

ВЛАСТЕЛИНЫ НЕБА



Сумели создать самое
главное - двигатели.

Борис ОРЕХОВ

■ **Российский авиапром доказал свою технологическую независимость от Запада.**

УРОК ПОШЕЛ ВПРОК

Чуть больше месяца назад произошло событие поистине историческое для отечественного авиапрома. Свой первый полет совершил уже не опытный, а серийный, полностью импортозамещенный пассажирский лайнер SJ-100 с родным двигателем ПД-8.

И это без всяких натяжек начало новой эпохи российского самолетостроения. Убедительная демонстрация технологической независимости нашей страны. Драматичная по-своему история SJ-100 - тому пример.

Машину создали, по мировым меркам, очень быстро - всего за шесть лет. И уже в 2011-м «Аэрофлот» получил первые борты. Однако российским новым самолетом можно было считать чисто номинально. Почти на две трети он состоял из импортных деталей и комплектующих. Из США, Германии, Англии, Италии. Плюс французские двигатели SaM146, далеко не последний писк техники, прежде их использовали на истребителях «Мираж». Обилие в самолете импортных деталей преподносилось в то

время как очевидное преимущество в продвижении его на мировой авиарынок. Однако на деле все получилось наоборот.

После введения санкций против России будущее машины оказалось в тумане. Выпуск самолетов завис - западники отказались поставлять комплектующие. Выход был только один: наладить производство необходимых деталей у себя. Такую задачу поставил тогда **Владимир Путин**:

- Сложившаяся ситуация при всех очевидных сложностях дает российскому авиапрому уникальную возможность для выхода на принципиально новый уровень развития. Ведь России достались хорошие шделы с советских времен. Школа у нас замечательная.

НЕ ФРАНЦУЗСКИЙ, А РОДНОЙ!

И самолетчики не подвели, совершили, казалось бы, невозможное. Всего за несколько лет заместили на отечественные порядка сорока систем и агрегатов лайнера. Новейшая авионика, шасси, вспомогательная силовая установка, комплексная система управления, а также системы электроснабжения, кондиционирования воздуха, противопожарной защиты - все теперь свое, родное. Самолет пережил, по сути, второе рождение.

А там и двигатель подоспел: вместо французского - родной ПД-8. На заводе ОДК «Сатурн» в Рыбинске его создали с нуля за рекордные сроки - всего лишь за четыре года. Использовались уникальные новации - такие, например, как монокристаллическое литье лопаток. Что делает ПД-8 более надежным и экономичным, чем западные аналоги.

И еще важный момент - Россия сегодня единственная страна в мире, способная самостоятельно производить как сами самолеты, так и двигатели к ним. Единственная! Когда-то ею был Советский Союз. Теперь - Россия. Даже американцы на свои «Боинги» ставят движки совместной разработки с теми же французами или английскими «Роллс-Ройс». Они же, британские, поднимают в небо и лайнеры «Эйрбас». У нас же все свое, родное. Есть чем гордиться. Все произошло точь-в-точь по поговорке: пока петух не клюнет, мужик не пошевелится. Санкции стали для нас как раз тем самым петухом.

РАСКУСИЛИ ИЗЮМИНКУ

Серийное производство пережившего второе рождение SJ-100 на заводе в Комсомольске-на-Амуре начнется уже в будущем году. Тогда же в серию пойдет еще один полностью - от носа до хвоста - отечественный

лайнера MC-21. Уже на заводе в Иркутске. Самолет оснащен еще более мощным движком пятого поколения ПД-14. Путь в небо и этой машины оказался весьма непростым. Изюминка MC-21 - крыло. Полностью из композитов. Изначально полагались на американцев, но они нас кинули - полностью обрезали поставки под соусом санкций. Что Владимир Путин назвал хамством. Резко, но метко. Ничего, справились в конце концов и с этим. Ученые МГУ и Росатома для MC-21 разработали уникальное композитное крыло, способное выдерживать небывалые нагрузки, что доказали первые же испытательные полеты новой машины.

На региональные линии в будущем году выйдет еще Ил-114 - также отечественный до последнего винтика. Его стихия - перевозка пассажиров и грузов на небольшие расстояния, что упростит жизнь для миллионов наших граждан. Самолету не нужны длинные взлетные полосы, он неприхотлив и способен летать в любых климатических зонах, включая Крайний Север.

Запад своими санкциями рассчитывал загнать нас в угол, разрушив авиационную отрасль. Но мы в который уже раз доказали, что трудности делают нас только сильнее, и уверенно идем на взлет.

