

# Himmliche Hoffnung

Autor: Florian Willershausen, Moskau



Mit dem „Suchoi Superjet 100“ will die russische Flugzeugindustrie ihr Comeback auf dem Weltmarkt feiern. Der Hersteller verspricht internationale Standards und hat Boeing als Berater an der Konstruktion beteiligt. Doch die Rechnung kann nur aufgehen, wenn der Regionalflieger auch im Westen zum Verkaufsschlager wird.

**Wladimir Putin** will ihn nicht. Ausgerechnet Putin. Russlands Premierminister bekommt in den nächsten Monaten sechs Flugzeuge vom Typ Tu-334. Der Kerosinfresser aus dem Hause Tupolew, der seinen Erstflug bereits im Februar 1999 hinter sich brachte und bis heute kaum Abnehmer gefunden hat, wird demnächst im Dienste der russischen Regierung fliegen.

Damit entschied sich Putin gegen den „Suchoi Superjet 100“, das brandneue Aushängeschild des darbanden nationalen Flugzeugbaus. Begründung: Es steckt zu wenig Russland drin. Das ist – objektiv gesehen – richtig: Rund 80 Prozent der Komponenten stammen von ausländischen Unternehmen. Die ungewohnt enge Kooperation mit internationalen Partnern ist die einzige Chance für Russland, endlich wieder konkurrenzfähige Flugzeuge auf dem Weltmarkt zu platzieren.

Im kommenden Sommer soll der Superjet mit knapp einjähriger Verspätung ausgeliefert werden. Mit dem Erfolg des Regionalfliegers wollen die Russen sich und

der Welt beweisen, dass sie noch immer brauchbare Flugzeuge bauen können.

Die erste große Neukonstruktion seit dem Kollaps der Sowjetunion soll Auftakt eines anspruchsvollen Projekts sein: Die russische Staatsholding OAK, in der Suchoi und alle anderen namhaften Hersteller zwangsvereinigt wurden, will bis 2025 mit einer Reihe neuer Modelle zum drittgrößten Flugzeugbauer der Welt aufsteigen – hinter Boeing und Airbus, aber vor Embraer, Bombardier und den Chinesen. Mit aller Macht treibt



**Vollmundige Versprechen:** Suchoi-Chef Michail Pogosjan strebt hohe Marktanteile an.

der Kreml die Branche voran: 162 Milliarden Euro will der russische Staat bis dahin in die „Vereinigte Flugzeugbau-korporation“ OAK pumpen.

Insbesondere im Regionalsegment rechnen sich die Russen gute Chancen aus. Doch auch dort hängt der Erfolg davon ab, dass sich die Maschinen außerhalb Russlands verkaufen lassen. Und daran haben Branchen-Experten bislang ihre Zweifel. Hersteller wie Tupolew, Iljuschin, Jakowlew oder Irkut haben bislang eines gemeinsam: Ihre Modelle sind zu massig, zu durstig, zu wartungsintensiv und dadurch im Betrieb zu teuer. Außerdem mangelt es nach der Auslieferung am weltumspannenden Bodenservice. Deswegen sind bei westlichen Airlines praktisch keine russischen Flugzeuge im Einsatz.

**All diese Probleme** will Suchoi gelöst haben. Doch die großen Kunden warten noch ab, wie sich die russischen Flieger im Praxiseinsatz bewähren. Die 115 bisher eingegangenen Bestellungen für den Superjet kommen überwiegend von GUS-Airlines. Als einzige westliche Gesellschaft hat die italienische Itali zehn Exemplare geordert. Die indonesische Regionalfluglinie Kartika bestellte kürzlich 15 Flieger.

Das ist verhältnismäßig wenig angesichts der vollmundigen Versprechen von Suchoi-Chef Michail Pogosjan. Der 52-Jährige will mit dem Superjet langfristig im Segment der Regionalflugzeuge einen Weltmarktanteil von 15 bis 17 Prozent erreichen. Pogosjan hat keinen Zweifel daran, dass auch die anspruchsvollen



**Über den Wolken:** Der „Superjet 100“ sei „absolut konkurrenzfähig“, so das Management des russischen Unternehmens, das mit der Maschine 17 Prozent des Weltmarktes erobern will.

vollen Westler Vertrauen in das neue Vehikel gewinnen: „Ich weiß, dass der russische Flugzeugbau im Westen nicht das beste Image hat.“ Doch der Superjet unterscheidet sich technisch nicht von Boeing oder Airbus. Er werde nach internationalem Standard produziert und sei „absolut konkurrenzfähig“.

**Mehr Platz und Komfort** soll der Jet dank seiner breiteren Kabine im Vergleich zu den Regionalfliegern von Embraer und Bombardier auf jeden Fall bieten. Den reibungslosen After-Sales-Service will die italienische Alenia Aeronautica garantieren, die auch die Vermarktung im Westen übernimmt. Im globalen Wettbewerb will Suchoi vor allem mit dem Preis punkten: Rund 16 Millionen Euro kostet die Maschine laut Liste. Wenn die Produktion im Jahr 2010 hochgefahren ist, will Suchoi 70 Stück pro Jahr verkaufen. 2013 soll das 900-Millionen-Euro-Projekt die ersten Gewinne abwerfen. Michail Pogosjan hat in den vergangenen Monaten zahlreiche Vertreter führender Fluggesellschaften durch das

Suchoi-Werk im Fernen Osten geführt, darunter auch Mitarbeiter der Lufthansa. Sie sollten mit eigenen Augen sehen, dass Flugzeuge in Russland nicht mehr nach altem Muster gebaut werden. Zu Sowjetzeiten dachten Flugzeugingenieure so: Bauen wir mal ein neues Flugzeug, und dann schauen wir, wem wir es verkaufen.

