

## **Экс-глава Минобороны Сердюков возглавил совет директоров ОАК**

**Главой ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ПАО «ОАК»), которая производит самолеты Sukhoi Superjet, стал экс-министр обороны Анатолий Сердюков. Он сменил на этом посту главу Минпромторга Дениса Мантурова.**

Назначение произошло на фоне трагедии. 5 мая во время экстренной посадки загорелся следовавший рейсом Москва – Мурманск SSJ-100, погиб 41 человек.

Решение о назначении экс-министра было принято советом директоров на заседании 8 мая. Состав совета также новый – он был избран на внеочередном собрании акционеров 29 апреля.

Анатолий Сердюков был министром обороны России с 2007 по 2012 год. Он был отправлен в отставку Президентом России Владимиром Путиным на фоне расследования дела о махинациях в ОАО «Оборонсервис».

Против бывшего министра было возбуждено дело о халатности в 2013 году. Сердюков своей вины не признал, и в 2014 году был амнистирован.

В последние годы Анатолий Сердюков работает на различных постах в авиационной промышленности. Он возглавляет авиационный кластер корпорации «Ростех», входит в состав совета директоров АО «ОДК», АО «Вертолеты России», АО «Технодинамика», АО «КРЭТ».

В июне 2017 года Сердюков также стал членом совета директоров КамАЗа и вошел в совет директоров ОАК.

При этом ранее Анатолий Сердюков активно критиковал российский авиапром за сумасшедшие издержки. Так, на рабочем заседании Госдумы по правовому обеспечению развития организаций ОПК (организации оборонно-промышленного комплекса) он заявил о потере конкуренции в авиастроении и о завышении цен на продукцию российских авиапредприятий. По его словам, многие промышленные производства в авиапроме годами «не загружены даже на 50 %, а некоторые и ниже».

«Сумасшедшие издержки ложатся на небольшой объем продукции, который мы выпускаем. Стоимость у нас сразу (более) завышенной получается, чем аналоги зарубежные. Я про качество даже не говорю, потому что отработать качественно на маленьких объемах практически невозможно, – объяснил Сердюков. – Могу сказать, что Airbus запустила новый проект A-350, выпускает 16 машин в месяц. Мы и 10 % этого не делаем», – добавил он.

ПАО «ОАК» занимается разработкой, производством, реализацией, сопровождением эксплуатации, гарантийным и сервисным обслуживанием, модернизацией, ремонтом и утилизацией авиационной техники гражданского и военного назначения. Объединяет в своем составе крупнейшие российские авиастроительные предприятия. ОАК, в частности, производит самолеты Sukhoi Superjet (SSJ).

При этом у самолета SSJ-100 обнаружился целый ряд проблем в технической эксплуатации.

5 мая рейс SU-1492, следовавший по маршруту Москва – Мурманск, был вынужден после взлета вернуться в Шереметьево, где после жесткой посадки загорелся. Следственный комитет сообщил, что из 78 человек на борту выжили 37.

В «Гражданских самолетах Сухого» (ГСС) рассказали, что самолет выгорел полностью.

Было возбуждено уголовное дело. Причины произошедшего не были названы.

В заявлении аэропорта Шереметьево отмечалось, что «после взлета экипаж доложил о

неисправности и принял решение вернуться в аэропорт вылета».

В экстренных службах говорили, что основная версия случившегося – удар молнии, после которого отказала автоматика. Метеоусловия в момент ЧП действительно были неблагоприятными, однако последний раз молния становилась причиной аварии самолета несколько десятков лет назад.

У самолета SSJ-100 и ранее обнаруживались многочисленные технические проблемы. Так, в октябре прошлого года самолет Sukhoi Superjet-100 авиакомпании «Якутия», выполнявший рейс из Улан-Удэ, после приземления выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. У лайнера подломились стойки шасси.

В ноябре 2018 года авиакомпания Brussels Airlines отказалась от самолетов Sukhoi Superjet-100 по причине частых отказов и отсутствия перевода ряда руководств по эксплуатации с русского языка. В феврале стало известно, что единственный европейский эксплуатант SSJ-100 ирландская CityJet прекращает лизинг российских самолетов из-за частых поломок лайнеров.

Хотя правительство не ввело ограничения на полеты SSJ-100, в последнее время рейсы этого самолета активно отменяют по всей России.

Объективно Sukhoi Superjet-100 – лучшее, что на сегодняшний день получилось у отечественного авиапрома, но по мировым меркам это неудачный самолет, отмечал ранее в интервью «Газете.Ru» эксперт Высшей школы экономики Андрей Крамаренко.

При этом разработка SSJ-100, по официальным данным, обошлась ГСС в \$2 млрд. Именно эту сумму называл глава Минпромторга Денис Мантуров.

***(www.gazeta.ru)***