

# САМОЛЕТ МС-21



Генеральный директор  
корпорации «Иркут»  
Олег Демченко

## – ШАНС РОССИИ К ВОЗРОЖДЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ НАУКИ И ТЕХНИКИ

*Модные сегодня разговоры о том, что «надо кооперироваться с Западом» и что вот-вот отечественный авиапром начнет участвовать в производстве современных зарубежных самолетов реально расшифровываются следующим образом. Да, Россия может, будет и должна участвовать в зарубежных проектах. Но формат этого участия, как показывает практика, ограничивается уровнем производителя комплектующих узлов и агрегатов. В другом формате российского участия Запад пока не очень то заинтересован. Однако для выполнения подобных функций России, в принципе, не нужна национальная авиационная наука, которая существенно деградировала за последние 15 лет, ввиду отсутствия «прорывных» проектов в области гражданского авиастроения.*

### **НИКОЛАЙ НОВИЧКОВ**

Новый импульс к возрождению отечественной авиационной науки и техники могут дать только новые проекты, острая потребность в которых уже ощущается страной и к реализации которых может быть привлечен весь имеющийся на сегодня в России научный и производственный потенциал.

Весьма отраднo, что российское руководство, наконец-то, определило стратегические приоритеты в области отечественного гражданского самолетостроения. В число таких приоритетов

включен и проект создания перспективного среднемагистрального самолета МС-21, который рассчитан на перевозку от 150 до 210 пассажиров, и будет выпускаться в трех модификациях: пассажи-ровместимостью 150, 180 и 210 мест.

Фактически МС-21 становится программой возрождения национальной авиационной науки и техники.

По словам Олега Демченко, генерального директора Корпорации «Иркут», которая является головной по реализации проекта МС-21, проект МС-21 получил поддержку правительства и является ключевым как для ОАК, так и для России. Этот самолет призван заменить российские авиалайнеры Ту-154 и Ту-204, а также зарубежные А320 и «Боинг-737».

На поддержку проекта МС-21 государство выделило около 3 млрд дол бюджетных средств. Реализация проекта будет осуществляться в самой широкой международной кооперации, включая выбор силовой установки, а также ряда узлов и агрегатов. Подготовительный этап должен быть завершен в 2009 году, в 2010 году начнется рабочее проектирование и постройка опытных образцов, в 2014 г. самолет должен подняться в воздух, а начало его поставок на мировой рынок магистральных воздушных судов планируется на 2016-2017 гг.

Если сегодня по объемам гражданского самолетостроения доля России на мировом рынке находится в пределах только 1%, то правительством поставлена задача к 2015 году увеличить эту

долю до 5%, а к 2025 году - до 10%. В решении такой амбициозной задачи, фактически означающей возврат России на глобальный рынок коммерческих воздушных судов, большую роль призван сыграть проект МС-21.

Самолет МС-21 по своей размерности приходится на тот класс узкофюзеляжных магистральных воздушных судов с одним проходом между рядами кресел, который занимает 56% мирового рынка гражданской авиации. Конкуренция в этой нише очень жесткая, однако МС-21, совместно реализуемый Корпорацией «Иркут» и входящем в нее ОКБ им.Яковлева, при широком привлечении отечественных компаний, планируется сделать конкурентоспособным, поскольку его создание будет вестись с применением совершенно новых технологий и конструкционных материалов.

По оценке отечественных и зарубежных экспертов, объем продаж семейства самолетов МС-21 на внутреннем и внешнем рынках превысит 700 единиц. По некоторым оценкам, суммарный объем выпуска самолетов этого типа превысит 1000 единиц, а ежегодный объем выпуска может составить 90-100 машин.

Себестоимость нового самолета будет на 30% дешевле, чем у зарубежных аналогов, а его топливная эффективность - на 15% выше. В целом, МС-21 будет на 5-7% превосходить существующие зарубежные аналоги по своим летно-техническим характеристикам. Как полагают российские самолетостроители, перевозки на этой машине будут на 20% дешевле, чем на находящихся сейчас в эксплуатации самолетах того же класса.

Объединенная авиастроительная корпорация уже приступила к маркетингу МС-21 и поиску зарубежных партнеров для реализации этого амбициозного проекта. На последнем Парижском международном авиационно-космическом салоне в Ле-Бурже на стенде ОАК центральное место занимали модели семейства самолета МС-21. На салоне МАКС-2009 к программе МС-21 будет привлечено повышенное внимание специалистов и ведущих компаний, планирующих принять участие в ее реализации. **ASN**