

## ОТ ВИНТА

ПОЙМАТЬ  
ЗА ХВОСТ  
«ПАВЛИНА»

■ Приехать в Жуковский стоило хотя бы ради летной программы.

Каждый день в воздух поднимались десятки машин - от навороченных новинок до заслуженных ветеранов, ровесников наших прабабушек.

## ТАНЕЦ С ДЫМКОМ

Как всегда, зажигали пилотажные группы. Причем не только на самолетах. Впервые свое мастерство показали индийские вертолетчики из воздушной команды Sarang. В переводе с санскрита - «Павлин». Именно поэтому в яркой раскраске вертолетов также повторяются узоры павлиньего хвоста. Пилоты распушили этот хвост во всей красе. Если выступления других участников в среднем продолжались по пятнадцать минут, то индийские вертолетчики подготовили получасовую программу. Включив дымогенераторы, асы нарисовали на небосводе огромное сердце. В общем, Болливуд в небе.

«СТРИЖИ»  
В БОЧКЕ

Хедлайнерами программы, как всегда, стали россияне. Невозможно оторваться. Настоящее искусство, да еще на таких скоростях. Пилотажная группа «Соколы России» из Липецкого центра ВКС на тяжелых истребителях Су-35С показала элементы настоящего воздушного боя - большие развороты, переходящие в мертвые петли, заход противнику в хвост, атаки на встречных курсах.

Сюрприз преподнесли «Стрижи» - впервые на МАКСе асы из Кубинки отработали в составе девятки на МиГ-29. Летали плотно, топором не разрубишь. Расстояние между машинами - каких-то два метра. И каскад сложнейших фигур. То, что исполняют в небе наши летчики, не могут повторить нигде в мире. Например, групповая бочка. Самолеты поворачиваются вокруг горизонтальной оси на 360 градусов. При этом сохраняют строй. Очевидное - невероятное. Один французский летчик-испытатель в девяностых годах поспорил с нашим на ящик коньяка, что такой трюк выполнить группой в принципе невозможно. Машины непременно свалятся в кучу. Дело было на салоне в Ле-Бурже, где впервые гостили «Стрижи». Их полет француз смотрел с распахнутым от изумления ртом.

## КТО СКАЗАЛ, ЧТО ТРУБЫ НЕ ЛЕТАЮТ?

■ Конструкторы из Синеокой делают невероятное очевидным.

Сябры-авиаторы - старожилы салона. Неизменно участвуют в нем с самого первого форума, прошедшего в 1993 году. И всякий раз приятно удивляют какой-нибудь новинкой. Нынешний МАКС не стал исключением.

Любопытную и очень актуальную разработку представило КБ «Дисплей» из Витебска. Конек предприятия - авиационная видео-техника мирового уровня. Она устанавливается на российских боевых самолетах. Недавно там решили взяться и за беспилотную тематику. И создали аппарат под говорящим названием «Барражирующая труба». Мини-геликоптер с четырьмя винтами с закрепленным пусковым устройством, той самой трубой. Зарядить ее можно, например, снарядом от ручного противотанкового гранатомета РПГ-7. Классная штука, скажем, для борьбы с террористами, особенно когда те укрываются в каменном доме. Чтобы их выкурить, бойцам-гранатометчикам приходится перебежать от дерева к дереву в поисках выгодной позиции для выстрела. Так и пулю бандитскую недолго получить. А тут все за них сделает техника - без шума и пыли. Ударный дрон оснащен российской оптикой. Электронный глаз-алмаз дает точнейшую наводку. Снаряд влетит



Барражирующий дрон из Витебска - идеальное оружие против террористов.

даже в открытую форточку. Ба-бах - и отскребай со стен готовеньких. А можно и танк раздолбать. Прицелиться в корму или в крышу башни - и грозная цитадель на гусеницах превратится в груды чадящего металла.

- Дальность полета нашего аппарата - до пяти километров. Если поднять ретранслятор, расстояние увеличится вдвое. Так что теоретически дистанцию можно увеличивать до бесконечности. Для нас это первая проба пера в беспилотной тематике, останавливаться не намерены, будем совершенствовать свои изделия, - рассказал корреспонденту «СВ» начальник отдела «Дисплея» Виктор Степик.

Привезли сябры на авиасалон и гироплан Tercei. Он был произведен в партнерстве с китайской стороной. Аппарат

развивает скорость от 65 до двухсот километров в час, а его крейсерская скорость составляет 130 км/ч. Машина способна выполнять полет на высоте 4,5 километра. На взлет ему нужно сто метров. Максимальный взлетный вес - 560 кг.

Из достоинств гироплана - двойное несложное управление и отсутствие необходимости в специальной подготовке управления им. Он не войдет в режим «сваливания на крыло», и не свалится в штопор. Посадку можно совершать не только на ВПП, но и на проселочной дороге, на воде, снеге, грунте.



Уникальный гироплан способен садиться даже на воду.

Дмитрий ВОРОБЕВ

ПРАЗДНИК СО СЛЕЗАМИ  
НА ГЛАЗАХ

■ Депутаты ПС помогли вернуть знамя и орден заводу в Барановичах.

