

Вýробце letadel z let 1990-2000 a jeho Hořící pravda o spiknutí proti Tu-214

 putin-today.ru/archives/216128

1 октября 2024 г.

Letadlo Tu-214

© Flickr/ Jos? Luis Celada Euba

Dnes stránka Pulse přetiskla materiál z Business Newspaper. Rozsáhlý rozhovor s Nailem Khairullinem, který v letech 1996-2007 vedl Kazaňskou leteckou výrobní asociaci (KAPO). Více než sto řádků materiálu. Vybral jsem ale jen ta místa, která souvisí s tématem uvedeným v nadpisu

Наиль Хайруллин: «Делается все, чтобы не пустить Ту-214 в гражданскую авиацию»



 3.4K  15:25 - 30/Сен/24  **Herrero** 



В начале 2000-х, когда в первый раз пытались начать серию Ту-214, для этого не хватило одного усилия, уверен Наиль Хайруллин, в то время генеральный директор КАПО им. Горбунова. В интервью «БИЗНЕС Online» он рассказал о том, как американцы приглядывали за строительством Ту-214 и Ту-160, почему президент «Ту» Игорь Шевчук умолял его не злить федеральных чиновников пропагандой «тушек», какой заказ спас предприятие и что он думает о приходе в «Туполев» Константина Тимофеева.



Za Khairullina závod zahájil sériovou výrobu Tu-214 (experimentální letoun startoval pod Litvínovem) - vyrobeno bylo 10 letounů.

"Kdyby se Kazan nepředváděl s letadly"

— Nail Gumeroviči, dnes jsme svědky druhého pokusu o zahájení sériové konstrukce Tu-214. Jak realistické to bylo dříve, na konci 90. let – v polovině 21. století?

"Doslova jedna snaha nestačila, a to navzdory skutečnosti, že existoval silný odpor." Kdybychom podepsali smlouvu s Íránem, k čemuž už byl připraven, **nikdo by nám v tom nemohl zabránit.**

Když Mintimer Šaripovič (*Mintimer Shaimiev - první prezident Tatarstánu, státní rada Republiky Tatarstán* - pozn. red.) cestoval do zahraničí, vždy s sebou bral šéfy továren, které mohly navázat vztahy s jinými zeměmi. Takže v roce 1997 jsem přišel do Íránu. Pak jsme tam letěli předvést Tu-214. Ve svém kokpitu řekl o letadle šéfovi jejich exportní rady, Ahmadínežádovu bratrovi (*Mahmúd Ahmadínežád - prezident Íránu v letech 2005-2013* - pozn. red.) a také šéfpilotovi prezidentské posádky. Ale nic se nepohnulo, dokud jsem nebyl představen jednomu z členů rady starších. Poté se okamžitě zapojilo íránské ministerstvo obrany, které je zodpovědné za veškeré letectví.

Pak jsem tam nejednou zavítal, už z iniciativy Íránců. Když jsem viděl leteckou továrnu v Isfahánu, kde už tehdy byly pětiosé stroje, uvědomil jsem si, že je tam velký prostor pro rozvoj. Šlo o to, že dodáme prvních 20 letadel, předáme je k údržbě, vyškolíme personál a pak začneme společnou výrobu. Navíc je důležité, že Tu-214 byl spárován s Tu-334.

S ředitelem závodu jsem vycházel dobře. Když řekl, že má 1 tisíc hektarů půdy a stejné množství je rezervováno, zeptal jsem se: „Jakou daň z půdy platíte? Podíval se na mě, jako bych byl blázen: „Dali mi 140 milionů dolarů na vybavení a my jsme vrátili jen část a hlavní dluh nesl stát.“ To je vládní politika!

Nebylo snadné se dohodnout ani s Íránci — uzavření smlouvy trvalo 7 let. V závěrečném období přijeli do Kazaně dva jejich náměstci, podepsal jsem smlouvy, které přinesli. Na jejich základě Íránci připravili dopis podepsaný Ahmadínežádem adresovaný Vladimíru Putinovi s žádostí o podporu projektu. Ale o jeho osudu už bylo někde rozhodnuto: tito úředníci byli přijati velmi chladně a nebyl jsem to já, kdo byl poslán pokračovat v jednání, **ale osoba... nesprávné národnosti pro Íránce.** Pochopili poselství a tím náš vztah skončil. Kdyby byla smlouva podepsána, život závodu by dnes byl úplně jiný: byly by zakázky, měna, vývoj letadla, závodu a montážníků.

