне как-то странно выглядят разворачиваемые совместно с Китаем работы по новому дальнемагистральному лайнеру. Как сообщило 12 ноября 2014 года французское издание "Les Echos" 11 ноября на авиакосмическом салоне в Чжухае разработчики "обрисовали перед группой 150 тщательно отобранных специалистов очертания будущего дальнемагистрального лайнера, который оказался куда более масштабным проектом, чем предполагалось ранее". Партнёры "замахнулись на создание конкурента для A350, последнего детища Airbus". "Заявленная цель - ввод в эксплуатацию с 2023 года".

2023 год - удобный срок, чуть затянуть (без проблем) проект и окончится следующий президентский срок В. Путина.

Как сообщила 21 мая 2014 года "Российская газета", "инвестиции стран в совместное предприятие" "будут сопоставимы со стоимостью проектов Boeing 787 и Airbus 350". "Стоимость программы разработки Boeing 787 составила около 32 миллиардов долларов".

Самое удивительное во всей этой программе заключается в том, что, по имеющейся информации, Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина к этому непричастен...

Вместо отыскания "петушиного слова" надо строить и строить "Илы" и "Ту", которые с новыми пермскими двигателями ПД-14М и ПД-18 станут экономичнее процентов на пятнадцать и будут летать пропорционально дальше.

По опубликованному в 2013 году компанией "Боинг" прогнозу до 2032 года будет поставлено 35 280 новых магистральных самолётов.

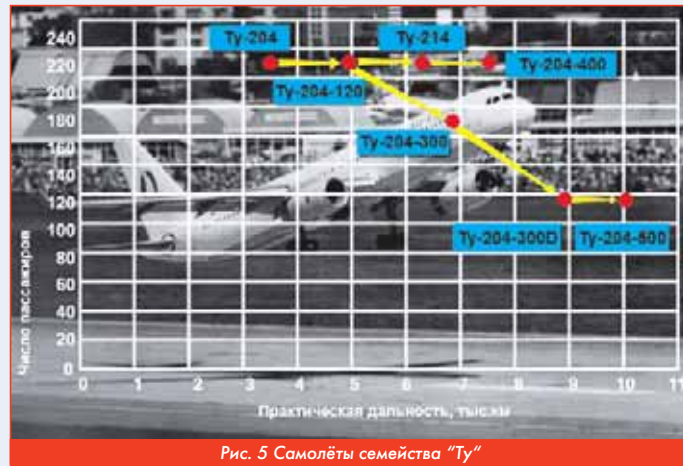
По оценке вице-президента и генерального директора по развитию самолётных программ компании "Боинг" Скота Фэнчера (Scott Fancher) "рынок узкофюзеляжных самолётов следующего поколения оценивается в 24 тысячи штук". "Вместе с ними [консорциумом "Эрбас"] мы выбрали рынок только процентов на 10...15 %".

Это сигнал для нас: производите самолёты "Ил", "Ту" и "Як" - их купят!

Вот уже несколько лет Боинг анализирует возможность создания нового самолёта в сегменте узкофюзеляжных дальнемагистральных лайнеров, который мог бы заменить самолёты Boeing 757-200, производство которых было прекращено в 2004 г. Крупные американские

перевозчики используют 757-200 на дальнемагистральных рейсах из городов Восточного побережья США в Европу, Гавайи и города Западного побережья. На рынке появляется свободный сегмент, в который новые узкофюзеляжные "боинги" и "эрбасы" не попадают. Boeing 757-200 делает всё за Boeing 737, но не наоборот.

Для этого освобождающегося сегмента как раз и подходят наши дальние лайнеры семейства Ту-204 - весь мировой рынок в этом сегменте в их распоряжении.



Как обновлённые среднемагистральные "боинги" и "эрбасы" не могут заменить дальнемагистральный Boeing 757-200, так и наш новый среднемагистральный самолёт MC-21/Як-242 не заменит Ту-204 с большей дальностью полёта.

Самолёты Boeing 757-200 и Ту-204 имеют крылья площадью примерно 180 м² и пропорционально большие веса, что позволяет им летать на большие расстояния, чем это могут среднемагистральные узкофюзеляжные самолёты, имеющие площадь крыла порядка 120...125 м².

Лайнеры семейства Ту-204 требуют отдельного внимания и развития в плане дальнейшего увеличения их дальности полёта, для чего идеально подходят двигатели семейства ПД-14. Особый интерес дальние Ту-204 могут представлять для СЛО "Россия".

Сейчас в парке президентского авиаотряда 20 самолётов, оснащённых ПС-90А, - это 8 самолётов типа Ил-96-300, 10 самолётов Ту-214 и 2 лайнера Ту-204-300А.

"Президент Российской Федерации летал, летает и будет летать только лишь на самолётах отечественного производства", - заявил 26 июня 2014 года в интервью ИТАР-ТАСС управляющий делами главы государства Александр Колпаков.

"Аэрофлоту" пока удалось себе позволить отказать гражданам России летать на отечественных авиалайнерах - пока...

Граждане России только тогда смогут в полной мере реализовать своё конституционное "право свободно передвигаться", когда санкции станут безразличными для авиакомпаний, когда авиакомпании на деле снова станут отечественными, эксплуатируемыми наши лучшие в мире самолёты.

