

# Суперджет — Lurkmore

«...Есть очень много людей, которые знают, как играть в футбол, как управлять государством и как построить самолёт. Только очень жаль, что все они уже работают парикмахерами и таксистами... »

— Джордж Буш-старший (по слухам)

**Суперджет** (он же *SSJ-100*, он же *RRJ*, он же сухой-супержесть) — первый и долгое время единственный абсолютно новый пассажирский самолёт РФ и бывшая главная надежда её авиапрома.

## История проекта такова



«Конструктор — Сухой, самолёт — сырой. А лётчик — мокрый. »

— Старая поговорка

Сразу после распада СССР у авиационных конструкторских бюро, помимо общей [разрухи и нищеты](#), возникла ещё одна проблема: внезапно выяснилось, что никто из них никогда не работал, не хотел и не умел работать с конечным потребителем, то есть авиакомпанией, ибо техническое задание раньше давала Партия, а даже не некогда единый на всю Империю «Аэрофлот». Почувяв на этом лёгкий [профит](#), на рынок тут же полезли [цивилизованные](#) европейский «Эйрбас» и американский «Боинг», которые начали активно [предлагать](#) авиакомпаниям удобные кредитные программы, расспрашивать об особенностях эксплуатации техники и вообще вести себя крайне вежливо. Но в 90-е новоявленные российские авиакомпании закупались у них не особо, так как подержанных советских самолётов было ещё много, были они относительно свежие (то есть в ближайшие годы не нуждались в дорогостоящем ТО), и, что самое главное, достались они почти за бесплатно, что с лихвой компенсировало все их недостатки. Итого — старая техника от отечественного производителя потихонечку уходила на покой, а новая летала в единичных экземплярах и, в основном, стояла у забора.

И вот в начале [двухтысячных](#) стало ясно, что такими темпами мы скоро полностью пересядем на непатриотичные [пепелацы](#), посему на самом верху было решено провести конкурс на создание регионального самолёта, об отсутствии которого в голос рыдали авиакомпании, на замену списываемых Ту-134 и Як-42<sup>[1]</sup>. И чтобы, сука, отвечал всем самым современным требованиям! На конкурс вышли «Мясищев» с проектом М60-М70, «Туполев» с Ту-414 и «Сухой» с Суперджетом. Причём, из всех троих только «Туполев» до этого делал гражданские реактивные самолёты. Учитывая ранее упомянутое [совковое](#) мышление, коим обладали КБ «Туполев» и КБ «Мясищев», а также [связи](#) «Сухого» с «верхами» Этой Страны, слив первых двух был закономерен и Суперджет выиграл, взяв на себя, однако, тяжкую ношу — хоть как-то возродить авторитет самолётостроения одной шестой части суши.

Следует отметить, что на момент подачи заявок, предложение RRJ от Сухого звучало если не революционно, то, по крайней мере, необычно. Во-первых, оригинальным проектом предусматривалось семейство из трёх лайнеров (грубо говоря, на 70, 100 и 120 мест), которые были зело унифицированы по запчастям, что для авиапрома бывшего СССР было, как минимум, в новинку. Во-вторых, в качестве консультантов Сухому удалось заполучить самого [Боинга](#), что резко делало проект более привлекательным чисто из деловых соображений: Боинг обещал привнести свои знания как интегратора электронных систем (с чем у тёплых ламповых, а точнее аналоговых советских самолётов были хронические проблемы), плюс передать бизнес-процессы, связанные с финансированием и продажей самолётов. На тот момент такой подход выглядел агхижирно, особенно на фоне старых советских КБ, которые такими вещами никогда особо не заморачивались.

Возникает вполне закономерный вопрос: а нафига такое счастье было Боингу, тем паче, что у него самого имелся прямой конкурент-региональник — Боинг 717? Фишка в том, что незадолго до этого, в 1997 году, Боинг слился с корпорацией МакДоннел Дуглас, причём умудрился слиться таким образом, что менеджмент новой корпорации составляли в основном выходцы из МакДоннела. Соответственно, первым

инстинктом нового менеджмента было зарабатывать бабло там, где оно зарабатывается увереннее, то есть на рынке магистральных крафтов, поэтому Боинг 717 (к слову, разработанный в МакДоннеле и в девичестве носивший имя MD-80) пошёл под нож — он вышел явным пасынком, от которого хотели быстренько избавиться. Тут удачно подвернулся проект RRJ, который стали поддерживать не столько из альтруизма и любви к российской авиации, сколько потому, что административно прибить 717 таким образом было удобнее.

## Суперджет и авиасрачи

И вот, с тех пор, как КБ Сухого выиграло конкурс, в интернетах идет немыслимое количество срачей.

Течение болезни на авиафорумах изучено уже побитно.

1. Источником является либо отчаянный крик типа «мы все умрём» (сообщение о какой-то неисправности на [сабже](#)), либо сообщение о сдаче в эксплуатацию нового [суржика](#) или [ослика](#).
2. Второй этап: раздаётся крик «ЧОЗАНАХ, в РФ ещё в 1999 году был действительно готовый к производству самолёт — Ту-334, он же „Баклажан“. По классу — аналогичный „Суперджету“». На деле же, КБ «Туполев» на конкурс «Баклажан» не выставляло. Почему? Об этом позже.
3. Вступает в действие хор: «На 80-90-95% и даже 146% состоит из иностранных комплектующих!», «Перетяжелён на 3-4-100500 тонн!», «Отوبرали и распилили всё бабло!» и т. п.
4. В действие вступает одинокий защитник суржика, который проводит каг бэ ликбез толпе, объясняя, что это гражданский самолёт, что это военным необходимо, чтобы все запчасти были отечественные, что для гражданского самолёта, в первую очередь, важна БЕЗОПАСНОСТЬ, и приходится выбирать лучшее со всего мира за приемлемую цену<sup>[3]</sup>, что Суперджет не потяжелел, а был повышен его максимальный взлётный вес, а это разные блеать понятия, и что денег на Суперджет было попилено-потрачено не так уж много<sup>[4]</sup>.
5. Далее появляется солист противников проекта, который вторит хору: «Это отвёрточная сборка!», «Сорвали сроки выпуска!», «только 5% аэропортов России способны принимать Суперджет!», «Запасных/аварийных выходов — нет!», ну и ещё порядка двух десятков вариантов.
6. В тред влезает толстый тролль и невинно вопрошает о расчётных для хотя бы самоокупаемости проекта (из расчёта 15 лет производства и минимальной «сделаноунасовской» оценки в 400 произведённых бортов — не менее 25 машин в год) и реальных темпах поставок заказчику (максимум 8 машин в год) на настоящий момент (хотя и производственная линия, и пакет заказов есть, и сам самолёт давно серийный). На десерт можно попросить сравнить данные не с временами проклятого совка, и не с дальнемагистральными лайнерами, а с ближайшими аналогами, типа Embraer E-Jet (естественно, не абсолютные цифирки, тут никаких иллюзий нет, а именно темпы развёртывания серийного производства). Защитник пытается вякнуть, что в 2013 году поднято 24 борта, но к маю 2015 года в воздух поднято всего 6 машин (при планах 1 самолёт в 10 дней), что таки провал.
7. Через некоторое время срач затихает, до нового появления в интернетах пп.1

Ныне неактуальные темы срачей:

- Не спроектируют!
- Не построят!
- [Не полетит!](#)
- Никто не купит!



Армянские авиалинии (Теперь мы и летаем!)

Армянские авиалинии (Теперь мы и летаем!)



у «Сухого» даже гражданский самолёт взлетает как истребитель

у «Сухого» даже гражданский самолёт взлетает как истребитель



- Не пролетит 750 км! — не совсем неактуально. До сих пор всплывает, ибо упёртость отдельных товарищей границ не знает...
- Наглотаётся камней с полосы! — то же самое.
- Не получит европейского сертификата! — [получил](#).
- Будет стоять под забором!
- И вообще, твоя бабушка — пидарас!!!

## Собирают из западных комплектующих!

Да, их в Суперджете действительно немало. Причина? Да очень простая. Нет, вовсе не желание убить отечественных приборо- и прочих строителей. Просто хитрый армянин Погосян (Генеральный Директор КБ Сухой), ещё до начала разработки самолёта, прикинул следующие вещи:

- Машина такого класса на рынке живёт около 15 лет.
- Чтобы окупить проект, надо продать хотя бы 200—250 самолётов.
- Ёмкость рынка региональников России/СНГ за эти 15 лет — внезапно, как раз 200—250 самолётов.