— Proč byli Íránci přijati chladně?

- Myslím, že to byly pokyny z Moskvy - **kdyby se Kazaň nepředváděla s letadly**

|

No, tohle všechno je velmi, velmi zajímavé. O tom, jak Američané viděli obrovské letadlo ze satelitu na otevřeném prostranství v Kazani (a to zasahovalo do výroby... čím?). O tom, jak jim nebylo umožněno uzavřít smlouvu na Tu-214 s Íránci. Konspirační teorie o žárlivém ruském centru, které nedovolilo Tatarům z Kazaně obchodovat s Íránci. O neúspěchu smlouvy odkázáním Žida na jednání.

Do Khairullinova rozhovoru také vklouzly některé nepohodlné detaily. Ukazuje se, že super-duper-patriotický a téměř polosovětský Tu-214 z počátku tisíciletí byl vybaven americkou avionikou.

U Dalavie byl Tu-214 spokojený, létalo se normálně, jako později u Transaera. Co však bylo selhání, byla služba. Tento problém zažila i armáda. Když jsme letěli do Malajsie na výstavu, tamní lidé nám řekli: vaše stíhačky odmítneme – není tam žádná služba, žádné náhradní díly. Nejdůležitější je totiž uvést auto zpět do provozu do 24 hodin. Když letová jednotka Chabarovského Tu-214 selhala v Soulu, musela být z prototypu odstraněna a odeslána do Koreje. **Ale Tu-214 dovezl letové a navigační vybavení a my jsme okamžitě dostali poznámku z USA :** „Porušili jste dohodu – poslali jste jednotku do jiné země.“ Tedy již v té době uměli ovládat na dálku.

Na rozdíl od současného pokusu ~~o oživení~~ vytvořit z velké části nový Tu-214 s ruským vybavením. Ať už je pokus úspěšný nebo ne. To druhé plně uznávám (uvidíme), ale to nijak nezruší historický fakt, že, jak se ukazuje, „správný“ vlastenecký Tu-214 (za to posraný liberálními kompradory z Centrum, jo) netrpělo přílišným nahrazováním dovozu... No, to je vše...

Opakuji, je to všechno velmi, velmi zajímavé.

Ale vidíte, než odhalíme a odsoudíme federální buržoazní liberální kompradory, kteří přistřihli křídla rudému řediteli (v 80. letech vedl továrnu na plstěnou plsti) Khairullinovi a dělnicko-vlasteneckému (ne) Tu- 214, vraťme se o 17 let zpět. A zjistíme, jak se závod pod vedením zapáleného patriota a silného obchodního manažera

vypořádal s již uzavřenými smlouvami.

Takhle před 17 lety buržoazní pisálci novin pomlouvali důvody Khairullinova odvolání z funkce ředitele KAPO.

11.10. 2007

Jak se Kommersant dozvěděl, Federální agentura pro průmysl (Rosprom) přijala rezignaci 63letého Naila Khairullina, generálního ředitele FSUE KAPO pojmenované po Gorbunovovi, kterou podal před týdnem. Podle oficiální verze pan Khairullin odchází do důchodu, **ale s největší pravděpodobností je jeho propuštění způsobeno nedodáním 10 letounů Tu-214 AK Transaero**. Očekává se, že KAPO povede výkonný ředitel KamAZ OJSC Vasil Kayumov.

Informaci o chystané změně vedení FSUE KAPO pojmenovaného po Gorbunovovi potvrdilo Kommersant oddělení leteckého průmyslu Rospromu a vláda Tatarstánu. "Oficiální příkaz od šéfa Rospromu o odvolání Naila Khairullina z funkce generálního ředitele KAPO ještě nebyl podepsán," vysvětlil Rosprom Kommersantu a zdržel se dalších komentářů. Sám generální ředitel KAPO byl včera pro tisk nedostupný: hovory na jeho mobilním telefonu odpovídala dívka, která Kommersantu řekla, že „teď není nejlepší čas mluvit, protože generální ředitel je nemocný“.

