

Борис ОРЕХОВ

■ Новой лайнер способен возить пассажиров туда, куда его западные одноклассники вообще не способны летать.

ВОЗДУШНЫЙ ВЕЗДЕХОД

Свершилось. В крылатый парк авиакомпаний начинаются поставки первых, уже серийных региональных самолетов Ил-114-300. Об этом объявил первый вице-премьер Денис Мантуров. Впервые для широкой публики самолет презентовали на недавнем ВЭФ. Он выполнил демонстрационный полет в международном аэропорту Владивостока, закладывая в воздухе лихие виражи. Спецы и зрители из разных стран были в восторге. Машина уникальная и очень нужная, особенно для такой страны, как наша, где немало уголков, куда, как в песне поется, только самолетом можно долететь.

Задача как раз для нового «Илюши». Воздушный вездеход, способный возить пассажиров в самых что ни на есть экстремальных условиях. При температуре до минус пятидесяти, в условиях обледенения, грозы. Взлетать и садиться на самых отдаленных аэродромах с ограниченной инфраструктурой, грунтовых и даже ледовых полосах, где нет современного оборудования. Не случайно первую партию новых машин получит Архангельский авиаотряд.

Именно в этом и заключается главное преимущество Ил-114-300. Он создается не для конкуренции с зарубежными машинами, а для работы в тех условиях, где другие самолеты не смогут летать вообще, - объяснил замдиректора Луховицкого авиазавода Денис Погодин. Именно на этом заводе налажена сборка новой машины.

В кооперации задействованы еще порядка десяти предприятий. Тема импортозамещения точно не про «Ил». Он изначально создавался без какого-то ни было западного вкрапления. Полностью из отечественных узлов и комплектующих, включая авионику, что критически важно сегодня в условиях прессы западных санкций.

ДВАЖДЫ РОЖДЕННЫЙ

Путь в небо у нового «Ила» получился долгим и трудным. И начался еще в советское время. Первый полет опытный Ил-114 совершил 29 марта

■ Создание российско-белорусского самолета вступает в решающую фазу.

Романтичное название будущей машине дали в честь живописного Освейского озера в Витебской области, рядом с российской границей. Создатели решили таким образом подчеркнуть символику союзного проекта.

Он нужен на нашем, как модно сейчас говорить, общем рынке. Для России это тоже хороший будет самолет, а для нас - приобретение новых компетенций. Вы видели, что мы занимаемся многими самолетами, кое-что уже умеем делать. Поэтому с помощью россиян мы могли бы освоить новое направление в промышленности, - заявил недавно Александр Лукашенко на встрече с первым вице-премьером РФ Денисом Мантуровым в Минске.

По проекту самолет рассчитан на

ПРОКАТИ-КА, «ИЛЮША», ДО АРКТИКИ



1990 года в Жуковском. Серийное производство планировалось развернуть на авиазаводе в Ташкенте. Однако в результате распада СССР в 1991 году и разрыва производственных цепочек крупносерийный выпуск так и не был налажен. В штучном режиме в Ташкенте наклепали чуть больше десятка машин, после чего их выпуск вообще свернули.

И только в ноябре 2015 года к проекту вернулись вновь уже в России. Добро на начало работ по организации производства Ил-114-300 дал Владимир Путин. Эту дату можно считать новым рождением самолета.

Новый «Ил» со своим советским предком роднит разве что внешний вид. Вместо старых моторов - новые турбовинтовые двигатели ТВ7-117СТ-01, на треть мощнее. Это позволяет самолету уверенно чувствовать себя на коротких полосах. Для взлета ему достаточно всего 750 метров разбега. Реактивному лайнеру - в разы больше. Таким образом, «Илюша» сможет садиться там, куда раньше долетали только вертолеты.

Плюс рекордная для своего класса экономичность. Расход топлива у «Ила»

ниже, чем у иностранных конкурентов, например, французского ATR и канадского Bombardier. А учитывая, что цена на керосин в последние годы кусается, это прямо спасение для авиакомпаний, особенно региональных. И позволит им открывать новые маршруты в труднодоступные районы.

НАДЕЖНЫЙ, КАК КАЛАШНИКОВ

Самолет рассчитан на перевозку до семидесяти пассажиров. Им не придется тесниться, как селедкам в бочке. Кресла в салоне стоят по схеме 2+2, то есть два кресла в ряду на удобном для пассажиров расстоянии. В полете не надо будет поджимать коленки, а можно сидеть, спокойно вытянув ноги. Центральный проход такой же широкий, как на реактивных лайнерах. При этом никаких звуков и вибраций.

Комфорт оценил недавно и Владимир Путин. В подмосковном Жуковском он прошел по салону «Ила» и присел в одно из кресел.

Очень удобно, согласен, - похвалил конструкторов президент.

Самолет успешно прошел жесткие испытания. Летчики гоняли машину

на архипелаг Новая Земля и Землю Франца Иосифа, куда западные одноклассники долететь, тем более сесть, вообще не способны. «Ил» работал как часы, ни одного отказа.

Я уже больше сорока лет летаю. Мало чем можно меня удивить. Только порадовать. Этот самолет радует простотой и надежностью. Надежен, как автомат Калашникова, - говорит тест-пилот Сергей Сухарь.

На крылатую новинку уже положили глаз и за рубежом. В январе Ил-114-300 произвел фурор на авиасалоне Wings India. Индусов он настолько впечатлил, что они сразу подписали предварительное соглашение на поставку десяти «Илов». И это только начало. Таких машин, по их словам, им потребуется не меньше сотни.

Но главная задача - обеспечить новинкой парк отечественных авиакомпаний. Первые три серийных борта должны поступить заказчикам до конца этого года. Дальше - по нарастающей. С 2031 года планируется выйти на ежегодный выпуск двенадцати машин. Всего за ближайшие десять лет объем производства «Илов» может составить почти сто самолетов.

«ОСВЕЙ», ВЗЛЕТАЙ БЫСТРЕЙ



Разбег взят - скоро отрыв от полосы.

перевозку девятнадцати пассажиров или двух тонн различных грузов. И станет работать на ближних рейсах, особенно в глубинке. С российской стороны в создании машины участвует Уральский завод гражданской авиации, с белорусской - 558-й Авиационный ремонтный завод в Барановичах, где расширяют производственные площади под союзный проект. Самолет такого

типа будет востребован и в вооруженных силах.

Российская сторона отвечает за разработку конструкторской документации и самолета в целом. Белорусская - будет участвовать в разработке и изготовлении отдельных элементов, узлов, агрегатов и других компонентов самолета, - рассказал замглавы Минпромторга РФ Геннадий Абраменков.

СОЮЗНЫЕ КРЫЛЬЯ

«Освей» - важная, но не единственная часть крылатого сотрудничества наших стран. Предприятия Беларуси плотно встроены в производственные цепочки с российским авиапромом.

Сябры не только поставляют узлы и комплектующие, ремонтируют и модернизируют авиатехнику. В частности, на Минском заводе гражданской авиации № 407 производят больше двухсот деталей для консоли композитного крыла самолета МС-21.

В ближайшей перспективе расширение номенклатуры изделий для новых лайнеров. А также обеспечение полного спектра работ по ремонту и техническому обслуживанию самолетов, включая их гарантийное сопровождение. Что выведет уровень совместного сотрудничества на принципиально новую высоту.