Для того, чтобы иметь хотя бы теоретическую возможность эти 250 самолётов продать и окупить проект оставалось только два варианта:

- Выбрать [Зюганова](#) президентом, захватить бывшие республики, снова построить коммунизм, реквизируют все отечественные авиакомпании в пользу Аэрофлота и продать получившемуся монстру эти 250 штук (спойлер — *спойлер*: так оно получится в итоге, лол - все самолеты на 2019 год будут эксплуатировать те ещё бляди, благодаря 50% скидке на закупочную цену, и большая часть парка будет стоять на земле, ибо Аэрофлота, как госмонополиста, не парит окупаемость от слова совсем).
- Смириться с тем, что весь локальный рынок захватить невозможно в принципе, и рассчитывать на значительную часть продаж за рубеж. Для этого надо делать самолёт изначально и под отечественные стандарты, и под европейский сертификат EASA. Пусть даже непосредственно в Европу продаж [не будет](#) — евросертификат признаётся почти во всём мире, поэтому рынки Азии/Африки/Латинской Америки тоже откроются.

С сожалением и ностальгией по СССР выбран был всё же второй вариант. Но сертификация EASA подразумевает сертификацию не столько самолёта в целом, сколько сертификацию всех его комплектующих в отдельности (шасси, двигатели, всевозможная электроника, etc). Погосян поспрашивал отечественных производителей, согласны ли они заняться сертификацией своих изделий под стандарты EASA? В 90% случаев ответ был, увы, [отрицательным](#). Оставшиеся 10%, правда, таки согласились и порой успешно [жгли напалмом](#) — чего стоит только сляпанный на коленке как временное решение накопитель данных, который в компании «Thales» потом сертифицировали и официально включили в состав своего бортового комплекса — уж больно удачный получился.

Так что зарубежные комплектующие — плата за то, что Суперджет можно продавать не только Кубе и Ирану, как это в основном случалось с отечественными самолётами раньше. Да и по меркам мирового авиастроения уровень локализации у Суперджета довольно высокий: полностью местная сборка фюзеляжа, крыла и оперения, например. Тот же Боинг аж из Японии и Австралии целые куски Boeing-787 таскать не стесняется.

## Содрали с западных аналогов!

Очень, очень популярный срач даже до сих пор. В качестве «доноров» приводилась огромная куча вариантов, вплоть до откровенной экзотики вроде Fairchild Dornier 728. Понимающие люди же после таких заявлений изображали из себя [Жан-Люка Пикара](#), ибо:

- Заметно не всем, но аэродинамику SSJ считали [ЦАГИ](#). Благодаря этому машина носится на крейсерской скорости 0,78—0,8 Маха и на высоте 11—12 км, что вплотную подводит его к категории магистральных крафтов, и к конкурентам<sup>[5]</sup>. Но суть в том, что работа российских специалистов. Но тут есть еще один тонкий момент - изначально Суперджет проектировался как самолет класса С (это сравнимо с Airbus 319/320 по скорости захода на посадку), но благодаря криворуким технологам, прототип изготовленный вживую получился на пару тонн тяжелее. Почесав свои не слишком мохнатые затылки в Сухом, инженеры приняли Соломоново решение - сделать из сабжа самолет класса D (это сравнимо с Airbus 321), что на 10-20 узлов увеличивает потребную скорость на посадке и добавляет +100 к охуению пилота на выравнивании.
- На SSJ применена ЭДСУ. Проще говоря, органы управления самолётом подключены непосредственно к борткомпьютеру, а он уже подаёт команды на управляющие поверхности на крыле/киле, делая это частично согласно командам с джойстика, а частично по своему разумению. Это помогает экономить [сотни нефти](#)

авиакомпания, а также помогает экономить самолёты, не давая пилотам выйти **не на тот режим** и стать **героями**. Но суть, опять же, не в этом, этим уже лет 20 как никого не удивишь, ибо впервые такая система была применена на Airbus A320 ещё в далёком 1988-ом, а всего годом позже — на нашем православном Ту-204. Суть-то в том, что это первая реализация ЭДСУ на относительно небольшом региональном самолёте, плюс на SSJ стоит не просто ЭДСУ, а **абсолютно уникальная вундервафля** в виде **распределённой сети**, которая имеет совершенно дикие характеристики отказоустойчивости (предложение не распространяется на удары молний) (досталась от «военного» прошлого КБ «Сухой»), кроме того часть исполнительных устройств — электрические а не гидравлические, что далеко не **баян** в мировом авиапроме. У кого её можно было бы содрать — разжигатели срачей так и не нашли за полным отсутствием чего-либо подобного у конкурентов. Раздавались, правда, какие-то вопли про **Розуэлл и зелёных человечков**, но очень быстро стихли.

(Последние несколько предложений были написаны человеком, который не знает возможностей FBW A320) Система A32X делает абсолютно всё то же, что делает ССЖ, с той лишь разницей, что A32X FBW была реализована в конце 80х. Система ССЖ не даёт никаких «дикие характеристики отказоустойчивости», каких нет у A32X и с неё и была «содрана» система ЭДСУ для сабжа.<sup>[[пруфлинк?](#)]</sup>)

(Последнее предложение не соответствует истине. Авионика ССЖ стоит на одном уровне с А380 и Б787 (только на них есть AFDX), А320 нервно курит в углу. Пруф: <http://superjet.wikidot.com/wiki:breo> Кроме того, ССЖ единственный в своем классе, у которого нет громоздкой тяжелой механической системы управления, которая есть и на А320, и на Б737, и даже на большом Б777. Разумеется, для этого требуется абсолютная отказоустойчивость, и, естественно, на ССЖ она есть, обеспечивается многократным резервированием. <http://superjet.wikidot.com/wiki:sistema-upravlenia>)

Короче говоря, **те же** яйца, да только в профиль. А с виду — совсем обычный самолёт, да...

## Суперджет задушил Ту-334

Ооо, это бесспорно платиновый **забег** по дисциплине «Суперджет». Суть в том, что к 1999 году в России уже был разработан новый региональный самолёт, который даже летал, но производить его **почему-то** не стали, а вместо этого провели **конкурс**, который впоследствии выиграли «Сухие». И это при том, что запылен сей «Баклажан» был силами КБ «Туполев» — **некогда** самым сильным и уважаемым разработчиком **гражданских** и **военных** реактивных самолётов в Союзе и во всей Азии. А тут какие-то «Сухие», которые всю жизнь только и делали, что клепали всякие там истребители и штурмовики. Ну чем не повод для **«Распилили-разворовали ко-ко-ко»?**

Но реальность, как всегда, оказалась более прозаична: как раз к концу 90-х Ту-334 резко стал устаревшим и морально, и технически, ибо разработка ещё середины 80-х, то есть времён Союза, когда требования к эйркрафтам были немного другие: клали на расход топлива, клали на электронику (отчего в кабине пилотов всегда больше двух людей, а значит больше зарплат нужно платить), ну и на комфорт пассажиров тоже клали — ни тебе телевизоров с индивидуальными аудиоканалами, ни тебе шумоизоляции **etc.** Машину нужно было срочно модернизировать, но туполевцы, глянув в свой кошелёк, упёрлись рогом — мол, дорого-с и не нужно-с, и так сойдёт. Авиакомпания такой ответ **очень воодушевил**, посему все спокойно продолжили летать на старых халявных советских самолётах и по мелочи на подержанных импортных. Более того, часть комплектующих для самолёта производилась **в/на** уже независимой Украине, а продавать всю необходимую оснастку незалежные братья сначала отказывались, а потом вломили такую цену... В общем, какая уж тут модернизация, хотя бы построить. А дело всё в том, что в это же самое время в Украине разрабатывался свой собственный региональный самолёт — Ан-148, что вкупе с традиционной в постсоветское время **любовью** Украины к Этой Стране **очень помогало** туполевцам реализовать свою машину. В итоге, с горем пополам наклепав 2.5 штуки, «Баклажан» толком не испытали и не довели до ума, поэтому он даже не получил полноценного сертификата лётной годности — летать можно было только в ясную погоду, а садиться/взлетать только с сухой и чистой полосы. А к моменту проведения пресловутого конкурса туполевцы, просрав практически все и без того скудные полимеры, всё ещё



Расово бразильский Embraer E170. Этот хоть реально внешне похож.

