



Пролетарии всех стран, присоединяйтесь! И подписывайтесь. Подписные индексы П1029, П1033, П1189

КРАДЕННЫЕ БОГИ НАЦИСТСКОЙ ГЕРМАНИИ ОЖИЛИ НА УКРАИНЕ

с. 3



Выходит
по средам

АРГУМЕНТЫ НЕДЕЛИ

www.argumenti.ru



№24 (819)
22-28 июня
2022 г.



ГЛАВНЫЙ
КОНСТРУКТОР Ту-204
ОЛЕГ АЛАШЕЕВ

ЧЕМ ЗАПОЛНИТЬ
ПУСТОЕ НЕБО РОССИИ?

с. 1, 6



Фото Лысцова Марина / ТАСС

Царь русских рек
возвращается
в свои владения

с. 24

СОКРОВИЩА БИОКЛАДА

«БИОКЛАД» —
лучшее
удобрение
в эпоху роста
цен

с. 22

ПОДРОБНОСТИ

СПАСЕНИЕ АВИАПРОМА – БРАВЫЕ РАПОРТЫ ИЛИ РЕАЛЬНАЯ ПРОГРАММА?

Как Егор Гайдар оставил Россию без своей гражданской авиации? Чем военный самолёт отличается от гражданского? Есть ли слабые места у Ту-204? Переманят ли китайцы наших двигателестроителей? В чём причина «болячек» «Суперджета»? На эти и другие вопросы главному редактору «Аргументов недели» Андрею УГЛАНОВУ отвечает главный конструктор самолёта Ту-204 и его модификаций Олег АЛАШЕЕВ.

Не знают и знать не хотят

— Вы всю свою жизнь посвятили конструированию самолётов для гражданской авиации. Но сейчас не только авиастроительная промышленность, но и вся гражданская авиация переживает сложнейшее время. Вопрос у меня простой — у нас будет своя гражданская авиация или нет? Пока авиапром «радует» новостями о ближайших планах — обещали построить в следующем году один Ил-96-400 и два Ту-214.

— Я занимался не только гражданской авиацией, а всем, что делалось на «Туполеве» с какого-то семьдесят лохматого года, уже не помню, с какого. В той или иной степени я участвовал во всех разработках фирмы. Но последнее время я плотно сижу на «двести четвёртом». А что касается вопроса, будет у нас гражданская авиация или не будет, — это в какой-то степени вопрос философский, а не практический. Я, если можно так сказать, юноша уже пожилой и

всякое видел. Но такого, что происходит в последнее время, не видел никогда. Долгое время, когда я обретался на верхних эшелонах власти, я в полном смысле слова визжал во всех инстанциях. Причём на самом высоком уровне. Но визг мой никто не услышал.

— А о чём, простите, вы «визжали»?

— О том, что гайдаровскую схему нам рано или поздно просто закроют и мы останемся без штанов.

— Вы о том, как он отказался от нашей авиации?

— Да, ещё в девяностых. Он тогда сказал, что своя авиация — это дело дорогое и ненужное. Деньги и ресурсы пригодятся для другого, а самолёты мы у «Боинга» купим, я уже договорился. Ну а что? Многие страны в мире живут без своей авиации, вполне себе благополучные. Взять ту же Швейцарию. У них авиапромышленности нет, и они от этого не страдают. Он только забыл сказать, что это касается только маленьких стран. А ведь ситуация просчитывалась на раз-два.

— Какая ситуация?

— Когда случается что-то такое, как случилось сейчас, то всё это обрушается в три секунды. Нас просто сняли с обеспечения запчастями и всем, что связано с эксплуатацией самолётов. Это то же самое, что запретить самолётам летать, только не сразу, а постепенно. А возвращаясь к вопросу о том, будет у нас гражданская авиация или нет, то мне бы очень хотелось, чтобы что-то возродилось. Но неуклюжие шаги, что сейчас предпринимаются, это курам на смех. Мне люди, с которыми я общаюсь, говорят — походи, объясни им, как надо работать. Но куда пойти? Меня же никто не зовёт. Люди, которые волею судеб руководят сейчас нашей авиацией, от неё, на мой взгляд, очень далеки. Ходить к ним бессмысленно. Они не только не знают, как это работает, но и знать не хотят.

— А как надо?

— Когда меня ещё кто-то слушал, я объяснял, что надо не один-два и даже не десять-двадцать самолётов. А сто! И это только для начала. Потому что иначе отрасль не поднять.

Слабое место

— При этом в военной авиации никакой катастрофы не наблюдается. Новейшие самолёты вводятся в строй пачками.



Подписывайтесь
на YouTube-канал
#ЗАУГЛОМ

— В военной авиации всё иначе. Она в каком-то смысле малотиражная. А у нас задействованы огромные заводы. Когда я работал, у нас было больше ста поставщиков. И сейчас они все в полуразрушенном состоянии. Так что мало реанимировать завод, который собирает самолёты. Нужно реанимировать ещё сто заводов-поставщиков. Иначе ему не из чего будет собирать эти самолёты. И чтобы их реанимация не была бессмысленной, а являлась частью программы, чтоб они работали не на штучное производство, нужно не один-два самолёта построить, а переходить на серийное производство. А серия — это от ста машин типа Ту-204. Монстров вроде Ил-96, может, поменьше, но немалого. И нужно нормальное финансирование. А то у нас как бывает? Заключаются договора в первом квартале года. А деньги платят в последнем квартале. А попробуй что-нибудь сделать, когда денег нет!

Окончание на с. 6