

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. Импортозамещение 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 пошли 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