Расово бразильский Embraer E170. Этот хоть реально внешне похож.



Fairchild Dornier 728.

Fairchild Dornier 728.



Просто для сравнения

Просто для сравнения



Вот он какой — Ту-334

надеялись с помощью русского авось и какой-то там матери продвинуть Ту-334 на рынок, поэтому на конкурс выставлять его не стали. Не вышло.

Короче говоря, загублен был не «баклажан» — загублено было само КБ «Туполев», и причина тому комплексная: и безразличие властей, и **упоротость** и недалёковидность самих туполевцев. Не исключено, что каким-то образом к этому причастно и КБ «Сухой», но ведь «Business is business! Nothing personal!» ©, и вообще — немало инженеров из слившихся советских КБ приютили в «Сухом»: по некоторым данным в какой-то момент над проектом так или иначе работало **до 70%** всех оставшихся в России авиаинженеров *вообще*.

## Суперджет vs Антонов

Золотая дисциплина авиасрачей, разгорающихся с новой силой после любой мало-мальской новости по любому из проектов. А всё из-за того, что параллельно с Сухими Антонов решил запилить свой проект самолёта в том же классе. В момент зачатия, в начале 90-х, сия птичка имела название Ан-74-68, то есть изначально создавалась как пассажирская версия грузового самолёта Ан-74. Позже выяснилось, что объём доработок потребует такой, что получится фактически новый самолёт, отсюда новое название. Впервые 148й поднялся в воздух на пару лет раньше SSJ. Для тех, кто с авиацией на «Вы»: «Антонов» — контора Незалежной™, соответственно, срач «кто же лучше» носит, в первую очередь, **понятно какой** характер. And nobody cares, что Эта Страна принимала активнейшее участие в создании Антоновского поделия, и даже производят его как в Киеве, так и в Воронеже, а поставками вообще занимается российская Объединённая Авиастроительная Корпорация (ОАК) — та же, что поставляет SSJ и самолёты КБ Туполева.



Даже не смотрят друг на друга

Кто бы мог подумать, но, несмотря на некорректность сравнения этих дирижаблей, срач на форумах не утихает. Вот только краткий список дисциплин этой **специальной олимпиады**:

- **Расход топлива.** Анофанаты очень любят хвастаться лучшим часовым расходом Ан-148 по сравнению с SSJ. На непрофильных форумах иногда получается, на профильных же мягко и ненавязчиво напоминают, что крейсерская скорость у Ан-148 ниже Суперджетовской чуть ли не на десятую Маха (~100КМ/ч), и если пересчитать расход на расстояние — картина получается слегка противоположная, а если ещё и на пассажира — то совсем грустная. А если открыть РЛЭ, то ко всеобщему сюрпризу можно увидеть, что на номинале часовой расход у движков ослика таки даже немножко *выше*, чем у суржика. Ещё одна тонкость в том, что в сложившейся системе воздушного транспорта более выгодные высокие эшелоны (там меньше сопротивление воздуха и ниже температуры, за счёт чего двигатели работают более эффективно) достаются как правило более быстрым самолётам — то есть в данном случае как раз Суперджету.
- **Ан-148 может летать откуда угодно.** Антоновцы позиционировали свои самолёты способными летать откуда угодно, хоть с грунта, называя SSJ «паркетником». Но при этом стыдливо умалчивалось, что при эксплуатации с грунта у Ан-148 нехилые ограничения по взлётному весу (или летит совсем недалеко, или везёт неполный салон), что убивает всю концепцию на корню. Да и возможность до сих пор остаётся чисто теоретической, ибо никто в здравом уме дорогой реактивный самолёт на грунт летать не погонит — мало ли что? А Суперджет **внезапно** в количестве пяти штук теперь водится в Якутске, показывая там чудеса в виде холодного старта движков в -50 и выруливания своим ходом со стоянки вида «чуть-чуть бетона виднеется из-под снега». Как так? А это тот самый Боинг научил, как считать аэродинамику низковисящих движков, а Сатурн для полной гарантии сделал лопасти вентилятора, способные жевать снег и лёд в промышленных масштабах без последствий.
- **Срач по движкам.** Ан-148 использует расово независимые Д-436 **Запорожского** завода, а SSJ — похожие по характеристикам движки SaM-146 совместной разработки Спесна-Сатурн. На этом месте очень часто разгораются срачи — мол, был же уже «отечественный» движок, зачем тратили огромные деньги на новый, да ещё и на запад платили? Но для знающих людей разгадка проста. Движки действительно похожи по характеристикам, за исключением одной. А именно — движку Суперджета до первого положенного ремонта можно летать 20000 циклов. В более привычных цифрах — это *десять лет* полётов в авиакомпании средней руки. С Ан'а после 20000 циклов тоже нужно снимать движки... для вывоза на свалку как полностью выработавших ресурс после 7 капремонтов. Добавьте к этому фирменный Сатурновский компрессор, без проблем пережёвывающий гудрон, лёд, уток и прочие посторонние, но периодически залетающие в движок предметы — и станет понятнее, почему SSJ гораздо охотнее берут авиакомпании.

Впрочем имеется альтернативное мнение, подтвержденное пруфом. В авиакомпании Якутия, из пяти самолетов SSJ, эксплуатируется всего два. По причине дефектов двигателей SaM146. Они были сняты при наработке 1500-3000 циклов, не достигнув уровня наработки в 7000 циклов(ни о каких 20000 циклах даже речи не идет), указанных в сертификате ВС. Все исправные двигатели имеют конструктивно производственные дефекты и находятся в подконтрольной эксплуатации.

- **Ан-148 берут в президентский отряд.** Контрольный аргумент джетоненавистников. Мол, «раз даже президент не хочет летать на SSJ, то значит он говно». Всё бы хорошо, но: для того чтобы иметь счастье летать в президентском отряде, **любая** модель самолёта должна до этого не менее двух лет эксплуатироваться на обычных гражданских авиалиниях. SSJ сегодня хоть и наклепали уже больше, чем Ан-148, но последний находится в эксплуатации уже три с половиной года, тогда как первый только полтора. А ещё дают о себе знать те самые иностранные комплектующие — в SSJ их навалом, тогда как в Ан-е кот наплакал, а это архиважный момент для самолётов VIP-лиц Этой Страны.

Впрочем, на Ан-148 президент летать и не собирался, они были закуплены под перевозки журналистов и чиновников рангом пониже, что слегка пахивает очень тонким троллингом. С недавнего времени у фобов траур: в президентский отряд взяли пару бортов бизнес-версий Суперджета. Да ещё и опцион резервируют. По ходу дела, и контрольный аргумент джетоненавистников дал осечку...

- **SSJ простаивает, а Ан всюю пашет.** Дело в том, что в 2012-ом среднемесячный налёт на борт в «Аэрофлоте» составил около 140 часов, тогда как у Ан-148 в а/к «Россия» — около 300. А в феврале 2013 аэрофлотские SSJ вообще постиг быллинный отказ, когда они почти не летали, и за месяц 10 бортов едва набрали 1000 часов в небе — показатель, от которого рука сама тянется ко лбу. Как же так? Да очень просто — «Россия» гоняет на ремонт Анов и своих техников, и гарантийную бригаду, и с ужасом ждёт конца трёхлетней гарантии. Аэрофлот же заявил, что он изначально **сам будет обслуживать SSJ**. К тому же, из-за размеров Аэрофлота SSJ часто стоят на земле вовсе не по техническим причинам — например, при овербукинге<sup>[6]</sup> спокойно достаётся из ангара «лишний» Airbus, а SSJ остаётся стоять.

Срач больше неактуален с вводом в эксплуатацию SSJ в мексиканской авиакомпании Interjet. Любители буррито наконец-то продемонстрировали, что можно выжать из SSJ при правильной эксплуатации.

