

Problemy MS-21

#Lotnictwo cywilne #Pożegnania #Strategia i polityka 15 stycznia 2019

Jak podaje dziennik *Kommiersant*, amerykańskie sankcje wymierzone w AO Aerokompozit i AO ONPP Technologie im. Romaniszyna spowodowały wstrzymanie dostaw materiałów od Hexcela z USA i Toray Industries z Japonii, niezbędnych do produkcji kompozytowego skrzydła i usterzenia samolotu MS-21.



W zakładach w Irkucku znajdują się trzy ukończone prototypy MS-21-300, a czwarty jest montowany / Zdjęcie: Irkut

Według dwóch przedstawicieli przemysłu, cytowanych przez *Kommiersanta*, w zakładach w Irkucku znajdują się trzy ukończone prototypy MS-21-300, a czwarty jest montowany. *Pozostały zapas [amerykańskich] kompozytów jest przeznaczony dla sześciu samolotów i omawiane są sposoby rozwiązania problemu* – powiedział jeden z nich. *Biorąc pod uwagę bardzo silne relacje amerykańsko-japońskie, nie ma co liczyć na wznowienie dostaw. Teraz trzeba będzie albo skorzystać z chińskich kompozytów, które są dwa razy grubsze i cięższe, albo czekać, aż rosyjskie przedsiębiorstwa stworzą podobne materiały* – twierdzi drugi z rozmówców *Kommiersanta*.

Teoretycznie, zakłady EZKI mogą opanować tę technologię, ale konieczne będzie przeprowadzenie prac badawczo-rozwojowych i znalezienie maszyn, a to doprowadzi do przesunięcia terminów dostaw przynajmniej do 2025 – dodaje anonimowy przedstawiciel przemysłu.

Drugą opcją jest włączenie do projektu spółki Umatex. Wchodzi ona w skład Rosatomu, którego władze zgodziły się uczestniczyć w projekcie opracowania i prób materiałów kompozytowych dla MS-21. Jednak, jak zauważył jeden z rozmówców *Kommiersanta*, *obecnie w FR nie ma przedsiębiorstw produkujących takie elementy samolotu, a niezwykle trudno jest przewidzieć jak długo potrwają prace B+R.*

Trzecia opcja jest najbardziej radykalna: Rozmówcu *Kommiersanta* twierdzą, że CAGI i NIC im. Żukowskiego zaproponowały zrezygnowanie z kompozytów w strukturze MS-21 i zastąpienie ich zespołami duralowymi. Wprawdzie mogłoby to pozwolić na uniknięcie opóźnienia projektu, ale spowodowałyby utracenie przewagi nad konkurencją (A320 i Boeingiem 737). W samolocie wąskokadłubowym masa skrzydeł i usterzenia to 45%, a kadłuba – 42% całkowitej masy własnej. Ponadto, konieczna byłaby ponowna certyfikacja metalowego MS-21, również wymagająca czasu i dodatkowych funduszy. Szacuje się, że dotychczas projekt kosztował 438 mld rubli (24,5 mld zł).

Dyrektor wykonawczy agencji Awiaport, Oleg Panteliejew uważa, że *MS-21 bez skrzydła kompozytowego nie ma sensu, ponieważ istnieje gotowy Tu-204 z metalowym skrzydłem, który może być produkowany bez obaw o sankcje, a zabudowanie w nim silników PD-14 polepszy jego osiągi. Ale nie będzie to samolot zdolny do konkurowania z najnowszymi Boeingami i Airbusami.* Panteliejew uważa, że ważne jest też, aby przemysł lotniczy zyskał kompetencje w zakresie produkcji kompozytowych skrzydeł, ponieważ wtedy nie tylko rynek rosyjski, ale także inne, w tym irański, staną otworem przed nowymi rosyjskimi samolotami. Zdaniem Panteliejewa *technologie produkcji wielkogabarytowych elementów kompozytowych są ważne również w kontekście współpracy z ChRL w ramach projektu samolotu szerokokadłubowego CR-929, ponieważ bez nich udział FR we wspólnym projekcie będzie raczej niewielki.*

Przedstawiciele Rostiechu nazywa problem wymysłem: *Istnieją wiarygodni zagraniczni dostawcy kompozytów, istnieją nasze własne badania. W każdym razie przemysł lotniczy nie pozostanie bez niezbędnych materiałów, a rezygnacja z zastosowania kompozytów w MS-21 nie jest nawet brana pod uwagę.* Odpowiadając na pytanie, czy prawdą jest, że japońska spółka pod presją USA przestała dostarczać FR kompozyty do produkcji skrzydeł MS-21, rzecznik wicepremiera Jurija Borisowa odparł: *Rząd wie szczegółowo o wszystkim, co dzieje się z MS-21. W tej chwili nie ma problemów, które zagrażają projektowi.*

