



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

ЧТО ПРОИЗОШЛО В СТЕПЯХ МЕЖДУ ХЕРСОНОМ, НИКОЛАЕВОМ И КРИВЫМ РОГОМ

с. 6



Выходит
по средам

www.argumenti.ru



№34 (829)
31 августа –
6 сентября
2022 г.



Фото Эрик Романенко / ТАСС



Глава Чувашии
Олег Николаев:
«Мы готовы к
вызовам времени»

с. 10



с. 22

ПОДРОБНОСТИ

О ПЛАНАХ «АЭРОФЛОТА» КУПИТЬ ТРИ СОТНИ САМОЛЁТОВ

В пятницу, 26 августа, гендиректор «Аэрофлота» Сергей Александровский дал сенсационное обещание президенту Путину, что «Аэрофлот» закупит 323 самолёта, сделанных в России. Это 73 «Суперджет-100», плюс 250 MC-21 и Ту-214. На самом деле это сенсация, поскольку назван срок – закупить к 2030 г. эти самые 323 самолёта. Давайте разберём эту сенсацию по косточкам.

ПО ДАННЫМ Росреестра, с 2007 г. было выпущено 225 самолётов «Суперджет-100». Из них сегодня эксплуатируются 160. Причём статистика такова, что официальные эксплуатанты используют 26 самолётов. Из них два – в Казахстане и три – в военно-воздушных силах Таиланда.

134 борта «Суперджет-100» находятся в лизинге у российских компаний и 59 – на хранении. То есть, как говорят в авиации, – эти борта стоят «у забора» и часто используются как доноры для авиационного каннибализма. Что это? Это когда с одних самолётов снимают детали и агрегаты, чтобы заменить ими детали на летающих самолётах. Это явление было характерным для «Суперджет-100» с начала их эксплуатации в 2011 году.

Причина известна – у производителя не был отлажен процесс бесперебойного производства и поставки запасных частей. И это было ахиллесовой пятой сервисного обслуживания суперджетов. За послед-

ние несколько лет это положение едва ли улучшилось. К тому же с поставками запчастей и агрегатов для суперджета из-за границы наступили тяжёлые времена.

В правительстве Михаила Мишустина это вызвало явное беспокойство, и там решили срочно заместить все импортные узлы и агрегаты на суперджете. Из госбюджета на комплектацию самолёта российскими узлами и агрегатами было выделено 15 миллиардов рублей. И вот почему. По разным оценкам, до 80% узлов и агрегатов, вплоть до внутренней отделки самолёта, были импортного производства. Но самое печальное – двигатель французской фирмы SNECMA, который собирали в России на рыбинском заводе авиадвигателей НПО «САТУРН». Французы поставляли горячую часть турбовентиляторного двигателя, включающую газогенератор в составе компрессора высокого давления, камеры сгорания и турбины высокого давления. Это сердце любого мотора. Но после начала известных событий французы

повели себя подло и прекратили своё участие в этом проекте. Мало того, перестали обслуживать и ремонтировать уже выпущенные движки.

Может, и к лучшему. Уже в мае этого года прошли стендовые испытания двигателя ПД-8 с тягой 8 тонн. Это двигатель из линейки новых движков с литерой «ПД». Создаётся параллельно с ПД-14 для MC-21. Он должен быть сертифицирован и встать на крыло в следующем, 2023 году.

ПД-8 подойдёт и для авиапожарника Бе-200, который пока летает на украинских двигателях Д-436 производства украинского КБ «Прогресс» имени академика Ивченко.

По «Суперджету-100» есть и другие хорошие новости. Его вообще начали перделывать, включая фюзеляж. Называться он будет «Суперджет-New». Первый фюзеляж из Комсомольска-на-Амуре уже доставлен в ЛИИ города Жуковский для ресурсных испытаний. Сегодня там уже выполняют стыковки крыла с фюзеляжем, ставят навесные агрегаты.

Планер и шасси подвергнутся многократным циклическим нагружениям для подтверждения лётного ресурса в 54 тыс. лётных часов. Это совсем неплохо. Узлы и агрегаты, включая навигационную систему, как говорят, инерционную, – будут рос-



Подписывайтесь
на YouTube-канал
#ЗАУГЛОМ

сийские. Что значит инерционная навигационная система – можно лишь предположить: самолёт сможет прокладывать курс не только по спутниковой системе, но и с помощью гиригоризонтов и гировертикантов. С помощью этих нехитрых приборов управляются межконтинентальные баллистические ракеты. В условиях возможного применения средств радиоэлектронной борьбы это совсем нелишнее.

Так что планы «Аэрофлота» вполне могут быть реализованы.

Следующий конь, который не испортит борозды, – Ту-214. Это среднемагистральный самолёт, который в одноклассной компоновке на 210 пассажиров может быть дальнемагистральным. Во всяком случае долгое время он выполнял беспосадочные рейсы Москва – Владивосток. Но тот же «Аэрофлот» списал их, как и Ил-96, не думая о будущем, которое, увы, наступило.

Окончание на с. 7