- **Сейчас мы выкатим Ан-158, и всех порвём!** В 2011 м году Антоновцы наконец-то представили долгожданный 100-местный вариант своего лётка — Ан-158. Казалось бы — ура, будет конкуренция! Но за три года, прошедшие с окончания сертификации, продано было аж целых три 158х. **На Кубу. За деньги России.** Они там, о чудо, даже иногда летают! Кто-то видит в этом козни Погосяна, кто-то понимает, что тот самый Погосян банально лучше видел рынок. И пока Антоновцы стремительно теряли заказы на Ан-148 под натиском турбопропов в 75-местном сегменте — 75-местный вариант SSJ так и не увидел свет в железе, а все силы были брошены на 100-местник, спокойно начавший летать и зохавший все заказы задолго до начала продаж Ан-158.

## Суперджет и гора Салак

«Господи, что это?!»

— *КВС про Суперджет склон горы*

В светлый для любого сознательного россиянина праздник **День Победы**, 9 мая 2012 года, Суперджет катал на себе представителей индонезийской авиакомпании, которая в ближайшем будущем собиралась, да и, **как ни странно**, уже пополнила им свой флот (носятся там как электровеник). Полёты проходили в районе горы Салак при низкой облачности. Если кратко — **то долетались**. Количеством говна, которое тут же полилось из всех дырок на машину и людей, можно было без труда заполнить все ассенизаторы (это как? ассенизатор это человек) московских аэродромов, и ещё бы осталось. Хотя, в принципе, такое было вполне предсказуемым.



Вот как-то так

Так что же случилось? Практически сразу прозвучала версия, что КВС, будучи главным лётчиком-испытателем Суперджета, решил повыёживаться перед будущими заказчиками и отключил электронику, отвечающую за безопасность полёта — якобы, мешала. И наступила информационная тишина... Время от времени появлялись заявления из **анонимных источников, близких к расследующей комиссии**, что, мол, «вот, ещё чуток, и мы закончим работу, чтобы явить миру правду», но дальше заявлений дело не доходило. А осенью родня индонезийских жмуриков даже подала в суд на компанию Боинг — мол, «Ваши компьютеры говно, вот и заблудились лётчики в тумане». Но вечно так продолжаться не могло: аккуратно под **«Конец Света»™** индонезийское правительство не выдержало, и первое, не дожидаясь рюзских, слило инфу о том, что же случилось. Оказывается, что электронику пилот действительно выключил, но сначала просто чтобы показать индонезийскому пилоту, как она работает. И всё бы ничего, но диспетчер, который водил SSJ по небу, одновременно с этим водил ещё 14 самолётов, и, вдобавок, принял SSJ за истребитель «Су-30», кои стоят на вооружении индонезийских ВВС. По той простой причине, что в системе учёта отсутствовал RRJ-95B, и индонезийские братья ввели его, правильно, как Су-30! Посему, в суматохе решив, что родные «войки» просто что-то там патрулируют, диспетчер с преспокойной совестью разрешил нашим героям снижение ниже безопасной для этой местности высоты — ведь истребитель манёвреннее авиалайнера, ему можно.

Но это было ещё не всё. КВС Суперджета, заболтавшись с индонезийским лётчиком, проебал тот факт, что повернул не туда, куда нужно, и только после этого обратно включил системы безопасности. Что в итоге: и пилоты, и сидевший в кабине индонезиец думали, что летят они согласно плану, то бишь над

равниной, а на самом деле летели они в горах, летели ниже положенной безопасной высоты, а с диспетчером связаться не могли по причине занятости одного. Поэтому, когда бортовой компьютер нащупал радаром стремительно приближающийся склон и заорал «Ты скоро умрёшь! Поворачивай!», сидевшие в кабине личности приняли его за [искусственного идиота](#), и, ничтоже сумняшеся, выключили уже навсегда, чтобы продолжить лететь навстречу своей Судьбе. До Вознесения им оставалось 40 секунд.

## Суперджет и ТП

И вот, после того как [он упал](#), некая [ТП](#), и, по совместительству, профессиональная [минетница](#) стюардесса Аэрофлота выдала в своём говнобложике:

А чё суперджет рухнул?!

ХАХАХА! Говномашина! Жаль, не в Аэрофлоте, на один бы стало меньше, а может и вовсе продали их обратно кому-нибудь!

— *Екатерина Соловьёва, на момент написания поста стюардесса Аэрофлота*

Это сообщение стало ещё одной цистерной керосина в пылающий костёр войны сторонников и противников проекта. Видимо, в окружении Кати всё же нашлась парочка относительно умных людей, которые посоветовали ей покрутить единственной извилиной и подумать, что же такое она написала. После чего сообщение из твиттера было удалено. А за ним и все странички в социальных сетях. Но поздняя метадца. Нотариально заверенные скриншоты уже были в сети. К чести «Аэрофлота», реакция последовала незамедлительно — стюардесса получила [пинка под зад](#) и [перестала быть стюардессой](#).

Позже в интервью КП было сказано:

Я просто неправильно выразилась в своём микроблоге, — чуть не плача объясняет Екатерина „КП“. — Но этот самолёт, я считаю, авиаконструкторы не довели до ума. Я несколько раз летала на „Суперджете“. И там постоянно то двери не закрывались, то были неполадки с водоснабжением... Рейсы из-за этого задерживали... Я хотела лишь сказать, чтобы эти самолёты убрали из эксплуатации нашей авиакомпании. Обижать родственников погибших не хотела. Сожалею о своих словах, некрасиво вышло...

— *Екатерина Соловьёва, бывшая стюардесса Аэрофлота*

Самое интересное, что стюардессой на суржике она не летала. И все её, так сказать, знания точно не из первоисточника.

Впрочем, надолго без работы она не осталась. Не прошло и месяца, и вуаля — должность «офис-менеджер столичного офиса „ВКонтакте“» у Катюши в кармане. Соцсети, которые запихали её в дерьмо, отвели ей достойный [загон](#), как компенсацию. Сколько и [чего](#) за это потребовалось сделать (или потребуются) — история умалчивает...

## Суперджет и Аэрофлот

Не обошлось без драм и в национальном перевозчике. Немного копипасты из новостных агентств:

Борт RA-89003, Рейс SU-1191 Казань — Москва-Шереметьево В 14:10 по Москве поступило сообщение о частичной разгерметизации кабины пилотов. Экипаж принял решение совершить снижение до трёх тысяч метров и продолжил полёт по маршруту. В 14:14 самолёт совершил посадку в аэропорту „Шереметьево-1“. На борту находились 64 пассажира и 6 членов экипажа, никто не пострадал.

Событие произошло практически в самом начале эксплуатации SSJ в Аэрофлоте. Такой лакомый случай противники Суперджета просто не могли обойти стороной, и на форумах сразу же начались всяческие злорадства — ведь негерметичность самолёта, совсем недавно сошедшего со ступеней в штучных экземплярах — удар по имиджу российского авиапрома ненамного слабее, чем от пресловутого уёбывания об гору. В конце концов выяснилось, что после погрузки багажа какой-то очень одарённый дятел чуть-чуть не дождал ручку закрытия двери

[ssj100 production](#)

Нигра-джет или американская мечта по-русски



Екатерина Соловьёва смотрит на тебя как на пассажира

Екатерина Соловьёва смотрит на тебя как на пассажира



Тыбывдул, да

Тыбывдул, да



багажника — так, что концевик закрытия сработал, но клапан выравнивания давления полностью не закрылся. При наборе высоты этот факт был замечен бортовым компьютером, который порадовал лётчиков сообщением «Знаете, а у нас куда-то утекает воздух! Я пока давление держу, но вы там что-нить придумайте...». Лётчики поступили в полном соответствии с [мануалом](#) — снизились до 3000м<sup>[7]</sup>, прежде чем пассажиры хоть что-то успели заметить, и продолжили полёт к пункту назначения. Короче говоря, техникам из Казани в итоге в срочном порядке понадобился вазелин.

