

Международный авиасалон в этом году отметил 25-летний юбилей. В нем участвовали больше восьмисот компаний со всего мира. Общая сумма заключенных контрактов превысила четыреста миллиардов рублей. Больше 250 российских фирм и предприятий представили на выставке десятки разработок в области боевой и гражданской авиации, многие из которых превосходят зарубежные аналоги.

## МИГ, КОТОРОГО ЖДАЛИ



### Главной звездой стал перспективный многофункциональный легкий истребитель поколения 4++

Самолет, которого ждали все. Настоящая премьера сезона. Характеристики сумасшедшие. Всеракурсные управляемые сопла позволяют ему крутить в воздухе такие кренделя, которые не под силу больше ни одной машине, кроме Су-27 СМ.

Сотни иностранных наблюдателей в форме (и в штатском) приехали в Жуковский поглазеть на новинку. Для пущей торжественности один из МиГов даже взгромоздили на специальный постамент у основного прохода к летному полю. Каждый посетитель считал своим долгом сфотографироваться на фоне новой машины.

«Есть только МиГ и... все остальные», - скалмбурлил однажды один из пилотов-испытателей микояновской фирмы. В эти дни его слова были не так уж далеки от истины.

МиГ-35 - воздушный акробат и академик в одном лице. Его бортовой компьютер - словно глаз зоркого сокола. Способен держать под прицелом сразу тридцать целей в радиусе до трехсот километров. И атаковать самые опасные из них. В полете машина закладывает умопомрачительные виражи. Крутится на месте вокруг собственной оси. И даже летает хвостом вперед к восторгу тысяч зрителей.

Совершенство в квадрате. Но как же долг был путь к нему. Был момент, когда тема «тридцать пятого» оказалась на грани закрытия. Но хватило мудрости осознать, что только тяжелыми истребителями современные ВВС оснащать нецелесообразно. МиГ-35 - прямой потомок легендарного МиГ-29. Создатели девятки заложили в конструкции практически безграничный потенциал для модернизации.

- Экспортный потенциал у этого самолета, как у преемника МиГ-29, очень высокий, - считает **генеральный директор РСК «МиГ» Илья Тарасенко**. - Заказчиками крупных партий самолетов могут стать такие страны, как Бангладеш, которая традиционно использует российскую технику, а также Индия и страны Южной, Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. А с Казахстаном уже на выставке было подписано соглашение о создании там сервисного центра и производства узлов МиГ-35.

## ПОДВИНЕМ «БОИНГ» И «ЭЙРБАС»



### Сибирский лайнер - наш ответ конкурентам

Обидно, понимаешь. Россия - великая авиационная держава с колоссальными достижениями и традициями. Но на чем мы летаем сегодня? Больше восьмидесяти процентов всех самолетов у наших авиакомпаний - иностранные, купленные или взятые в лизинг. Задача - летать на отечественных машинах.

Первым российским пассажирским самолетом стал «Суперджет-100». На подходе - MC-21. По оценкам экспертов, он должен потеснить «Боинг-737» и «Эрбасы-320».

Сейчас лайнер проходит летные испытания в Иркутске и по большинству показателей превосходит своих импортных конкурентов. Двигатель отечественной разработки экономит до двадцати процентов топлива.

На МАКСе представили натурный макет MC-21. У посетителей была возможность совершить виртуальный полет в кабине тренажера лайнера. Вместо допотопных шкал со стрелочками - цветные мониторы. Если самолет падает в не-

погоду, система автоматически выведет на экраны рельеф местности. Нет здесь и привычного штурвала. Многотонная машина слушается каждой ручки управления, похожей на компьютерный джойстик.

Интерес у покупателей огромный. Уже заключены 205 контрактов на поставку самолетов как внутри России, так и за границу.



ШОУ

Летную программу МАКС-2017 украсили выступления шести российских пилотажных групп. «Русские витязи» - единственные в мире, кто выполняет групповой высший пилотаж на тяжелых истребителях (Су-30СМ). «Стрижи» показывали «кресты», «звезды», «пирамиды» и другие пируэты на истребителях МиГ-29. «Соколы России» из Липецка продемонстрировали маневренные возможности Су-27. Старейшая группа высшего пилотажа в России «Русь» в этом году отпраздновала 30-летие, на шоу летала на самолетах Л-39. «Первый полет» - первая в России пилотажная группа летчиков-спортсменов, выступающих на поршневых Як-52 и Як-54. А команда CHELAVIA TEAM из московского учебного центра показала, на что способны одномоторные «малыши» Sierra P2002 Technam.

## ШКОЛЯР ПРЕВРАТИЛСЯ В ХИЩНИКА

### Т-50 - завтрашний день ВВС

Его премьера на МАКСе состоялась шесть лет назад. Но тогда он был совсем сырым. И впечатления остались двоякие. Самолет летал уж слишком осторожно, как досаафовский школяр. А потом и вовсе случился конфуз. Машина разбежалась по полосе, готовясь взлететь, вдруг раздался хлопок, из сопла вылетело облачко дыма. Произошел помпаж двигателя. В западных СМИ немало покуражились над неумением русских создавать современную технику. Зря радовались, господа!

Самолет превратился в беспощадного воздушного хищника. На нынешнем МАКСе пилоты Т-50 устроили настоящий воздушный бой с элементами высшего пилотажа, недоступными обычным истребителям. Сверхманевренность машине обеспечивают двигатели с поворотными соплами. Они же позволяют истребителю лететь на сверхзвуке в крейсерском режиме, не включая форсаж. А это гигантская экономия топлива и ресурса движка.

Да, из-за бардака девяностых Россия опоздала с созданием истребителя пятого поколения лет на десять. Американский летающий хищник F-22 «Рэптор» производится серийно с 2001 года. Но это тот самый случай, когда отставание



во времени дало выигрыш в качестве. Президент России Владимир Путин, который знает о многих нюансах больше любого обывателя, однажды сказал, что машина получается очень хорошей и по ряду характеристик значительно превосходит зарубежные аналоги.

- Самолет имеет особое покрытие, особую форму, из-за этого обладает значительными преимуществами в бою, - сказал журналистам после показательного воздушного поединка **шеф-пилот суховской фирмы Герой России Сергей Богдан**.

**Главком Воздушно-космических сил России Виктор Бондарев** сообщил, что первый этап госиспытаний истребителя пятого поколения Т-50 завершен.

- Переходим ко второму этапу испытаний. Также получена рекомендация о начале изготовления установочной партии самолетов. Я бы сказал, что физиологической границы для пилота ПАК ФА не существует и по освоению, и по эксплуатации этого летательного аппарата. Конструкторы работают над тем, чтобы машина делала максимум за пилота, - добавил главком.