Podle zdrojů z kruhů leteckého průmyslu vláda Tatarstánu na začátku týdne navrhla Rospromu kandidaturu výkonného ředitele KamAZ OJSC Vasila Kayumova na post šéfa KAPO. Podle neoficiálních informací vedení Rospromu jeho jmenování schválilo, ale dosud nebyl vydán odpovídající příkaz. „Procedura jeho jmenování ještě nebyla dokončena. Nic ale nebrání jeho přechodu na KAPO, protože změna šéfa největší letecké společnosti probíhá po dohodě s nejvyšším vedením Tatarstánu,“ tvrdí vláda Republiky Tatarstán.

Rosprom tak vlastně přijal rezignaci pana Khairullina, který stál v čele KAPO od roku 1996. **Pod ním od roku 2001**, kdy začal leasing letadel, **KAPO postavilo osm Tu-214** a za účasti OJSC Financial Leasing Company (FLK) převedlo 5 letadel chabarovské letecké společnosti Dalavia a dvě krasnojarské letecké společnosti Krasair. **V únoru 2005 byla navíc podepsána dohoda o dodávce 10 letounů Tu-214 pro Transaero. Na základě kontraktu v hodnotě 300 milionů dolarů KAPO slíbilo dodat první letoun v prosinci 2005, a to navzdory skutečnosti, že cyklus výstavby Tu-214 je 18 měsíců. KAPO zaručovalo rychlou expedici tím, že jedno letadlo bylo již ve vysokém stupni připravenosti (cca 80%) a zbývalo jen dokončit jeho konfiguraci. Ve skutečnosti však byl první a zatím jediný Tu-214 Transaero dodán v dubnu 2007. Podle plánu měly být další čtyři letadla k dispozici leteckému dopravci v roce 2006, zbytek - do roku 2008. Dříve pan Khairullin vysvětloval zpoždění dodávky letadel tím, že finanční zdroje na jejich stavbu jsou soustředěny ve FLC, nikoli v KAPO. Vládní zdroj však tvrdí, že prostředky na 4 vozy pro Transaero převedl zákazník přímo do závodu.**

Podle pozorovatelů to bylo selhání smlouvy s Transaero, a nikoli odchod do důchodu, jak tvrdí zdroje z vlády Republiky Tádžikistán, co se stalo skutečným důvodem rezignace pana Khairullina. **Bývalý šéf Rospromu Boris Alešin v srpnu tohoto roku v Kazani vyjádřil nespokojenost s tím, že „závod dodal pouze**

jeden Tu-214, zatímco plán (pro rok 2007 - Kommersant) počítal s výstavbou pěti, “ a premiér, který ho doprovázel, ministr Republiky Tatarstán Rustam Minnikhanov poté uznal nároky za spravedlivé.

V roce 2000 se liberální kompradoři z Centra tak horlivě **bránili** urychlení výroby Tu-214, že **Khairullina vyhodili za... úplné přerušení výroby Tu-214 v rámci prvního velkého (a domácího!) kontraktu. Je to logické, ne? To sabotéři dělají vždycky.**

Je jasné, že jde o temnou záležitost. Nyní, v roce 2024, bych rád vytáhl plamenné projevy vlasteneckého vlastence se selektivní pamětí, který byl vyhozen před 17 lety... Nyní bych rád lhal o tajných pramenech spiknutí s cílem narušit potenciální smlouvu s Íránci, navzdory tomu, že náš Pravdorub ztroskotal na již existující smlouvě s Rusy.

Půjdu si přečíst ještě pár vzpomínek silných obchodních manažerů, zelenější trávy než nyní, vlhčí vody a jak později bez nich byla voda zničena a tráva byla vykouřena.

Účetní

<https://aftershock.news>

Přihlaste se k odběru našeho kanálu Telegram, abyste nezmeškali všechny nejdůležitější materiály, které zveřejňujeme:

https://t.me/putin_today