Собственно, на этом злоключения Аэрофлотовских SSJ не исчерпываются. За их не очень ещё долгую историю эксплуатации в АФЛ также успели:

- Попробовать взлететь без выпущенных закрылков. Два раза подряд. Оба раза взлёт прекращён по причине истощно орущей сигнализации, после чего экипаж зарулил обратно на перрон со словами «[А оно ругается!](#)». [Добрые дяди](#) прочитали самописцы, после чего последовали [оргвыводы](#).
- Накормить движок какими-то птеродактилями на взлёте — аж воздухозаборник менять пришлось.
- При посадке в Казани в сильный ветер немножко перепутать педали и красиво [подрифтовать](#) по грунту. Для самолёта без последствий, хотя пассажиры немножко [испугались](#) травы и грунта на крыле.
- Сломать пассажирскую дверь. Железную. Представители КБ потом на неё смотрели, как те японцы из анекдота на анальный эндоскоп со следами зубов.
- Сломать форточку у пилотов. Железную. Как то в одном из региональных аэропортов один из пилотов решил проверить спертый воздух в кабине. В итоге - форточку закрывал специально вызванный техник из Москвы в течении суток.
- Забыть зафиксировать на замки капоты после проверки состояния двигателя. Как результат — полный салон перепуганных пассажиров и кошерная стеклопластиковая крыша для теплицы какому-то счастливому дачнику на глиссаде Шарика.
- Забыть отсоединить заземление от самолета после заправки перед началом руления. В итоге весь полет пассажиров беспокоил странный звук, а после посадки обнаружилось фигурное перфорирование хвостовой части самолета. [\[1\]](#) It was too close.

Есть мнение — после такого уже никакие азиаты не страшны, проверку кривыми руками самолёт выдержал.

А теперь внимание, спойлер: в начале 2013-го внезапно были забанены чуть ли не все Суперджеты, летающие под флагом Аэрофлота — в разное время на приколе было от четырёх до восьми машин (из десяти имеющихся у Аэрофлота). Выяснилось, что багов много, и что есть среди них весьма серьёзные — к примеру, проблемы с системой кондиционирования и с системой шасси. Вполне возможно, во всём виноваты евреи негры, работающие на заводах по выпуску SSJ (смотрим доставляющий ролик). Правда, SSJ довольно быстро потом и разбанили — внезапно выяснилось, что КБ в курсе про баги, и по одному дёргает самолёты в Жуковский, где дорабатывает напильником. «Так значит SSJ — параша?» — спросят некоторые. Ответ будет «Да», но всё как всегда не так просто, как хотелось бы ленивому по природе своей мозгу. На деле, все те машины, что сейчас летают в АФЛ — недосерийные кастрированные бета-версии «Тру-Суперджетов», которые начнут поступать только летом 2013, а на нынешних нет даже индивидуальных обдувателей для пассажиров, не говоря уже, что туалетов два вместо трёх. Частично в этом виноват и сам Аэрофлот — определиться с потребной комплектацией он не мог несколько лет, истощно мечась между самым дешёвым вариантом и полностью нафаршированным, и в конце концов доигравшись до того, что 10 первых бортов пошли в производство в «лайт» варианте, и менять что-то стало поздно. Но ГСС в конце концов решили проблему к обоюдному удовольствию — Аэрофлот оплачивает разницу по деньгам до полной комплектации, и 10 первых Суперджетов Аэрофлоту заменят на новенькие, изначально доработанные и с полным фаршем, а «старые» самолёты ГСС переделает под бизнес-джеты. Собственно, Суперджеты в Аэрофлоте [уже не те](#) — процесс замены завершён, и паксы теперь могут наслаждаться третьим туалетом. Правда, и тут не обошлось без эксцессов. Первую «полную» птичку на одном из рейсов в Одессу прямо на подлёте застал град горошинами величиной с кулак (говорите не бывает, ага, щаз же, ютубы кишат видео с этим самым градом, например, [\[2\]](#)). Досталось птичке достаточно сильно и, несмотря на то что села она в штатном режиме, подняться в воздух в обратный рейс уже не смогла. При осмотре обнаружилось, что двигателям крантец и птичке придётся постоять с месяц, пока новые движки едут с завода. Чем, естественно, не преминули воспользоваться говнометатели, издавая статей с заголовками «Совершенно новый суперджет Аэрофлота сломался почти в первом же рейсе». В 2014 году Аэрофлот ещё раз отжёг с комплектацией. Заказ был снова поменян — на этот раз менеджером АФЛ пришло в голову, что при новой маршрутной сети не помешает получить ещё и несколько LR'ок<sup>[8]</sup> вместо заказанных В'шек. Сухие стойчески переносят этих приверед...

Если кому-то от этого станет легче, то примерно в то же самое время что-то подобное, и даже гораздо худшее, случилось с самым современным и убернотехнологичным Boeing-787, и также примерно через год после начала продаж. Поэтому не расслабляемся и продолжаем жевать поп-корн дальше.

На начало 2020 года Аэрофлот остается [единственным](#) покупателем Джетов.

# Суперджет и Армавиа

## «В этом гастыница... я дэрэктор»

— Мкртчян о том, кто теперь главный

Как известно, всё армянское — второе в мире ([пруф](#) — в «Мимино» ДANELIИ). Но с SSJ из этого правила получилось исключение — «Армавиа» достался самый первый серийный самолёт. Решение это было весьма мудрым и дальновидным, ибо:



Yuri Gagarin гламурен

- Борт пришлось допиливать до соответствия серии, несколько раз снимая и ставя обратно салон. Внешний вид панелей при этом [слегка пострадал](#)<sup>[9]</sup>.
- Надо было обкатать экспорт/импорт запчастей.
- Армавиа часто летает в гламурные европейские аэропорты. Так пусть и машина там покажется — мало ли, приглянется кому-нибудь.
- Ну и, поскольку это был самый-самый первый борт и баги могли вылезти — проделать это всё на каком-нибудь не сильно ценном заказчике.

«Армавии» дали скидку, по слухам — в несколько мегабаксов. Учитывая [не лучшее финансовое положение компании](#), самолёт взяли с радостным визгом и покрасили в красивый оранжевый цвет с горой Арарат на киле. Примерно год птичка пахла как проклятая, даром что первая серийная. Успела за это время отметить по всей Европе и частично Азии, чуть ли не с установлением рекордов дальности (прямо с пассажирами на борту. А фиг ли!).

Тучи сгустились, когда пришла пора забирать второй самолёт — [внезапно](#) обнаружилось, что скидок на него уже не полагается. К тому времени первый борт уже успел налетать 2000 часов и ушёл в Жуковский на плановое ТО. Теперь уже злые, недобрые ГСС начали намекать, что за это ТО неплохо бы и денежек заплатить (во обнаглели!). К несчастью, момент совпал с очередным циклом просирания «Армавиа» всех [полимеров](#). Госфинансирование перевозчика было урезано и не то что второй самолёт покупать — заплатить за ТО первого было нечем. И Армавиа решила сделать ход конём, послав «Сухих» в одном [известном направлении](#) и заявив, мол, «Эти русские навязали нам свой „сырой“ самолёт, да ещё и запчасти продают втридорога! Так мало того, ремонтировать оный можно только в Жуковском, а ихние же таможенники, для известных целей, на 4 дня затянули оформление документов!». Для пушшего пафоса сделано это было на [Фарнборо](#). [Драмы](#) добавило пафосное заявление армян, что они якобы не будут больше летать на этой фигне, после чего были демонстративно подписаны контракты с А. и Б<sup>[10]</sup>. На деле же — тихо слили почти весь свой флот относительно новых Эйрбасов, взяв вместо них в [лизинг](#) Боинги преклонных лет. Ситуация с полимерами была настолько тяжёлой, что денег хватило только на то, чтобы содрать с них старую краску. И то — не до конца... На покраску уже не осталось.

Господин Погосян, генеральный директор ГСС, был в немножко шоке от такого финта сородичей. Сначала он мягко и ненавязчиво намекнул, что условия подписанных контрактов хорошо было бы и выполнять, ну хоть иногда и ради разнообразия. Но, не найдя понимания, сказал: «Ну, сами себе злобные буратины!», и пустил в ход тяжёлую артиллерию — в прессу были слиты суммы долгов «Армавиа» за обслуживание, юристы ГСС бродили под офисом Армавиа с голодными глазами, а [ВВП](#) позвонил в Ереван своему армянскому коллеге Саргсяну и тихим голосом поинтересовался — а не будет ли тот против, если на его национального перевозчика подадут в суд и совсем чуть-чуть обанкротят? После такого асимметричного ответа «Армавиа» тихо офигела. В срочном порядке были высланы две делегации — просить денег у правительства и договариваться с Сухими об оплате долгов. И даже успели договориться: первый борт вернули обратно, и он даже успел совершить пару рейсов... После чего полетел обратно в Жуковский, ибо после долгих годов мучений Армавиа таки окончательно обанкротилась. Впрочем, самолёты стоять не останутся — тот, что поновее, был перекрашен под хохлому и передан а/к Московия, а после банкротства «Московии» побывал в «Red Wings» и сейчас летает в а/к «Якутия». Более старый пока стоит в Жуковском — его патчат и апдейтят до последней версии. В качестве мести ГСС заодно сманила из Армавиа и всех вменяемых пилотов с сертификацией на SSJ — они помогают теперь осваивать новую технику азиатским друзьям.

