

# ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА

САМОЛЕТ МС-21 СУЩЕСТВУЕТ ПОКА ТОЛЬКО НА БУМАГЕ, НО КОРПОРАЦИЯ «ИРКУТ» ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ ПОСТАВКИ ЭТИХ МАШИН УЖЕ ЧЕРЕЗ ПЯТЬ ЛЕТ. НА ПЕРЕОСНАЩЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ИРКУТСКИМ АВИАЦИОННЫМ ЗАВОДОМ БУДЕТ ПОТРАЧЕНО ПОЧТИ 31 МЛРД РУБ. НА ЭТИ ДЕНЬГИ БУДЕТ СОЗДАН САМОЛЕТ, КОТОРОМУ ПРИДЕТСЯ КОНКУРИРОВАТЬ С ИНОСТРАННЫМИ МАШИНАМИ, УЖЕ ЗАВОЕВАВШИМИ ДОМИНИРУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ НА РЫНКЕ. ПОЛИНА ЗВЕРЕВА, «АВИАТРАНСПОРТНОЕ ОБОЗРЕНИЕ», ИРКУТСК

Заходя в корпус, где предполагается разместить сборочную линию для МС-21, глава корпорации «Иркут» Алексей Федоров сразу же упоминает ставший чрезвычайно популярным термин «лин-технологии», означающий процессы оптимизации производства, экономии времени при выполнении задач и повышение производительности труда. Перенимая иностранные методы стимулирования персонала, менеджмент предприятия вместо доски почта повесил стенд, где отмечаются передовики кайдзен-движения, предоставившие наибольшее число рациональных предложений (кайдзен — японская практика, сфокусированная на постоянном совершенствовании процессов производства, впервые примененная на заводах Toyota). В июле было подано 317 заявок, из них 258 реализовано, а экономический эффект от внедрения предложений составил 835 460 руб. В целом же, по словам господина Федорова, за прошедшие четыре года производительность труда на заводе увеличилась практически в четыре раза.

Одной лишь оптимизацией производства деятельность «Иркута» не ограничивается. Как рассказал гендиректор Иркутского авиационного завода Александр Вепрев, за последние шесть лет в производство было инвестировано 10,8 млрд руб.; в ближайшие несколько лет потребуется еще около 20 млрд руб.

Алексей Федоров признает, что от ряда технологий, которые сейчас еще используются на заводе, придется отказаться при начале работы над самолетом МС-21. В частности, потребуется отказаться от ручной клепки, которая до сих пор применяется при сборке самолетов. Из-за шума, возникающего при ручной клепке, в цехе практически невозможно разговаривать — глава «Иркута» ведет экскурсию по заводу, а журналисты слушают его через наушники, как если бы они общались через переводчика.

«Технологический процесс будет изменен, — обещает господин Федоров. — Поэтому в будущем этого шума вы здесь не услышите». В июне во время работы Авиационного салона в Ле-Бурже корпорация заключила контракт с немецкой компанией Durr, который предусматривает разработку, производство, поставку оборудования, оказание услуг по проекту поставки линии узловой агрегатной сборки, стыковки агрегатов планера и окончательной сборки самолетов семейства МС-21.

Сейчас Иркутский авиационный завод освобождает для производства МС-21 один из корпусов, где до последнего момента собирались учебно-тренировочные самолеты Як-130 и Су-30МК. «Иркут» предполагает сохранить и увеличить производство Як-130 (его сборка требует меньших площадей, чем, например, сборка магистральных

ВС), а сборку Су-30МК в ближайшие десять лет предполагается сократить. Также компания прекратила выпуск на иркутском предприятии самолетов-амфибий, передав всю документацию и оборудование Таганрогскому авиационному производственному объединению.

Помимо сборки Як-130 и Су-30МК «Иркут» также выполняет работы для европейского концерна Airbus, производя ряд компонентов для семейства A320. По словам Алексея Федорова, доля работ для Airbus в общем объеме производства «Иркута» невелика. Когда запускался этот проект, компании было необходимо внедрить стандарты, сертифицированные европейским производителем, в дальнейшем они будут применены при разворачивании производства МС-21.

В корпорации рассчитывают производить до 74 самолетов МС-21 в год, при этом более 70% машин компания планирует продавать в другие страны. Однако конкурировать в сегменте узкофюзеляжных машин будет крайне сложно, и в «Иркуте» это признают. На мировом рынке сейчас фактически сложилась дуополия Boeing и Airbus, разрушить которую будет непросто. Господин Федоров утверждает, что расход топлива МС-21 будет на 25% ниже, чем у семейства A320, масса пустого самолета — меньше на 15%, на те же 15% сократят и эксплуатационные расходы.



**ПРОДУКТ КООПЕРАЦИИ**  
МС-21 — ближне-среднемагистральный узкофюзеляжный самолет. Предполагается выпуск трех модификаций: МС-21-200, МС-21-300 и МС-21-400, рассчитанных соответственно на 150, 180 и 210 мест. Аббревиатура МС означает «магистральный самолет». Представители корпорации «Иркут» не исключают, что название самолета может быть изменено для унификации названий всех ВС, выпускаемых Объединенной авиационно-строительной корпорацией. Отчасти переименование может быть связано с возникающей путаницей в написании названия: даже в русскоязычных источниках машина иногда именуется MS-21.

Самолет попадает в наиболее востребованную авиакатегорию машин — он будет конкурировать с такими ВС, как американский Boeing 737 и европейский A320, а также, возможно, со следующим поколением узкофюзеляжных машин. Первый полет запланирован на 2014 год, начало коммерческой эксплуатации — на 2016-й. МС-21 разрабатывался при участии нескольких компаний. Главными разработчиками и интеграторами выступают корпорация «Иркут» и ОКБ имени Яковлева. Также в его проектировании принимали участие компании «Туполев», «Гражданские самолеты Сухого», ТАНТК имени Бериева, «Гидромаш», Liebherr.

Однако Airbus в конце 2010 года объявил о ремоторизации A320 и представил на рынке семейство A320neo, коммерческая эксплуатация которого должна начаться на год раньше МС-21 (за полгода с момента объявления о программе ремоторизации Airbus собрал заказы почти на тысячу таких ВС). Причем на A320neo планируется устанавливать те же двигатели с редукторным приводом вентилятора производства Pratt & Whitney, что и на МС-21. Также о программе ремоторизации в сентябре официально объявил Boeing. По словам главы «Иркута», в корпорации предвидели подобное развитие событий, поскольку предположения о возможной ремоторизации появились давно. Однако господин Федоров убежден, что использование МС-21 в части эксплуатационных расходов будет на 7% выгоднее A320neo. ■

ОАО «Управляющая компания  
«Объединенная двигателестроительная корпорация»  
Россия, 121357, г. Москва, ул. Верейская, д. 29, стр. 141  
Тел./факс: (495) 232-91-63  
www.uk-odk.ru



реклама