

## ПОДСТАВИЛИ НАДЕЖНОЕ ПЛЕЧО

■ К выпуску пассажирских лайнеров активно подключается Беларусь.

Собственных самолетов в Синеокой никогда еще не строили. Но в советское время здесь создали первоклассную базу по ремонту авиатехники сразу на нескольких предприятиях.

Уникальное наследие удалось не только сохранить, но и вплотную подойти к производству крылатых машин вместе с Россией. На крупнейшем в стране 558-м авиаремонтном заводе в Барановичах начали уже предметно прорабатывать возможность выпуска первого в истории страны самолета. Технические моменты обсуждают с Уральским заводом гражданской авиации. Уже подписали совместный план по разработке и серийному изготовлению двухмоторного регионального самолета.

- Сейчас одна из главных задач - принять решения о финансировании проекта, после чего работа пойдет более быстрыми темпами. И реализация может начаться в ближайшее время, - рассказал **главный инженер предприятия Андрей Тучин**.

О совместном проекте во время недавнего визита в Ярославль говорил и **Посол РБ в РФ Дмитрий Крутой**:

- Решение принято. Правда, пока говорить окончательно о модели, объемах финансирования и даже вместимости этого самолета рано. Проектные работы уже начались, и их окончание ожидается до конца года.

Речь, как уверяют эксперты, идет о выпуске аналога чешского девятнадцатиместного турбовинтового самолета L-410 с дальностью до 1,2 тысячи километров. Много лет его из западных комплектующих собирали на Урале. Сейчас из-за санкций такой возможности больше нет. А потребность в малой авиации огромная: во многих российских регионах это едва ли не главный вид транспорта. И подключение к проекту белорусских друзей ускорит реализацию крылатой задумки. На свет появится первый союзный самолет.

Взаимодействие в воздушной отрасли только этим проектом не ограничивается. Белорусские предприятия начнут производство широкой номенклатуры комплектующих для пассажирских лайнеров. Уже подписали контракты на поставку в Россию 1,3 тысячи компонентов и деталей для МС-21, семисотвосьмисот - для Ту-204 и Ту-214. И это только базовая программа расширения кооперации. Импортзамещение в авиапроме - задача масштабная. И тут без надежного помощника никак. Вместе нашим странам любая задача по плечу. А Запад пусть скрипит зубами от бессильной ярости. Все его расчеты санкциями обломать нам крылья оказались пшиком. Летаем и будем летать.

МС-21 уже сейчас называют суперлайнером. Надежный и экономичный, он непременно подвинет на рынке авиаперевозок конкурентов из «Эйрбас» и «Боинг».

# ВЫИГРАЛИ БИТВУ ЗА НЕБО

Пресс-служба ОАК

**Борис ОРЕХОВ**

■ Западные санкции против отечественного самолетостроения провалились.

Недавний премьерный полет полностью импортозамещенного лайнера «Суперджет-100» стал знаковой вехой в истории отечественного авиапрома. И доказательством, что все старания заокеанских друзей приземлить нашу крылатую отрасль лопнули, как воздушный шарик.

### НЕСЪЕДОБНАЯ НАЧИНКА

Почему именно «Суперджет»? Потому что он, как никакой другой российский борт, был напичкан иностранной начинкой. На мо-

мент создания машины - на семьдесят процентов. Цель - повысить экспортный потенциал самолета.

В кооперации главное - надежность поставщиков. А здесь-то как раз Запад подложил нам большую свинью. В битве за пассажиров, читай за деньги, все средства хороши. Даже самые грязные. «Суперджет» в эксплуатации показал высокую надежность и экономическую эффективность. И грозил потеснить в ближнемагистральном сегменте европейских и американских конкурентов. И тогда в ход пошла санкции. А после начала СВО все кооперационные связи разорвали окончательно. Замаячила перспектива, что суперджеты замрут на земле из-за отсутствия заборных комплектующих.

### ДВАЖДЫ РОЖДЕННЫЙ

Надо отдать должное прозорливости наших авиастроителей. Вариант с обнулением западных поставок они предвидели заранее. Программу импортозамещения для «Суперджета» начали еще в 2019 году. Это и позволило поднять в воздух машину с отечественными бортовыми системами меньше чем через два года после начала СВО и беспрецедентных санкций. От эскизного проекта до первого полета практически новой машины прошло всего четыре года. Срок - рекордный для мировой авиации.

