

Карго-культ МС-21 в России: улетают только миллиарды

Глава «Ростеха» Сергей Чемезов сообщил, что самолет Superjet 100 думают переименовать. Проблема, конечно, в названии! А не в том, что из-за отсутствия запчастей несчастные покупатели вынуждены были организовывать технический каннибализм и разбирать часть этих машин, чтоб поднимать в воздух хоть какие-то. А что, будет какой-нибудь «Лътун» или «Ярило». Или Пу-100. Прекрасно звучит!

Впрочем, опытный Сергей Викторович совершенно четко сформулировал суть нынешней авиационной идеологии. Новые самолеты – это инструменты пиар-воздействия на население. Поэтому и проблемы решаются специфически. Дальше можно еще и конкурс какой-нибудь организовать в стране на лучшее название. Или рисунков.

МС-21 – вообще первый в мире самолет на патриотической тяге. А может, уже периодически устраивать его торжественную выкатку на сцену под аккомпанемент, да и все? Можно даже руками толкать незаметно. Всех и затрат будет, что пару миллионов Денису Мацуеву заплатить. И все довольны. Страна летит вперед.

Так нет, при отсутствии до сих пор серийного производства МС-21 на разработку уже потрачено, как минимум, 158 миллиардов рублей. Больше чем вдвое больше первоначальной государственной сметы. А до 2025 года хотят освоить всего 437,4 миллиарда. И что-то подсказывает, что сумма не окончательная. Даже при самом хорошем раскладе машина никогда не окупится.



Сам коллектив иркутского авиазавода, как видно, далек от этого большого авиационного финансового праздника. Там и раньше зарплаты не поражали воображение, а сейчас господин Чемезов предрек сокращения.

К тому же, сейчас ведется речь о разделении производства в ОАК на гражданскую, военную и транспортную части. МС-21 делает «Иркут». Это как взять, к примеру, производителя танков и заставить его завтра делать автобусы. Да чтоб с мировыми лидерами конкурировали!

Итак, в 2016 году организовали искрометную презентацию МС-21 в Иркутске. Начало серийного производства МС-21 запланировали на 2017-й, но перенесли на 2018-й, на 2020-й, на 2021-й... Сейчас уже говорят и о 2025-м. По данным на сентябрь 2019-го, три самолета проходят летные испытания, еще четыре – стендовые. Всё. И штат еще сократят.

Чтобы хоть как-то ввязаться в запланированную конкуренцию с Airbus и Boeing, нужно обеспечить производство на уровне хотя бы трети от их объемов. Это – еще не говоря о качестве. Каждая из этих компаний производит в год примерно по 650-700 машин. Почти по две штуки в сутки, попросту.

То есть в России надо делать хотя бы одну за два дня. Плюс, чтобы морально убить, как запланировано, Boeing, надо и не отставать в гарантийном обслуживании, на котором погорел SSJ-100. Boeing привозит нужную деталь в любую точку планеты за 12 часов и компенсирует затраты на ремонт, если эксплуатант провел его сам.

Потянет ли такое «Иркут»? А машина должна проводить в воздухе не менее 12 часов в сутки, иначе – убытки. Недаром аэрофлотовская дочка, «Победа» отвертелась от покупки 30 MC-21 и перекрестилась. Впрочем, ей и бояться было нечего, потому что товара нет в природе.

Как и говорит Сергей Лавров, санкции против России бесполезны, но без американских движков проходить международную сертификацию, чтобы продавать MC-21 за рубеж, придется с отечественными двигателями. Перейти на серийный выпуск модернизированных двигателей ПС-12 1999 года выпуска – ПД-14 – в России хотели еще в 2016-м. Но их до сих пор собирают штучно и вручную.

Главным же достоинством MC-21 на рынке должно было стать карбоновое крыло, дающее как минимум прочность алюминиевого при низком весе. Ни технологий его производства, ни композитных материалов нужного качества в момент проектирования у «Иркута» не было.

В России в принципе потребление композитов составляет около 0,5—2% от мирового объема, и опыта нет. Импортные поставки прекратились из-за санкций. Китайцы аналогов нужного качества не делают. Даже если как следует взяться самим без распилов, если взять девять женщин, ребенка за месяц не родишь. Недаром испытания MC-21 проводят в «щадящем режиме», маракуя над не выдерживающими предельных нагрузок элементами. Тестовая программа – длительное и затратное дело. А рынок не ждет.

И не надо забывать про китайский Comac C919, основной конкурент нашего «убийцы «Боингов». В 2021-м китайцы выходят на массовое производство этого лайнера и набрали уже почти тысячу заказов. Санкции их не давят, с Россией совместное производство дальнемагистральных самолетов Comac уже наладила. Научатся тому, что у нас еще не забыли.

Впрочем, в активе и осталось-то немного. Россия даже не делает сама пассажирских кресел и интерьеров салона.

А может, уже прекратить качать неизвестно куда миллиарды под мацуевский аккомпанемент? И признать официально, что у нас под звуки распила потеряны сложные производства и инженерная школа, разбежались кадры, остались единицы, пенсионеры? И надо начинать путь сначала, а не врать населению насчет головокружительных успехов? Признать, что под чутким руководством отрасли и страной Россия уже подкатилась вплотную к натуральному карго-культу...

Карго-культ – верования, распространившиеся в Меланезии после Второй мировой войны. На острова десантировали много грузов. Одежда, консервы, палатки, оружие и другие полезные вещи, которыми пользовались американские военные, доставались и островитянам. В конце войны воздушные базы были заброшены. Чтобы снова получить продукты цивилизации от железных птиц, островитяне стали строить «посадочные полосы» и имитировать действия военных (шагать строем, делать наушники из половинок кокоса, залезая в самодельные диспетчерские вышки).



Автор: Макар Громов © Babr24.com ОБЩЕСТВО, ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, ИРКУТСК 👁 42683
30.09.2019, 19:31 📌 2144

URL: <https://babr24.com/?ADE=193387> Bytes: 6111 / 5642 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com



Автор текста: **Макар Громов**,
журналист.

На сайте опубликовано **91**
текстов этого автора.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: kraasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)