Od 2014 pracujemy z Rosatomem, WIAM, MGU i szereg podmiotów prywatnych nad opracowaniem technologii wytwarzania złożonych struktur z [kompozytowych] materiałów krajowych. Jesteśmy w trakcie przejścia do produkcji seryjnej. Wykonywane są badania próbek [nowych materiałów]. Ich wprowadzenie do programu MS-21 będzie stopniowo realizowane po zakończeniu podstawowych badań certyfikacyjnych w ramach ogólnego projektu zabudowania w MS-21 silników PD-14 – dodał prezes PAO OAK i Irkuta Jurij Sliusar. Decyzja o wstrzymaniu dostaw amerykańskich i japońskich kompozytów dla cywilnego produktu, jakim jest MS-21 jest dla nas niewytłumaczalna. Rozpoczęliśmy procedurę odwołania się od tej decyzji – podkreślił Jurij Sliusar ([Trzeci MS-21 gotowy do prób](#), 2018-12-27).

Co gorsza dla Rosjan Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) ostrzegła Moskwę, że wiele istniejących rozbieżności w obowiązujących europejskich i rosyjskich przepisach dotyczących zdolności do lotu dużych samolotów komunikacyjnych może spowodować konieczność znacznie większej niż przewidywano liczby lotów próbnych w Europie w celu uzyskania Certyfikatu Typu dla MS-21 i zmodyfikowanego SSJ100. Wymóg ten może z kolei opóźnić wydanie certyfikatów EASA, a co za tym idzie amerykańskiej FAA o miesiące, jeśli nie lata ([Brussels Airlines rezygnują z Superjetów](#), 2019-01-09).

Rozbieżności wynikają w dużej mierze z decyzji Moskwy z 2015 o zniesieniu funkcji certyfikacji cywilnych statków powietrznych przez komisję Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego Wspólnoty Niepodległych Państw i przekazaniu ich rządowej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego (Rosawiacja). Decyzja ta pogłębiła różnice między europejskimi i rosyjskimi przepisami w takim stopniu, że wiele umów międzypaństwowych podpisanych przed 2015 straciło na wartości i przestało obowiązywać. W rezultacie nowe i zmodyfikowane rosyjskie samoloty komunikacyjne będą musiały powtórzyć około 2/3 programu prób w locie, już wykonanych w macierzystym kraju, w celu spełnienia wymagań EASA dotyczących zdolności do lotu.

Opóźnienie w uzyskaniu Certyfikatów Typu EASA miałoby wpływ na dostawy rosyjskich samolotów nie tylko dla klientów zagranicznych, ale także dla rodzimych, ponieważ wiele rosyjskich linii lotniczych, w tym Aerofłot, wymaga certyfikatów zachodnich, aby zapewnić, że ich samoloty spełniają globalne normy zdolności do lotu. W rzeczywistości obietnica certyfikowania przez EASA SSJ100 i MS-21 okazała się czynnikiem decydującym o wyborze przez Aerofłot tych samolotów zamiast Antonowa An-148/158 i Tupolewa Tu-204SM.

Mimo że Rosawiacja i lokalni producenci podjęli starania, aby rozwiązać ten problem, do tej pory nie udało im się przekonać ustawodawców i różnych organów rządowych do wprowadzenia, zatwierdzenia i walidacji zmian niezbędnych do utrzymania dotychczasowych umów z EASA. Jednak ostrzeżenia EASA przyniosły skutek, a rosyjskie Ministerstwo Sprawiedliwości obiecało przekształcić zmiany zaproponowane przez zespół lotnictwa cywilnego w zestaw ustaw odpowiadających tym, które są stosowane w Unii Europejskiej. Z kolei EASA uznała Rosawiację za odpowiedni organ nadzoru w wielu dokumentach podpisanych między tymi dwoma podmiotami, w tym dotyczących bezpieczeństwa lotów.

Powiązane wiadomości

[Problemy MS-21 \(2019-01-15\)](#)

[Trzeci MS-21 gotowy do prób \(2018-12-27\)](#)

[Nowe malowanie MS-21 \(2018-07-13\)](#)

[Drugi MS-21 oblatany \(2018-05-12\)](#)

Rosyjski certyfikat dla PD-14 (2018-10-19)
Początek testów w locie silnika PD-14 (2015-11-08)
Nowe malowanie MS-21 (2018-07-13)
Brussels Airlines rezygnują z Superjetów (2019-01-09)
14. SSJ100 dla Interjet (2015-04-27)
Kolejne Superjety dostarczone (2013-12-24)
Rozpoczęto montaż setnego SSJ 100 (2015-02-02)
Kolejne CRJ dla CityJet (2017-01-25)
CRJ dla CityJet (2015-10-05)
FIA 2016: Pierwszy Suchoj Superjet dla Irlandii (2016-07-12)
Aerosmurf w Warszawie (2018-11-19)
Smerfastyczny samolot Brussels Airlines (2018-03-27)
Z Wrocławia na główne lotnisko Brukseli (2018-06-01)
Pierwszy SSJ100 dla Siewierstal (2018-12-27)