Всего заменили порядка сорока систем и агрегатов, созданных на десятках предприятий Ростеха. Радиостанции и аппаратуру

внутренней связи разработало НПП «Полет». Навигационную систему создали специалисты КРЭТ. На самолете установили отечественные шасси, вспомогательную силовую установку, системы управления, кондиционирования воздуха и многое другое. Лайнер, по сути, пережил второе рождение. Родным, что самое важное, будет и двигатель - ПД-8, созданный в Рыбинске взамен французского SaM146. Первый полет капитально обновленной машины состоялся в конце августа. После сертификационных испытаний ее запустят в серийное производство. После чего тему импортозависимости «Суперджета» можно будет считать закрытой, надемся, навсегда.

■ Отечественные технологии не имеют аналогов.

На заводе корпорации «Иркут» планируют начать производство еще одной прорывной крылатой, такой долгожданной новинки - лайнера МС-21.

### ВОЗНЯ БЕЗ ПРАВИЛ

Этот среднемагистральный самолет очень нужен именно в России с ее огромными расстояниями. Дальность полета машины - больше пяти тысяч километров. Что позволит напрямую связать между собой европейскую часть страны с Дальним Востоком. В своем классе он станет лучшим в мире. Хотя в его истории был момент, когда казалось, что он никогда не поднимется. Постарались опять же наши «друзья». Как и «Суперджет», МС-21 изначально создавали в кооперации с западными производителями. Пока те не поняли, что помогают русским создавать суперборт, который, встав на крыло, неминуемо подвинет в небе их «боинги» и «эйрбасы». И постарались приложить максимум усилий, чтобы проект прекратил свое существование. Изюминка лайнера - крыло из композитных материалов, которое также называют «черным».

### ПОМАХАЛИ ШТАТАМ РУЧКОЙ

Оно позволяет значительно повысить летные характеристики лайнера. Такие материалы мы сами тогда не делали, полагаясь на импорт из США.

Чем и воспользовались заокеанские конкуренты, прекратив совсем поставки композитов в Россию.

- Просто хамство с нарушением всех общепризнанных принципов и правил, - жестко прокомментировал поступок американцев **Владимир Путин**.

### ДЕТАЛИ ПЕЧАТАЮТ НА ПРИНТЕРЕ

Многим специалистам казалось, что на программе МС-21 можно поставить крест. Но они ошиблись: уже в конце 2021 года самолет с крылом из отечественных композитов совершил первый полет. Производство полностью родных крыльев для МС-21 налажено сразу на двух заводах - «Аэрокомпозит-Ульяновск» и «КАПО-Композит» в Казани. Причем технология, созданная в России, не имеет аналогов. Крылья получаются прочнее и долговечнее, чем из западных материалов. Разобрались и с двигателем, помахав ручкой все тем же американцам. Вместо

их Pratt & Whitney PW1400G в серию МС-21 пойдет с родным «пламенным сердцем» - ПД-14. Это, кстати, первый авиадвигатель, созданный с нуля в современной России. Целый сгусток различных ноу-хау. Главное - он легче и экономичнее западных аналогов. К тому же часть деталей, а всего их в движке почти шесть тысяч, изготавливают с помощью 3D-печати, здесь мы стали мировыми пионерами. А ведь движок создать потруднее, чем сам самолет. Мы и тут уложились в рекордные сроки - десять лет, начиная от старта программы. Те же американцы свой Pratt & Whitney PW1400G мурыжили почти вдвое дольше. Теперь пускай сами на нем летают. Мы в очередной раз доказали всему миру, что Россия была и остается авиационной супердержавой. Школа, основательно заложенная еще в советское время, никуда не делась. Нашим боевым самолетам нет равных в небе. Теперь мы и в гражданском секторе не только догоняем, но и обгоняем конкурентов, обеспечивая технологическую независимость страны, что в сегодняшней мировой ситуации просто жизненно необходимо.

НОУ-ХАУ