Но это всё, конечно же, чистой воды [ЛПП](#), и Суперджет не взяли потому, что он не комильфо, и злая сильная Россия попыталась насильно впихнуть своё летающее дерьмо маленькой слабой Армении, но облажалась.

## Буржуи про Суперджет

Журналисты не оценили. Когда в 2007 ГСС прикатили свой новый самолёт на выставку в Ля Буржуе<sup>[11]</sup>, акулы пера из Западной Европы и США отозвались о проекте не самым лестным образом: тут вам и отсутствие современных композиционных материалов<sup>[12]</sup>, и зарубежные покупатели из [Индонезии](#) и

**Лаоса** (плюс пара мелких авиакомпаний из Армении и Италии, часть акций которых принадлежит российским же бизнесменам), и вообще: «Вы — нубы, и после 20 лет развала промышленности **не можете** в самолётостроение!». В общем, в своём «обзоре» указали только слабые стороны проекта.

Керосину в костёр стёба над Суперджетом подлил и сам господин Погосян, на полном серьёзе ляпнув, мол «дуополия Airbus и Boeing не может длиться вечно». Нет, по электронике, ЛТХ и прочему российский самолёт в кои-то веки на уровне. Но проклятые капиталисты из **Сиэтла** и **Тулузы** сегодня клепают по 300—400 больших самолётов в год, Совок же даже в лучшие свои годы производил заметно меньше, ну а в Новой России... без комментариев. Кстати, о западных производителях: сии благородные Доны ещё в начале нулевых открыто сказали, что рынок региональных самолётов им не нужен, и что пусть русские, бразильцы и канадцы сами там грызутся, соответственно SSJ им, в общем-то, малоинтересен.

## Суперджет и любители буррито

В далёком 2011 году мексиканский лоукост Interjet вконец упоролся и предпочёл давно летающим на рынке Bombardier и Embraer наш Суперджет, заказав ажно 20 самолётов разом. Отличительной особенностью сурового мексиканского лоукоста является нетипичность модели ведения бизнеса. Во-первых, несмотря на лоукост, на борту кормят. Во-вторых, летают не в обшарпанных салонах с минимальным межрядным расстоянием, а наоборот. В-третьих, есть своя программа лояльности. Ну и куча других отличительных особенностей, несмотря на низкий ценник. Конкретно Суперджеты мексиканцы заказали с салоном известной итальянской Pininfarina. Для ГСС это был достаточно нетипичный заказ, опосля госзаказов Аэрофлота и экспериментов лаосцев и индонезийцев.

Несмотря на все старания, суперджетовцы просрали все полимеры и поставили первый самолёт с нехилой задержкой (чуть ли не на полгода). Но то ли в этот раз действительно хорошо собрали (как известно, и Жигули на экспорт отличались стабильной работой и, внезапно, наличием кондиционеров), то ли... В общем, 18 сентября 2013 первые две птички поднялись в воздух и с тех пор ежедневно наматывают от 8 до 12 рейсов с оборотом в 25 минут (на начало июня 2014 в Интерджете уже 8 самолётов, и ведь ни один до сих пор не поломался и не упал). Для самолёта, серийная модель которого совсем недавно разменяла первый возрастной десяток, надо сказать, что это превосходный результат, да и мексиканцы уже всю трубят восторженные отзывы, что, в общем-то, добавляет оптимизма проекту, и к маю 2016 число переданных в Мехико SSJ100 составило уже больше двух десятков.

К сожалению по причине элементарного расписдьяства, а так же природной ненависти к логистике ГСС не смогла в сервисный центр и своевременную поставку запасных частей, из-за чего суперджеты занялись каннибализмом. Се ля ви, самолетики тоже едят друг друга...[3]

## Суперджет и кельтские лепреконы

И вот **внезапно** в 2015 году маркетинг Суперджета дал свои плоды. Виной тому, конечно, стало ещё и пресловутое импортозамещение, т.к производство деталей Суперджета и так старались перевезти в Россию, а тут сам Главный издал указ. Собственно, это и сыграло Суперджету на руку: внезапно дешевающий рубль сделал птичку куда более привлекательной для западного рынка — цена в **35** мегабаксов усохла до жалких **28**. И вот в конце 2015 ирландская авиакомпания Cityjet разместила заказ (стоимостью более гигабакса) для покупки двух десятков самолётов на замену устаревших, как говно мамонта, BC Avro RJ85. Выигранный угадайте кем к большому огорчению местных русофобов. После чего уже к июню 2016 первые две птички были переданы заказчику, поскольку в цехах скопилось некоторое количество самолётов, которые отечественные авиакомпании не спешили брать ввиду кризиса, закрытия Египта/Турции и ухода Трансаэро с рынка. Всего контракт предусматривает твёрдый заказ на поставку 15 лайнеров и опцион ещё на 16 самолётов. Не последней причиной, **говорят**, стало то, что в пятом лондонском аэропорту LCY, куда активно летают Cityjet, из подходящих по тоннажу могут садиться только герой статьи и Embraer E-Jet, но бразильцы дороже.



Тот самый салон  
(©Russos)

Тот самый салон (©Russos)



Даже экранчики  
есть (©Russos)

Даже экранчики есть  
(©Russos)



Сборная Ирландии по футболу  
готовится к первому рейсу SSJ в  
Cityjet

Сборная Ирландии по футболу готовится  
к первому рейсу SSJ в Cityjet

**Символично**, что первым рейсом SSJ от Cityjet стал рейс Дублин — Париж, а на борту летела сборная Ирландии по футболу.

Однако недолго музыка играла: 18 февраля 2019 года ирландцы объявили о **возврате поставленных семи самолётов**. Таким образом, Суперджет окончательно потерял европейский рынок. Летайте Ту-154!

## Суперджет и гроза

5 мая 2019 года, аккурат под 101-й день рождения Карла Маркса, из Шереметьево вылетел очередной бранный Суперджет, уже забытый западными буржуями и, видимо, самим Господом Богом. Прямо по курсу взлета - грозовой фронт, идущий слева направо. КВС видит его на радаре, и вместо того чтобы отложить взлет, придумывает охуенно хитрый план - выполнить первый разворот направо чуть раньше, чем это предписано схемой выхода. Но что-то пошло не так - молнию он таки поймал, как следствие - лишился основной рации и автопилота, оставив горе-квсу только т.н. Direct Mode (сайдстик управляет самолетом напрямую, без этих ваших компьютеров). После перехода в этот самый DIRECT MODE квс повел себя несколько странно: за 18 секунд зафиксировано более 10 отклонений сайдстика. Инерция работы гидравлики в данном случае послужила пассивной "защитой от дурака": если бы самолет в реальном времени выполнял весь этот поток несознания - он бы развалился КЕМ в ту же минуту от запредельных перегрузок. Экипаж сначала вбил в ответчик код 7600 (потеря связи), а затем и 7700 (аварийный), после чего развернул самолёт обратно. На полосу его привели, что смешивает с говном отмазки квса о якобы неуправляемости машины. Да и самописцы говорят об обратном. Самолет таки начинает снижаться, экипаж выполняет чек-лист DIRECT MODE. А там написано много чего интересного: пилотировать - плавно, интерцепторы после приземления выпустить вручную, прижав тем самым самолет к земле. И почти сразу после этого квс не придумал ничего умнее, как эти самые интерцепторы армировать (запустить механизм их автоматического выпуска при касании земли, который в DIRECT MODE никуды не работает). Сигнализацию о сдвиге ветра квс послал найух, и сдвиг не заставил себя ждать. Самолет нырнул под глиссаду, квс, догоняя ее, поддал газку... И так замечательно поддал, что на высоте 5 метров он летел со скоростью 315 км/ч. Пока что - "не отлично, но и не ужасно". КВС ставит малый газ и приступает к выравниванию самолета с присущей ему самобытностью - начинает совать сайдстик взад-вперед от упора до упора. Фактически первое отклонение "от себя" поставило крест на затее сесть хоть сколько-нибудь нормально. Первое касание происходит на три точки с перегрузкой 2.55G. Все еще "не отлично, но и не ужасно". Но квс не выпускает закрылки вручную, полноценного торможения не происходит и самолет подпрыгивает на полтора метра. Вместо ухода на второй круг командир включает реверс, ииии... никуды, самолет-то в воздухе. КВС опять сует сайдстик "от себя", и самолет фактически пикирует. Второе касание - на переднюю стойку шасси. Сайдстик "на себя" - и самолет ударяется о планету с перегрузкой 5,85G (а предел прочности стоек шасси чуть меньше, всего 3,75G). Ежу понятно, что они начали разрушаться. Второй отскок, уже 5 метров. Так как самолет формально побывал на земле, включается реверс. Уход на второй круг все-таки начинает казаться кэпу отличной идеей. Сайдстик "на себя", РУДы на взлетный. Но реверс уже работает. И на скорости 258 км/ч пердджет падает на полосу (если кто забыл: стойки шасси уже после второго удара - одно название), разлив топлива, пожар, нувыпонели. Двигатели молотили еще целую минуту, бодро раздувая горящий керосин. В этот день чуда не случилось: 41 пакс так и не дожид до зимы.