558-й авиаремонтный завод в Барановичах - крупнейший в своем роде во всем СНГ - недавно отметил 80-летие. Он был создан 24 июня 1941-го по приказу командующего Юго-Западным фронтом генерал-полковника Михаила Кирпоноса.

За годы войны заводчане восстановили после боевых повреждений и вернули в строй почти пятьсот самолетов и полторы тысячи покалеченных вражескими снарядами двигателей. Пятьсот самолетов - это без малого два десятка полков. И миллионы сэкономленных государству рублей. Ремонтировать в любом случае дешевле. К примеру, новый штурмовик Ил-2 стоил больше ста тысяч целковых. За ленд-лизские «Харрикейны» и «Томагавки» - заводчане и их восстанавливали - платили вообще золотом. За заслуги в борьбе с врагом коллектив был удостоен ордена Красной Звезды, в июле 1945 года заводу вручили боевое знамя части. При Хрущеве знамя и орден отобрали и увезли в Москву в музей Вооруженных сил. Мотивировка - бои давно кончились, завод уже не воинская часть, поэтому награды ему не положены. Случилось это в 1963 году. С тех пор заводчане не раз пытались вернуть священные реликвии. Удалось это лишь после того, как к праведному делу подключились депутаты Парламентского Собрании Ольга Политико и Николай Гончар. Они вышли на руководство Минобороны и МИД РФ. И два года назад знамя вернулось на завод.

- На торжественной церемонии передачи боевого стяга многие плакали, - рассказывает заместитель директора завода по развитию Александр Воробей. - С орденом получилось сложнее. Оригиналу награды так и не нашли. Потерялся где-то в Москве. Сделали дубликат с тем же порядковым

## БОЕВАЯ СВЯТЫНЯ

номером. Он теперь в нашем музее, рядом со знаменем.

- Для меня вот загадка. Английские «Харрикейны» - это двигатель «Роллс-Ройса». Штука сложнейшая. Американцы в годы войны не смогли наладить у себя производство. А заводчане умудрялись спокойно их ремонтировать.

- Ничего удивительного. Смекалка помогала. Без нее и сегодня порой никак. Самолеты приходят в ремонт чуть не собранные в мешок, образно говоря. Техники, допустим, случайно убрали переднюю стойку шасси - нос сразу в гармошку. Или где-нибудь в Африке летчик при посадке забыл выпустить шасси, машина шлепается, воздухозаборники всмятку. Привозят к нам - и получают обратно как новенькие. В восьмидесятых годах именно наш завод был определен в качестве основного предприятия в Союзе по ремонту истребителей Су-27. Сегодня мы ремонтируем и модернизируем всю линейку боевых самолетов и вертолетов, кроме стратегических бомбардировщиков, выпускавшихся в СССР, позже в России. География заказов - Африка, Южная Америка, Азия. И даже Европа. Недавно, например, сделали ремонт и модернизацию штурмовиков Су-25 для ВВС Болгарии.

- Завод неизменно участвует в МАКСе. Как вам салон?

- Мы бываем на многих авиавыставках в мире. Но МАКС для нас особенный - чувствуем себя как дома, встречаемся с хорошими и давними друзьями. Очень продуктивно сотрудничаем с российскими КБ и заводами. Без этого никуда, потому что запчасти, которые выходят из строя, производятся именно здесь. МАКС помогает нам более оперативно решать необходимые вопросы. Так что каждый авиасалон - событие, к которому специально готовимся. А летная программа - просто праздник. Стихия самолетов - небо. Но делают крылья на земле. В том числе и на нашем заводе. Еще с военных времен. Чем гордимся, и всегда будем это помнить.

## СОТРУДНИЧЕСТВО

■ Россия и Беларусь развивают программу военно-технического сотрудничества.

Глава Государственного военно-промышленного комитета Беларуси Дмитрий Пантус на авиасалоне МАКС-2021 заявил, что РБ и РФ прилагают совместные усилия, чтобы преодолеть искусственные барьеры в торговле оружием:

- На самом деле наши предприятия, как и российские, долго подвергаются влиянию европейских санкций. Мы не то что бы перенимаем опыт России. А работаем совместно по преодолению тех проблем, которые создают эти ограничения.

Наши страны согласовывают новую программу военно-технического сотрудничества на 2022 - 2025 годы. На авиасалоне Дмитрий Пантус встретился с генеральным директором «Рособоронэкспорта» Александром Михеевым и главой ФСВТС России Дмитрием Шугаевым. Обсуждали возможность заключить оружейные контракты и совместного продвигать военную технику на рынки третьих стран.

На полях МАКСа встретились генеральный директор российской Национальной авиационно-сервисной компании Алексей Алешихин и белорусские коллеги из Государственного военно-промышленного комитета. Речь шла о сотрудничестве авиаремонтных организаций.

Директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Дмитрий Шугаев заявил, что Россия планирует поставки истребителей Су-30СМ в Беларусь. Сейчас эти машины составляют основную часть парка истребительной авиации республики.