

В продолжение материала, который был опубликован на сайте КПЕ [«Оценка текущих событий \(октябрь 2009 г.\) "Деловые игры" по разорению Газпрома»](#)

(

от 30.10.09 г.

) мы приводим статью «

Алёшин влетел в ЦАГИ на «Суперджете»

» из еженедельника «

АН

» (

от 10.12.09 г.

), в которой показана схема разгрома российского авиапрома.

Материал интересен тем, что в нём названы конкретные «лица», несущие прямую ответственность за развал российских стратегических предприятий, таких как АвтоВАЗ и авиационное предприятие «Пермские авиамоторы». Показана схема уничтожения российской авиационной промышленности через лоббирование одного единственного проекта «Сухой Суперджет 100», «задвигая» все остальные перспективные проекты. В результате этого Россия из некогда мощной авиационной державы постепенно превращается в «третью» страну, «отстойник» для отработанных технологий Запада. Это касается не только авиапрома и автопрома России, но и других отраслей промышленности (это касается и ВПК РФ).

Текст статьи приводим ниже с некоторыми сокращениями.

ИАС КПЕ

Алёшин влетел в ЦАГИ на «Суперджете»

□

Первого декабря замминистра промышленности и торговли Денис Мантуров провёл в подмосковном Жуковском заседание Президиума Научно-технического совета. Со словами «нужна интеллектуальная интеграция» он представил нового руководителя

Центрального аэрогидродинамического института им. профессора Н.Е. Жуковского (ЦАГИ) Бориса Алёшина. После вазовских «гастролей» этого непотопляемого чиновника и фактического разорения нашего автогиганта странное назначение вызвало панику в рядах авиационной общественности.

Наука, на выход!

ЦАГИ, ВИАМ, ЦИАМ, ЛИИ имени М.М. Громова, ГИПРОНИИАВИАПРОМ - этими столпами авиационной науки всегда руководили настоящие и великие ученые мужи, академики. Отсюда шли прорывы и открытия в материаловедении, аэродинамике, двигателестроении. **Учёные и конструкторы занимаются фундаментальными исследованиями, которые не приносят мгновенной отдачи.**

Благодаря заделу прошлых лет и сегодняшним работам отечественная авиационная наука не выглядит бледно на фоне зарубежных исследователей.

А тут появляется Борис Алёшин с наполеоновскими планами собрать всех ученых под крышей единообразного авианаучного холдинга. В замы к нему идут давно знакомые чиновники: Евгений Горбунов, поруководивший авиастроением в структурах Роспрома (он был в числе героев публикации в «АН» «И у Путина есть оппозиция»), и экс-директор ЦАГИ Сергей Чернышев. Как говорят знающие люди, на посту гендиректора ЦАГИ он попросту держал место для Алёшина, пока тот «гробил» АвтоВАЗ.

Возникает серьезная угроза превращения институтов, способных заглянуть в будущее и подготовить там площадки, в обычные «отмывочные» инструменты - «эффективный менеджер-рыночник» новой формации вряд ли позволит расходовать средства, если это не сулит реальных барышей здесь и сейчас. Тем временем VIP-зона для г-на Алёшина в ЦАГИ уже готова, конструкторов и инженеров с барского этажа погнало. Какой он «менеджер» - не мне судить, но **Госстандарт развален, Роспром после него ликвидирован, АвтоВАЗ в глубоком пике.**

И всё же за чем Алёшину и его покровителям ЦАГИ?

Он кресла и побольше видал.

Суперлоббист

Известно, что проект **«Сухой Суперджет 100»**, региональный лайнер, лоббировал с подачи

Германа Грефа именно Борис

Алёшин. В ранге главы ликвидированного ныне Роспрома он сумел так сформировать федеральную целевую программу

«Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»

, что в ней, по сути, кроме детища

Михаила Погосяна

ничего реального и «инновационного» не осталось. Вернее, реальное было, но деньги под это заложили мизерные. И даже этот мизер до разработчиков не дошел. Зато «Суперджет» продолжает успешно поглощать бюджетные средства: счет идет уже не на миллионы, как клятвенно обещали руководству страны создатели этого «PR-джета», а на миллиарды долларов.

Почему «PR-джета»? Эта машина - далеко не самая удачная по конструкции и цене. Широко разрекламированный франко-российский мотор **Sam146** на деле является конверсионным двигателем французского многоцелевого истребителя

Мираж-2000

разработки 80-х годов прошлого века. Сейчас этот двигатель для «Суперджета» преследуют проблемы - на испытаниях разрушаются лопатки турбин российского производства из-за превышения температуры в камере сгорания (газогенераторе). А требования к ресурсу и надежности в боевой и гражданской авиации разные - катапультных кресел в пассажирских лайнерах нет.