Пока что точно неизвестно, из-за чего Суперджет загорелся. По предварительным данным, шасси банально от жёсткой посадки ёбнулись в топливные баки на крыльях, из-за чего топливо попало в заднюю часть салона. Причем это либо производственный брак, либо конструктивный просчет: п.25.721 "Авиационных правил" МАК прямо говорит, что при разрушении стоек шасси не должно быть утечек топлива, которые могут привести к пожару. Альтернативное мнение: убейте любой самолет о полосу с перегрузкой 5,85G - результат будет схожим. И если в других человеческих самолетах перед экстренной посадкой сливают топливо, то пилотам суперджетов добрые конструкторы не предоставили такой технической возможности (ибо гуманные европейские стандарты, которым они придерживались, это запретили ещё в 2007 году), а служебная инструкция Аэрофлота прямо приказывала им садиться при возникновении нештатной ситуации немедленно, с полными баками, с превышением посадочного веса.

Аэрофлот **бодро отрапортовал** об эвакуации за 55 секунд сверх нормативов в 90 (что неудивительно при меньше чем половине спасшихся). Кто-то от большого ума даже открыл задний аварийный выход, на радость будущим покойникам. Что занятно, СМИ, всегда активно мусолящее любую авиакатастрофу, **ведут себя очень странно**, забывая сообщить о том, самолет какой марки разбился, и какая компания была владельцем. Ещё занятнее выглядит решение **не приостанавливать** полеты суперджетов, как это моментально происходило в случае с любыми другими типами разбившихся лайнеров.



Последние минуты железной птички

Последние минуты железной птички

<https://www.youtube.com/watch?v=9tEwozrlSt8>

Левый борт  
SSJ-100 SVO 05.05.2019  
Crash

Ещё левый борт  
Видео из салона горящего  
Sukhoi Superjet в  
Шереметьево

Правый борт  
Катастрофа в Шереметьево  
Аварийная посадка Сухой  
Суперджет 100 SSJ-100  
после и эвакуация  
05.05.2019

Оперативные пожарные  
оперативны

Моментально после авиакатастрофы в народе возникла массовая паника по суперджетам, даже [петицию](#) сделали. Паксы, узнавая о том, на каком аппарате им предстоит вояж, категорически отказываются лететь на сабже. Те же, у кого хватает мужества занять своё место в салоне, сбивают центровку самолёта отложенными кирпичами после первой же неполадки (которые в последнее время стали регулярными) и тоже отказываются от полёта. Только за первую неделю после трагедии Аэрофлот отменил около 50 рейсов суперджетов.

В общем, теперь есть все шансы, что это последний гвоздь в крышку гроба сего проекта КБ Сухого, после которого исчезнут и все оставшиеся потенциальные покупатели вообще из всего зарубежья (включая Таиланды и Ливаны).

Впрочем, существует и альтернативное мнение, которого с первых дней стало придерживаться твёрдое большинство СМИ, что катастрофа Шереметьевского суржика вызвана в первую очередь эпическим долбоебизмом пилотов. Тут вам и дикое козление при посадке (внезапно выяснилось, что эффективный менеджмент Аэрофлота привёл к тому, что пилоты были откровенными нубами в ручной посадке), и включённые после одной двигателя, раздувающие весело потрескивающий, залитый керосином фюзеляж. Некоторые журналюги особенно отличились, назначив чуть ли не главным виновником трагедии открытое в кабине окошко (!). Однако количество мелких фейлов, произошедших за эти годы с Суперджетами, большая часть которых связана с техобслуживанием и нехваткой деталей, наталкивает на кое-какие размышления относительно качества отдельных частей литака.

Отдельно стоит отметить реакцию Юрия Слюсаря, владельца "Объединённой авиастроительной корпорации", которой и принадлежит КБ Сухого. После крушения он попросил [ещё совсем капельку больше денег](#) на новую надежду авиапрома в виде лайнера МС-21. Учитывая, сколько денег было вбухано в сам Суперджет, остаётся только удивиться аппетитам авиачальников, с которыми могут потягаться только строители Газпром-Арены и объектов к Сочи-2014. В итоге допросились: 20 мая Аэрофлот, разойдясь с Сухим в цене, отменил конкурс на техобслуживание суперджетов, что делает тему споров "будет стоять под забором" вновь актуальной.

Официальное расследование завершилось ожидаемым обвинением во всем случившемся [кэпа](#). К слову, в авиации он не хуй собачий - налетал ни много ни мало over 6000 часов, как на ИЛ-76, так и на 737. Он, по версии следствия, нарочно ударил прекрасную машину топливными баками об бетонку на глазах беспомощных диспетчеров и аэродромной службы, которым только оставалось что удивленно взмахнуть руками и смотреть на представление, не забывая снимать фэйршоу на айфон. Почему рядом с ним на скамью не село руководство АФЛ? Потому что иди нахуй, вот почему. Правак же, который все время сидел статуем и ни во что не вмешивался, признан потерпевшим.

После эпопеи с грозой суперджет пытались пристроить словакам, мексиканцам, ирландцам — все воротили носы. Но не было бы счастья, да несчастье помогло: из-за [коронавируса](#), захлестнувшего планетку, ООН срочно понадобилось для миротворцев все, что может подниматься в воздух, приунывшие кабанчики из Росавиации подсутились и [смогли](#) заключить контракт на поставку 100 джетов.

## Заключение

Буржуйские рожи, конечно, правы, и правы они во всём. Но и [Царь-батюшка](#) не дурак и прекрасно понимает, что сегодня Эта Страна переживает не самые лучшие времена, даже по своим меркам, поэтому с ходу выйти в мировые лидеры авиастроения, как Китай в спорте, не получится. Да, РФ, Лаос, Индонезия, Мексика — не самые престижные покупатели (а вот Ирландия — вполне себе престижный покупатель (правда по состоянию на 2019 год уже бывший), да ещё и член ЕС), но тем не менее спрос на Суперджет есть, и спрос хороший.

Вопреки устоявшемуся [стереотипу](#), машина получилась годной: у Армавии она регулярно летала из Еревана в Марсель (примерно 3200 км), что для регионального самолёта дохера, а по расходу топлива не уступает одноклассникам из канадского *Bombardier* и бразильского *Embraer*, которые уже давно захватили рынок региональных джетов; аэрофлотовские пилоты много хвалят, говорят что электроника совсем как на иномарках, и даже не глючит, а «защита от дурака» лучше чем у забугорных леталок, хотя плавность управления по сравнению с западными машинами хромает — чувствуются «военные» корни самолёта; эффективным менеджерам рентабельность Суперджета вроде тоже пришлась [по нраву](#). Правда авиакомпаниям приходится покупать несколько машин про запас на запчастах, потому что со своевременной поставкой запчастей всё вышло как всегда. Короче говоря, машина получилась конкурентоспособной на мировом рынке, а это — [EPIC WIN](#).

