

ООО
“ Международный морской
Аэропорт “ Маркизово ””
факс 812-7733735
тел- 8 951 6871315
What AP +79778965773
markizovo@mail.ru
Загребский-5-3-314
192284 Санкт-Петербург
ИНН- 7841347797
КПП-784101001
ОГРН- 5067847522463
ОКАТО-402895563000.
АО «Банк Тинькофф»
р/с 4070281000005550000107
кор/счет 3010181014520000974
БИК 04525974
ОКПО ,96774350 ОКВЕД 45-1. 63-23.1
№ 3 4-8-24 от 29.08.2024

Председателю комитета Государственной
Думы по промышленности

Гутеневу В.В

Председателю Российского союза
промышленников и предпринимателей
ШОХИНУ А.Н.

Котельническая набережная, дом 17,
г. Москва, 109240

Первому заместителю Министра
Российской Федерации по развитию
Дальнего Востока и Арктики

Гусейнову Г.Г.

О развитии проекта ремоторизации самолета Як-40. для Арктики

Уважаемые Господа!

Сегодня в России имеются проблемы с авиацией, а региональная авиации практически развалена, но Як-40 все еще летает в Вологодском предприятии, Ранее он активно эксплуатировался не только в СССР: в 1972 году сертификат летной годности выдали Италия и ФРГ, и Як-40 стал первым советским самолетом, использовавшимся странами капиталистического лагеря. С 1970-х Як-40 эксплуатировался в 19 странах мира. Сегодня ОАО Российская авиакомпания «ЭРЛЕН» получило предложение купить Несколько годных к полету Самолетов ЯК-40 которые в летной годности и могли бы эксплуатироваться с последующей ремоторизацией. Это даст возможность ОАО «ЭРЛЕН» получить сертификат Эксплуатанта а в дальнейшем эксплуатировать новые модернизированные самолеты.

Начальник отдела стратегического развития и корпоративного управления Департамента авиационной промышленности Минпромторга России Штеников М. В. сообщил мне что Минпромторг отдал приоритет развитию **Самолету ТВРС-44 "Ладога"** Мы с ним долго обсуждали перспективу производства модернизированных самолеты. Як-40. Я говорил что реактивный самолет более перспективней чем турбо винтовой да дальность полета вдвое превышает ТВРС-44 также преимущество в скорости и высоте полета а посадочные и топливная эффективность одинаковая А что касается двигателя которую планируют установить на ТВРС-44 он остановил продвижение самолета Ил 112.

Наконец он меня понял и мы пришли к мнению, что Нужно продвигать Этот самолет и посоветовал обратиться в Госдуму к Председателю комитета по промышленности Гутеневу В.В. для поддержки проекта.

Крайне важным остаётся вопрос с двигателями, в период напряженных отношений с американской стороной и санкциями. Но я договорился и передал в Стамбул адрес Швейцарской компании, а они договорились о поставки этих двигателей в Стамбул. А потом в Россию.

Конечно в перспективе предполагается, что эти американские двигатели Honeywell смогут успешно заменить на отечественные АИ-222-25. Но для этого необходимо провести новые

исследование и разработки, но почему-то в этом нет финансирования. Конечно есть Госпрограммы КИП и КППК которые организует Минпромторг, но не для нас, поэтому я предлагаю, так работа уже выполнена и оплачена, то можно было бы запустить сборку за этих самолетов границей, причем оставить технологию изготовление коплектиующих. кроме двигателей и авионики. Это поможет продлить его международный сертификат типа. А в дальней подтвердить его и в России. И уже после производить русифицированный самолет в России. После проведения необходимых доработок в Сибирском НИИА

Тут надо заметить. При такой топливной экономичности и дальности полёта, самолёт вполне способен с тридцатью пассажирами на борту вылететь из Новосибирска и затем приземлиться в Москве! А из Петербурга, самолет был бы очень востребован в полярных районах особенно там где нет иного транспорта кроме самолета.

Сравните с тем, на что сделали приоритет, ТВРС-44, надеюсь, это не значит отказываться от Як, который все еще летает и надеюсь после реновации будет летать еще до скончания века.

В свое время сделали приоритет на самолет SSJ 100. Да получился хороший самолет, но не для российского рынка. Для России нужен был ТУ-334.

Сравните характеристики самолета ТВРС-44 "Ладога" с характеристиками ЯК-40 и его аналогов.

Основные характеристики самолета ТВРС-44 "Ладога"

	СРТ 40ДТ	ЯК-40	ЯК 40 МС	ТВРС-44
Размеры				
Стоимость самолета млн.\$	5-6	0.1-0.22	2-3	7-8
Длина (м)	20	20.36		22.83
Размах крыла (м)		25		26.00
Высота (м)	6.5	6.5		8.32
Вес				
Макс. взлетный вес (кг)	12900	\$17200	14700	17 000
Макс. коммерческая загрузка (кг)	3200	3240	3200	45000
Летные данные				
Макс. дальность полета (км)	5500	2200	4800	2 200
Дальность полета с макс. загрузкой (км)	4500			1 200
Макс. крейсерская скорость (км/ч)	650	510	560	460
Максимальная скорость (км/ч)	750	540	580	480
Потолок (макс. высота полета) (м)	10000	7000	9000	7 200
Двигатели	TFE731-5BR, 2 x 2154 л.с.	3 Аи-25 1500 кгс	TFE731-5BR, 2 x 2154 л.с.	TB7-117CT-02, 2 x 2400 л.с.
Расход топлива	500	1300	500	900
Пассажирский салон				
Кол-во кресел (эконом)	19-40	28		44
Ширина салона (м)				2.60
Высота салона (м)				1.90

Минпромторг по моему мнению опять наступает на грабли. они пишут, что отдает приоритет самолету «Байкал» и «Ладога» последний копирование убыточного самолета L-610 /вместо того, чтобы что бы признать ошибочность покупки этого европейского предприятия продолжают его финансировать, я не говорю, что надо его остановить как остановили ТУ-334 в угоду фирмы Сухого.. раз уж начали надо доделывать Но это не тот самолет который при его малой дальности полета может заменить СРТ40ДТ для работы в Арктики и Дальнего Востока

Прошу:

- Оказать содействие по возможности в финансирования покупки самолетов ЯК-40 с базированием на Аэродроме «Пушкин» с последующем его ремоторизацией.
- Оказать содействие перед Министерством обороны о передачи участка не нужного им Аэродрома «Сиверский», в ведения Россимущества. А в дальнейшем. С последующим созданием производства русифицированного СТР40ДТ. На этом аэродроме.
- В соответствии с программой КППК в целях выхода российской авиапромышленности на международный рынок и развития конкурентно способности прошу оказать содействие на развитие сборочного производства на базе Сухумского аэродрома . Бабушара . Что дает возможность производить сборку самолетов Як40МС с использование иностранных комплектующих без огласки на санкции.

С уважением и надеждой на понимание и развитие Региональной авиации в СЗФО.



Генеральный директор

Кузнецов Н.А.