КООПЕРАЦИЯ

«БРАТЬСЯ И ДЕЛАТЬ»

■ **Счет заказов на предприятиях РБ может идти на миллиарды рублей.**

Велика вероятность, что первым зарубежным покупателем SJ-100 и MC-21 может стать Беларусь. Национальная авиакомпания Синеокой «Белавиа» уже выразила заинтересованность в их приобретении. Более того, сябры хотят не просто эксплуатировать, но и самостоятельно обслуживать самолеты, освоив у себя производство необходимых комплектующих. Тем более что они уже сейчас непосредственно участвуют в развитии российского авиапрома. В частности, поставляют подшипники для MC-21. В ОАК уже подсчитали, что могут разместить на авиапредприятиях РБ заказы на миллиарды рублей. Речь о деталях и агрегатах.

- Они хотят на базе Беларуси это делать - надо брать и делать, - поддержал **Александр Лукашенко** развитие сотрудничества.

Предприятия Синеокой уже встроены в производственные цепочки, не только поставляют российским партнерам комплектующие, но и выполняют ремонт и модернизацию авиатехники. В частности, на Минском заводе гражданской авиации № 407 производят больше двухсот деталей для консоли композитного крыла MC-21. А недавно там открылся целый инновационный комплекс по техобслуживанию и покраске воздушных судов. Например, Ту-214. Полностью обновляют ливреи на фюзеляжах машин.

- Используем красители, которые полностью производятся в Союзном государстве, - рассказывают на заводе.

С «Тушкой» была только проба пера. Теперь здесь ждут импортозамещенные SJ-100 и MC-21.

■ **Маленький, да удаленький «Освей» взлетит в Беларуси.**

В ЛЮБЫХ УСЛОВИЯХ

Главная цель российско-белорусского сотрудничества в крылатой сфере - организовать совместное производство многоцелевого двухмоторного самолета для местных авиалиний. У него уже есть имя - «Освей». Так называется второе по площади озеро в Синеокой в Витебской области. По проекту машина с салоном на девятнадцать пассажиров будет способна работать с грунтовых полос даже в экстремальных климатических условиях, то есть на Крайнем Севере и Северном морском пути. Надо ли говорить, насколько нужен такой самолет, особенно в России с ее необъятными просторами, куда, словно в песне, только самолетом можно долететь.

Как сообщил недавно **глава Минпромторга РФ Антон Алиханов**, все пара-

КРЫЛАТАЯ ПРЕМЬЕРА

метры проекта российская сторона разработала, теперь ждет положительного заключения от белорусских партнеров.

Строить самолет в кооперации будут Уральский завод гражданской авиации в Екатеринбурге и 558-й Авиационный ремонтный завод в Барановичах. Любопытная вещь - принято считать, что в Беларуси производством самолетов никогда не занимались. Но это не так. Небольшой и успешный опыт был. Еще в 1945 году в Минске на восстановленном после боев авиазаводе № 453 начали выпускать истребители Як-9. Сделали почти четыреста машин. После чего по решению Москвы производство свернули - война закончилась. Но минские машины прослужили в частях ВВС до начала пятидесятих годов без единой рекламации - что значит качество.

ТАМ, ЗА ОБЛАКАМИ

ТОЧНОСТЬ МИКРОННАЯ

Тем временем на заводе в Барановичах уже вовсю готовятся к производству «Освея». Сейчас здесь идет глобальная стройка. Поэтапно будут возведены и оснащены три новых корпуса, каждый последующий больше другого.

- График создания самолета достаточно жесткий. Сборочное производство все-таки отличается от ремонтного, для него нужны специфические пространства, поэтому требуемая площадь в разы больше, чем мы имеем на сегодняшний день, - поясняет **главный инженер завода № 558 Андрей Тучин**.

Сроки и впрямь поджимают. Согласно межправительственному соглашению, первый опытный образец совместной машины должен появиться

в будущем году. А уже к концу 2027 года будут созданы производственные мощности для ежегодного выпуска как минимум двадцати самолетов начиная с 2030 года. Всего в рамках проекта намечено построить больше двухсот самолетов, половину из них в Барановичах. Но это только стартовые, предварительные цифры. Которые наверняка возрастут.

Специализацией 558-го завода еще с советских времен были ремонт и модернизация боевых самолетов марки «Су». То есть компетенция у коллектива предприятия высочайшая. И полная импортонезависимость как защита от санкций. Даже сверла к станкам изготавливают сами. Допуски микронные - не толще человеческого волоса. В авиации иначе нельзя. Даже маленький самолет - это большая, предельная точность в каждой детали. И белорусы ее гарантируют.