Ульяновское предприятие «Аэрокомпозит» вышло на серийный выпуск «черного» крыла для МС-21

Серийный выпуск крыла для самолета МС-21 начался на заводе «Аэрокомпозит» в Ульяновске. Об этом говорится в сообщении, распространенном во вторник Корпорацией развития региона. «Предприятие "Аэрокомпозит" вышло на серийный выпуск крыла для МС-21.

В этом году предприятие планирует производство четырех самолетокомплектов для МС-21, на следующий год будет уже шесть с дальнейшим увеличением объемов производства в соответствии с графиком», – отмечается в сообщении.

«Налаживание серийного производства композитного крыла для самолетов МС-21 становится важным и знаковым событием для нашей страны. Сам по себе данный проект самолета должен был ознаменовать возврат России на рынок гражданской авиации, с которого мы ушли в постсоветское время. А именно наличие развитого технологического производства позволяет относить страны мира к передовым державам мира. Это связано с тем, что во главе угла часто стоит не мощь армии, а развитость её экономики. Современная экономика держится на высокотехнологичной продукции, рынок которой практически занят и не предусматривал ранее конкуренции. Поэтому первые заявления нашей страны о желании не просто возродить выпуск отечественной гражданской авиационной продукции, но сделать её современной и технологичной, во многом не уступающей аналогам, производимым в странах G7 и на производствах других стран, поддерживаемых на счёт финансовых ресурсов первых, стали восприниматься не иначе как прямой вызов. Это ощущение усиливалось стремлением потеснить иностранных производителей не только на отечественном рынке гражданских авиаперевозок, но и составить прямую конкуренцию на внешних ранках.

Амбициозный план, но реалистичный, прежде всего за счёт того, что планируемая к использованию в процессе производства технология вакуумной инфузии при производстве композитного крыла, позволяла получать фактически не сборную, а литую конструкцию, что существенно уменьшало расход топлива при эксплуатации самолёта, поскольку его вес в среднем снижался на шесть и более процентов, что для многих, прежде всего небольших компаний, становится крайне актуально в эпоху дорогого топлива. При этом речь идёт не о крупно фюзеляжных бортах, а фактически о средних, в которых аналогичные технологии в принципе никогда не применялись, что делает наш самолёт уникальным в своём роде. Также применение технологии вакуумной инфузии позволяет повысить потолок высоты, на который борт может подниматься, а также способно влиять на увеличение максимальной скорости полёта. При том что данное «чёрное» крыло, получившее такое название за счёт естественной окраски композитного материала, обладает крайне высокими характеристиками прочности, что показали проводимые испытания. Всё это позитивно сказывалось на привлечение иностранных инвестиций и партнёров в проект. Благодаря чему часть комплектующих планировалось производить за рубежом.

МС-21 должен был стать одним из символов возвращения России на рынок высокотехнологичной продукции гражданского назначения.

Поэтому, в момент начала полномасштабной санкционной войны, наши геополитические оппоненты, в первую очередь постарались убрать нас как экономического конкурента, путем введения санкций на поставку авиационной продукции и комплектующих к ней, а также были запрещены поставки композитных материалов. Это должно было поставить крест на российских амбициях как полноценного игрока на рынке производителей самолётов гражданской авиации. Однако, отечественная промышленность и наука в лице государственных корпораций «Ростех» и «Росатом», при сотрудничестве с научным сообществом ещё с 2015 года активно вели работу по созданию отечественных композитных материалов, необходимых для изготовления силовых композитных конструкций крыла. И в 2021 году были проведены первые испытания уже полноценного российского «черного» композитного крыла инфузионной технологии производства, созданного из отечественных же материалов. В 2022 году было налажен полноценный выпуск данной детали на ульяновском заводе «АэроКомпозита» в составе входящей в «Ростех» ПАО «Корпорация «Иркут». И вот сегодня мы уже имеем полноценное серийное производство, которое позволит наладить полноценный выпуск отечественных самолётов. Это событие имеет ряд важных последствий. Прежде всего, мы не просто не сломались под санкциями, но и смогли наладить выпуск санкционной продукции на внутреннем производстве. Что не просто не позволило ослабить наши конкурентные позиции и политические амбиции, но и усилило их. Ведь если до введения санкций мы собирались выпускать самолет фактически совместного производства, как это делают те же гиганты вроде «Эйрбаса» и «Боинга», то теперь мы имеем полный цикл производства внутри страны, что делает нас технологически независимыми и гарантирует независимость от внешних факторов, таких как задержки поставок поставщиками, в принципе. Плюс, полноценно отечественное производство ещё немного снижает общий ценник производимой конечной продукции, что делает её более привлекательной для отечественных авиакомпаний, так и для иностранных контрагентов, которые и изначально были заинтересованы в выпуске МС-21. Второй позитивный момент заключается в том, что мы сможем обеспечить внутренний рынок пассажирских авиаперевозок. Стоящие на балансе российских авиакомпаний иностранные борта имеют обыкновение изнашиваться и во многом их амортизационный ресурс уже исчерпывается, что уже в недалеком времени потребует их обязательной замены. А отказ технического обслуживания и поставки комплектующих для ремонта из-за упомянутых санкций, во много делает их капитальный ремонт практически нереальным. Отсюда только одна альтернатива – полноценный переход на отечественные самолеты. При этом это касается не только внутренних рейсов, но и внешних рейсов. С последними актуальна и ещё одна проблема. Иностранные борта, находились у наших компаний в лизинге, и после введения санкций, они фактически получили запрет на посадку на территории многих государств мира, где они могут быть банально арестованы. Смена авиационного «гражданства» путем смены фактического порта приписки на российское, часто не решает проблему, поскольку с иностранной «прописки» их никто не снимал, что приводит к своего роду двойной регистрации, что также нередко делает невозможным обслуживание бортов наших компаний. Полноценный переход на новые российские воздушные суда решает эти проблемы.

Ну и последний позитивный аспект кроется в том, что наша страна получила позитивный опыт налаживания высокотехнологического производства деталей и сырья к ним, что открывает перспективы по схожим типам производства в других направлениях, создавая перспективы для развития нашей промышленности, которая приобретает полноценные конкурентные свойства не только на отечественных рынках, но и в мировом масштабе», - эксперт Северо-Кавказского института – филиала РАНХиГС Сергей Решетняк.