Но тут же некоторые задаются вопросом: а хотят ли вообще «Сухие» реализовать птичку так, чтобы весь этот проект окупился, и гражданская авиаотрасль Этой Страны, наконец, перешла на самообеспечение, или же им откровенно похуй, и это был очередной [мегараспил проект](#)? Ведь пипл

хавает уже устал от 20 лет сплошных обещаний «Ройся вперде уже завтра», поэтому лютых хейтеров у Суперджета немало, и многие желают этому проекту провалиться. Всем же очевидно, что в Китае, Японии, Бразилии, Канаде, США и Европах думают, в первую очередь, о процветании своей нации, и только у нас, в стране беспробудно пьяных медведей на велосипедах с балалайками и в обоссанных шапках-ушанках думают, в первую очередь, о том, как бы пожёщце наебать народ, как бы побольше *money* положить себе в карман, и о том, сколько и каких блядей в этом сезоне на Куршавеле выебать. А то, что специально для постройки SSJ были построены целые цеха и производственные линии с современным оборудованием, созданы сотни рабочих мест, и что к проработке сабжа были привлечены одни из лучших в мире фирм — это всё, конечно же, пыль в глаза, а то и вовсе наглая ложь. Долгое время темп выпуска самолётов не превышал 12 машин в год при планах в 40-60, что есть настоящий ёбанный стыд, но в июне 2013 ГСС таки [превозмогли](#), и обещают теперь радовать мир свежим Суперджетом раз в 10 дней.

Тем не менее, как сообщается в [финансовом отчете «Гражданских самолетов Сухого»](#) за 2016 год, чистый убыток компании на 31 декабря 2016 года составил 474,9 млн долларов, накопленные убытки — почти 2 млрд. Сторонники отмазываются (небезосновательно) тем, что убытки — это абсолютно нормальное состояние для подобных проектов. Тут надо понимать, что убытки показываются в балансе, который является всего лишь отчётной документацией и не отображает реальной картины состояния производства, растянутого во времени на промежуток, больший чем межотчётный интервал. Приведём простой пример: производство летающего пепелаца модели «Суперджет» занимает от полутора до двух лет по грубым прикидкам, при этом заказчик не оплачивает производство самолёта — аванс не покрывает себестоимости производства, в результате чего предприятие должно идти на поклон в банк за кредитом. Так вот — в сферически идеальном случае мы сегодня берём кредит и запускаем в производство самолёт, а оплату за него мы получим только через два года, после того, как сдадим готовый самолёт заказчику. В общем и целом мы выплачиваем кредит банку, получаем N% прибыли, которую вкладываем в закладку уже следующих, например, двух самолётов, на постройку которых нам опять не хватает денег. Поэтому мы опять идём в банк, там получаем новые кредиты, строим самолёты, возвращаем кредиты, повторяем пока не надоест. А теперь добавьте к этому схемы лизинга, когда заказчик не сразу при приёмке отдаёт все деньги, а выплачивает их равными долями каждый месяц в течении пятнадцати, например, лет. Естественно, что при этом завод-производитель получит, например, на 25% больше денег за этот самолёт, чем при полном и своевременном расчёте. Однако в результате мы всё равно увидим стабильные операционные убытки у завода ежегодно, до тех пор, пока это предприятие вкладывает средства в строительство самолётов, проектирование новых, переоснащение производства и т. д. и т. п.

## Суперджет-галерея

### В картинках



Первый полёт  
(спойлер: Взлетел)



Испытание.  
Важно, чтобы  
вода не попадала  
в двигатели.



Armavia



Аэрофлот



Эта статья  
огорчает Погосьяна

Эта статья огорчает  
Погосьяна



хотя...

хотя...



He! Всё заебОК!

И. Д. ... С. О. И.



небесная туэовжа  
команда

Всё что осталось.



Тренажёр

Все трое —  
«Сухие»

Суперджет — с  
миру по нитке

Твоё мнение о  
Суперджете  
интересно этим  
людям

## В видео

[Sukhoi Super Jet 100](#)  
Презентация.

[MAKS 2011 Sukhoi Super Jet](#)  
Интересно, доработка под [бомбардировщик](#) с возможностью нанесения ударов с бреющего полёта предусмотрена?  
[Sukhoi Superjet 100](#)  
Пробежки по бассейну

[FFS SSJ100](#)  
Демонстрация работы Terrain and Traffic Collision Avoidance System на FFS, обратите внимание на выдерживание направления во время взлёта

[Испытания SSJ 100 при боковом ветре в Исландии.](#)  
Испытания при сильном боковом ветре

[SaM146 successful certification test program](#)  
Серия испытаний двигателя

## Примечания

- ↑ Региональный самолёт — это такая мелочь, которая обычно берёт на борт не больше 100 тушек, летает помедленнее [магистральных](#), а по дальности полёта не особо превосходит винтовые самолёты из малой авиации
- ↑ Во время продолжительной стоянки на морозе внутри двигателя конденсируются мельчайшие капельки воды. При запуске двигателя температура внутри одного мгновенно поднимается от минусовой до нескольких сотен выше нуля, поэтому вода не просто испаряется, а выстреливается в виде паровой струи.
- ↑ сегодня даже в отечественных [Тазиках](#) сотни импорта, а на западных самолётах «своего» ничуть не больше, чем в Суперджете. <sup>1</sup>
- ↑ 44 млрд рублей что, по сравнению с попилами [наших лучших друзей](#), копеечки для подобного проекта
- ↑ Embraer E-Jet — 0.82 Маха, Bombardier CRJ700 — 0.85 Маха, потолок соответственно 12.4 и 12.5 км

6. ↑ Это когда билетов продано больше, чем физически пассажиров влезает в самолёт — в расчёте на опозднунов и тех, кто потом поменяет дату. Но иногда они таки все оказываются у гейта, и требуют увезти их согласно купленным билетам...
7. ↑ На этой высоте даже полная разгерметизация не опасна.
8. ↑ LR — Long Range — версия с увеличенной дальностью полёта
9. ↑ Пострадавшие панели всё же поменяли потом на форме, дабы не пугать блоггеров.
10. ↑ Airbus и Boeing
11. ↑ Это как бы самая престижная тусовка для производителей и покупателей гражданской авиации
12. ↑ Сегодня КМ в авиастроении такой же мем, как [нанотехнологии](#) в РФ. И вообще, в региональном самолёте их применение экономически нецелесообразно — получается тупо удорожание конструкции в основном ради понтов, а не ради пользы

## См. также

- [Джетпак](#)
- [Попил](#)
- [Отечественный производитель](#)
- [Нанотехнологии](#)
- [ГЛОНАСС](#)

## Ссылки

- [Гламурный обзор SSJ](#)
- [Суперджет и Царь Всея Руси](#)
- [Реальность против домыслов](#)
- [Без покровителей и потребителей: куда летит региональный самолёт Sukhoi Superjet 100](#)



### Авиация

11 сентября Bf.109 De Havilland Comet Do a Barrel Roll Eyjafjallajokull F-117 F-19 Junkers Ju 87 Macross UH-1 Ураган War Thunder Аббревиатуры имени Медокса  
 Авиакатастрофа Авиакатастрофа/Классификация авиакатастроф Авианосец Авиасиммер  
 Ан-225 Аэрофлотовская курица Бермудский треугольник Взлетит или не взлетит?  
 Взрывающийся вертолёт Гагарин Генеральный Чернявски Джетпак Дирижабль Киров  
 Закон Мерфи Ил-2 Штурмовик Истребитель пятого поколения Ка-50 Камикадзе Карлсон  
 Качиньский Квадрокоптер Корейский Боинг Кравчучка Крайний Кукурузник Культ карго  
 Лётчик Ли Си Цын Леваневский Летающие коровы Летун космический Марш авиаторов  
 Ми-24 Мирный советский трактор Молитва Шепарда Муха Нестор НЛ-10 НЛО Олег Т.  
 Парашют Парашют Планёр Гимли Поделки из бумаги Полет Пауэрса  
 Посадка Ту-124 на Неву Суигинто Суперджет Сырно Ту-154 Ту-160 Чёрные вертолёты  
 Шмель летать не должен



### Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер  
 Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист  
 Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин  
 Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко  
 Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85 Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник  
 День жестящика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки  
 Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром  
 Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида  
 Колхозник Конструктор Кравчучка КраАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ  
 Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране

Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич  
Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива

w:SSJ100 en.w:SSJ100