Für den Superjet hat Suchoi weitreichende Marktanalysen angestellt, Designvorschläge westlicher Kunden berücksichtigt und einen durchdachten Businessplan aufgestellt. All das ist ein Novum für Russland, dessen geniale und hemdsärmelige Ingenieure früher vor keinem noch so ambitionierten Projekt zurückschreckten. Im Hangar der Flugzeugbauholding steht zum Beispiel ein russisches A380-Konkurrenzmodell – mit faltbarem Flügel und Platz für bis zu 1 000 Passagiere. Es wäre jedoch niemals rentabel gewesen.

Im neuen Jahrtausend sind Russlands Flugzeugbauer wieder auf dem Boden der Tatsachen angekommen. Deswegen hat der Suchoi-Konzern, bislang eher



**Wie bei Boeing und Airbus:** Technisch unterscheidet sich das Flugzeug nach Angaben von Flugzeugbauer Suchoi nicht von westlichen Vorbildern und entspricht internationalen Standards.



**Kampfjet-Erfahrung:** Suchoi-Ingenieure hatten bislang vor allem Flugzeuge für militärische Zwecke gebaut. Mit Boeing-Technikern als Beratern entstand eine Zivilmaschine „wie eine kleine Boeing“.

als Produzent von Kampfjets hervorgetreten, erfahrene Ingenieure von Boeing als Berater engagiert. Die Amerikaner haben großen Anteil daran, dass der Vogel überhaupt fliegt. Deren GUS-Chef Sergej Krawtschenko sagt schmunzelnd: „Er sieht aus wie eine kleine Boeing.“ Die Russen haben zwar alles selbst konstruiert, doch Boeing hat über die Pläne geschaut und bewertet, was richtig und was falsch gemacht wurde. Außerdem unterstützten die Amerikaner das Projekt mit Marktanalysen, Managementschulungen und Qualitäts- und Sicherheitsprüfungen.

**Bis auf Weiteres** werden Boeing und Airbus versuchen, den russischen Markt wie bisher unter sich aufzuteilen. Außerhalb der Regionalflieger-Nische, in der die beiden Großen nichts anzubieten haben, liefert Russland kein international konkurrenzfähiges Flugzeug. Zwar hat die staatliche Holding OAK die „Iljuschin 96“ im Angebot, die mit westlichen Turbinen ausgestattet wurde und theoretisch mit Airbus A330/A340 und Boeing 767/777 konkurrieren könnte. Tatsächlich ist die Maschine aber so unwirtschaftlich im Betrieb, dass Aeroflot sich nach ersten Erfahrungen weigerte, sechs weitere bestellte Maschinen abzunehmen. Selbst bei der ehemaligen Sowjet-Airline drücken die Einkäufer nicht mehr alle Augen zu. Solche Fluggeräte lassen sich bestenfalls der Regierung verkaufen. Dort ist der Anteil nationaler Ingenieurskunst das Kriterium, nicht der Spritverbrauch. ←



## ↘ Mit dem Superjet zur Nummer 3 der Welt

Der Superjet 100 entsteht in den Werken der „Sukhoi Civil Aircraft Company“, die rund 1500 Mitarbeiter beschäftigt. Das Unternehmen wurde im Jahr 2000 zur Entwicklung eines wettbewerbsfähigen Passagierflugzeugs gegründet. Der Hersteller aus Moskau mit Werken in Woronesch, Nowosibirsk und Komsomolsk am Amur gehört mehrheitlich zur Luftfahrt Holding „Sukhoi“. Dieses Unternehmen gilt als erfolgreichster Kampfflugzeughersteller Russlands. Mit den Erlösen aus diesem Kerngeschäft wurde die Entwicklung des Superjets zum Teil querfinanziert. An der Zivilflugzeugsparte ist Alenia Aeronautica aus Italien mit 25 Prozent beteiligt. Die Kampfjet-Schmiede von Suchoi ist derzeit der größte Umsatzbringer in der Flugzeugbau-Korporation OAK. Unter dem Dach des Staatskonzerns soll die Kompetenz russischer Flugzeugbauer wie Tupolew, Iljuschin, Jakowlew und Irkut gebündelt werden. Diese Unternehmen wurden nach und nach mehrheitlich in die OAK überführt. Der Superjet soll das erste wettbewerbsfähige Flugzeugmodell werden, das in Russland seit dem Ende der Sowjetunion gebaut wurde. OAK rechnet bis zum Jahr 2024 mit Marktanteilen von 15 Prozent bei Regionalflugzeugen. Bis 2025 soll Russland zum drittgrößten Flugzeugbauer der Welt aufsteigen.