Низко расположенные двигатели «Суперджета» пылесосят взлетно-посадочную полосу. Это в Европе нормально, а на большей части наших аэродромов посторонних предметов в виде бетонной крошки или гудрона предостаточно. Попадет камешек в турбину - добро пожаловать на ремонт в лучшем случае. В прошлом этот фактор учитывался - «Ту», «Аны» и «Илы» строились (и строятся - Ан-148 тому пример) с учетом возможности посадки и взлета даже с грунтовых полос. С планером лайнера тоже пока не все ладно - крепление крыла к фюзеляжу на стендах ЦАГИ испытывает проблемы при расчетных нагрузках.

Операция «Прикрытие»

Что сделал **«Суперджет» для отечественной авиации? Стал её могильщиком.** Оттянул под себя всё, что государство способно выделить на гражданское авиа- и двигателестроение. Без господдержки будущее отрасли незавидное. Как и перспективы

Ту-334

- самолет есть, отечественный («Суперджет» в лучшем случае наш на 20%), сертифицирован по полной, не боится плохого качества аэродромов, просторней «Суперджета» и не хуже по характеристикам. Ту-334 неоднократно на тендерах, которые устраивали ФСО и Управление делами Президента РФ. Но, видимо, не судьба. Мотивированные кем-то явно чужим, чиновники Роспрома, Минпромторга и ОАК деньги на запуск машины в серию зажали: все ресурсы брошены на «Суперджет».

Вот и получается, что с воцарением г-на Алёшина в авианауке будущее прекрасной туполевской машины **Ту-334**, судьба супердвигателя **НК-93** для средне- и дальнемагистральных авиалайнеров становятся все туманнее. Рассчитывать на объективную оценку достоинств техники, которая пришлась не ко двору еще в бытность Бориса Сергеевича главой Роспрома, трудно -экспертные оценки уважаемых учреждений будет, похоже, формировать и доносить наверх этот «прагматичный авиа-и автогений».

Не удивлюсь, если г-н Алёшин административным ресурсом продавит «Суперджет» в серийное производство. Думаю, Борис Сергеевич в роли предводителя авианауки сделает всё от него зависящее, чтобы этот полуфабрикат проскочил тернии сертификации. «Главное, чтоб костюмчик сидел». А летать из пункта А в пункт Б нам с вами.

Владимир Леонов, «АН»

КОММЕНТАРИИ:

17.12.09 года СМИ сообщили о том, что 15 декабря 2009 года новый авиалайнер Боинг-787 Dreamliner, созданный американской авиакомпанией при участии фирм и специалистов целого ряда стран, в том числе российских, успешно совершил первый испытательный полёт на западе США. «При создании «Лайнера мечты» использовались композитные материалы, титан, новейшие достижения авиастроения. Российские компании и инженеры принимали участие в этом проекте» («НГ» от 17.12.09г., «Американской мечте – российский титан»).

«НГ» сообщает, что в создании нового американского самолёта участвовали **более**

тысячи российских инженеров

. Они «

помогали в проектировании

основных компонентов

Боинга 787-го

, включая композитную носовую секцию фюзеляжа, пилоны двигателей и элементы механизации крыла».

А еженедельник *«Аргументы недели»* (от 17.12.09 г., *«Самолёт мечты»* взлетел за океаном») сообщает следующее: «Несмотря на двухлетнее опоздание с первым полётом, «787» и фирма Boeing доказали, что и в условиях кризиса инженеры, рабочие и пилоты могут классно делать своё дело. Так же как и российские конструкторы, инженеры, рабочие и пилоты. Вот только с начальниками нашим не повезло.

Пусть первый полёт «787» станет укором и несмываемым позором для тех, кто загнал российское авиастроение в тупик. Их имена всем известны. Это руководители Минпромторга В.Христенко и Д.Мантуров, а также директор "ОПК "Оборонпром" А.Реус».

Здесь нужно отметить, что призывая «управленцев» к стыду, авторы этого материала не понимают, что все вышеназванные «элитарии» работают в русле «Гарвардского проекта» на разрушение России. Во времена правления И.В. Сталина таких «руководителей» называли «врагами народа» и наказывали соответствующим образом, а в наше время за свою безнаказанную «деятельность» они ещё и получают миллионы рублей премиальных.

Поэтому можно сделать вывод, что столь большие деньги эти безнравственные «управленцы» получают как раз таки за уничтожение российской промышленности, за продвижение «Гарвардского проекта».

Противостоять же «Гарвардскому проекту» в «холодной» информационной войне, которую навязал «Запад» России, возможно только при помощи более мощного информационного оружия. Таким оружием является КОБа.

Изучайте Концепцию! Вступайте в ряды ЕДИНЕНИЯ!

ИАС КПЕ