

Инсайд. Куда летит самолёт "Байкал"?

Минпромторг РФ прорабатывает вопрос расширения производственных мощностей для выпуска региональных самолетов «Байкал», сообщил глава ведомства Антон Алиханов. По его словам, в следующем году должна быть завершена сертификация «Уральским заводом гражданской авиации» (УЗГА) двигателя и винта самолета. А сертификация самого самолета должна быть полностью завершена в 2026 году. И первые пять самолетов тоже должны будут поставить в 2026 году.

Однако, дальше встанет вопрос организации нормального поточного большого производства. А тех мощностей, которые сейчас есть у завода УЗГА, явно недостаточно для прогнозируемого спроса местных авиалиний Севера и Дальнего Востока. Этот вопрос, по словам Алиханова, Минпромторг сейчас прорабатывает с УЗГА и «Объединенной авиастроительной корпорацией» (ПАО «ОАК»).



Напомним, девятиместный «Байкал» создается для местных воздушных линий и призван заменить «кукурузник» Ан-2. Разработчиком «Байкала» является ООО «Байкал Инжиниринг» («дочка» УЗГА), которое еще в 2019 году выиграло соответствующий тендер Минпромторга. Для производства самолета был выбран завод УЗГА в Екатеринбурге.

Проблемы отечественного авиастроения затрагивают не только «Байкал». В рамках Восточного экономического форума (ВЭФ), первый вице-премьер Денис Мантуров признал, что российский среднемагистральный самолет МС-21, разрабатываемый с 2007 года, на сегодняшний день имеет серьезные проблемы, в первую очередь с весом.

Говорить о какой-то конкурентоспособности будущего российского флагмана, не приходится. По крайней мере к началу серийного производства МС-21, сроки которого ранее в очередной раз были сдвинуты на 2025 год. Ведь, по словам Мантурова, МС-21 может пойти в серию в версии с укороченным на одну секцию фюзеляжем. Однако, в таком случае вместимость укороченной версии снизится с 211 до 150, а возможно и до 140 пассажиров.

А ведь в конце декабря 2022 года вице-премьер Денис Мантуров заявил, что российский среднемагистральный авиалайнер МС-21 с отечественными двигателями ПД-14 после запуска в серию будет бесспорным конкурентом самолетов линейки Boeing 737 и Airbus A320. Более того, ранее Мантуров заявил, что эксплуатационные расходы на МС-21 будут на 12-15% ниже, чем у западных аналогов. Очередная ошибка? Или обман?

Великой наша авиация была до 1990 года. Благодаря тому, что на протяжении многих десятилетий советское правительство проводило политику аэрофикации страны. В 1990-х Егор Гайдар, отвечая на вопрос журналиста о судьбе нашего самолетостроения, заявил, что это очень дорогостоящее дело, которое требует слишком много инженеров и конструкторов, заводов, комплектующих для производства, средств и т. д.

«Но я договорился с „Боингом“, — сказал он, — нам дадут необходимое количество любых самолётов под любые авиалинии». Это предательство вылилось в государственную политику уничтожения отечественного гражданского самолетостроения, которую по заданию Запада провели блестяще. Прилетели.

В 2003 году, когда встал вопрос о замене для внутренних перевозок Ту-134, руководитель Росавиации Александр Нерадько сказал: «У нас уже есть сертифицированный Ту-334. Давайте бюджетные деньги пустим на его производство. Заводы готовы массово выпускать эти самолеты». Но его предложение не приняли и проголосовали за «Суперджет», которого не было даже на бумаге. Расчеты показали: если бы 1/3 средств, вложенных в «Суперджет», были бы перенаправлены на Ту-334, Ил-114 и Ту-204, у нас этих самолетов были бы уже сотни.

Еще в 2021 году президент Путин дал команду производить совместно с китайцами новые широкофюзеляжные самолёты тяжёлого класса на базе Ил-96. Он же распорядился реанимировать Ил-114, сертифицировать МС-21, возродить Ан-2 — непревзойденную «Аннушку», прослужившую стране 70 лет. У наших «эффективных менеджеров» не хватило мозгов, чтобы за 30 лет придумать какой-то ее модернизированный аналог.

Фото: "Авиация России"

Автор: Лера Крышкина © Babr24.com Источник: <https://t.me/metodi4ka> НАУКА И ТЕХНОЛОГИИ, РОССИЯ
👁 7180 23.09.2024, 13:50 📌 108

URL: <https://babr24.com/?IDE=265245> Bytes: 3983 / 3904 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм

- ВКонтакте

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com



Автор текста: **Лера Крышкина**, журналист.

На сайте опубликовано **2240** текстов этого автора.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @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

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@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](#)