



Борис ОРЕХОВ

■ Россия расправляет крылья, утирая нос западным конкурентам, поспешившим списать в безвозвратный утиль отечественный гражданский авиапром. Не дожидесь!

Два дня - две воздушные премьеры подряд: МС-21 и Ил-114-300. Такого не было даже в Советском Союзе. Сказочный новогодний подарок стране сделали авиаторы.

BOEING В ШОКЕ

Первым 15 декабря в воздух поднялся красавец-лайнер МС-21. Пробный полет над аэродромом Иркутского авиазавода продолжался час двадцать минут. Пилотировал машину экипаж в составе **летчиков-испытателей Василия Севастьянова, Андрея Воропаева и инженера-испытателя Александра Соловьева**. После приземления пилоты доложили: все системы работали как часы, самолет легко управляется в воздухе.

- Машина, в общем, во!!! - поднял вверх большой палец командир Севастьянов.

В Airbus и Boeing эта новость вызвала шок. Появился конкурент, который уже в ближайшем будущем, нет сомнений, существенно потеснит их машины на мировом рынке. Хотя путь МС-21 в воздух получился длительным и трудным. Первая выкатка состоялась еще 8 июня 2016 года. Долгая работа объясняется тем, что в проект заложено много прорывных решений. Самолет, решили конструкторы, должен быть инновационным, комфортабельным и безопасным, а по экономической эффективности опережать своих прямых конкурентов - новейшие вариации А320 и В737. Крыло изготовили из композитных материалов. Чисто рос-



ВЗЯЛИ СТРАТЕГИЧЕСКУЮ ВЫСОТУ

сийское ноу-хау. И тут подножку поставили американцы: под флером санкций, в нарушение контрактных обязательств, прекратили поставку композитов. Их действия **Владимир Путин** назвал одним словом: «Хамство». Ничего - справились сами.

В итоге получился лучший самолет в классе среднемагистральных лайнеров. У него есть то, чего нет ни у кого из конкурентов, - широкие кресла и салон, в проходе свободно могут разойтись два пассажира. Таким образом, МС-21 задает новый

уровень комфорта. Конструкция на треть сделана из композитов. Причем наши инженеры, в отличие от западных, научились отливать крупногабаритные детали сразу, а не клепать их по частям. А это выигрыш по прочности и технологичности изготовления машины.

- У американцев глаза на лоб полезли, когда они увидели, как это делается на ульяновском «Авиастаре». Они так не умеют, - с восторгом рассказывает заслуженный военный летчик **РФ Владимир Попов**. - Авионика, радиооборудование, система обеспечения безопасности полетов - все также на базе своих комплектующих. Наша авиация становится полностью независимой. И это - отлично!

ТИХИЙ И БЕЗВРЕДНЫЙ

Но главная изюминка - уникальный, не имеющий аналогов в мире двигатель ПД-14 Пермского завода. Изначально планировалось ставить американский Pratt & Whitney. Но теперь в этом нет необходимости. Мы сделали лучше. Из собственных комплектующих. Хотя создать классный двигатель, это вам скажет любой авиатор, намного труднее, чем сделать сам самолет.

ПД-14 уникален по многим параметрам. Турбовентиляторный, двухконтурный движок с топливной автоматикой нового поколения. К тому же самый тихий в мире - на двадцать децибел меньше международных стандартов. Не ревет, а шелестит в воздухе. Плюс он самый безвредный для экологии и очень экономичный - потребляет керосина на двадцать процентов меньше, чем конкуренты, за счет этого дальше летит.

- Уже сейчас есть почти две сотни заказов на МС-21. В планах выйти на производство семидесяти самолетов в год. И завоевать свою долю на мировом рынке среднемагистральных лайнеров, - рассказал исполнительный директор госкорпорации «Ростех» **Олег Евтушенко**.

Вот и выходит, что несмотря на препоны и санкции, русские самолеты создали альтернативу самому популярному американскому лайнеру. Незаменимый «Боинг-737» оказался не таким уж незаменимым.



БОГАТЫРЬ «ИЛЮША»

■ Днем позже стартовала в небо еще одна новинка - турбовинтовой Ил-114-300.

Если МС-21 - этакий навороченный денди, то илюшинская машина - настоящая рабочая лошадка, которую заждались на региональных линиях внутри страны. Уникальный воздушный универсал вытворяет шутики, неподвластные большинству крылатых собратьев. Ему не нужны бетонные полосы. Запросто взлетает и садится на грунтовые аэродромы. То есть - в чистом поле. А если вместо привычных шасси приделать лыжи, то даже грунт не понадобится. Мягко приземлится на утрамбованный снег или лед. Это предусмотрено в арктической модификации.

ВТОРОЙ ПОШЕЛ

Но прежде всего Ил-114-300 ждут обычные пассажиры на региональных авиалиниях, где он вполне может стать основным лайнером: вместительным, комфортным, современным. И заменит парк уже явно устаревающих АН-24.

Первый полет - как свидание с невестой. Долгожданный и очень волнительный. Пилоты в рабочем режиме проверяют все системы: тягу, устойчивость, управляемость. После идеальной посадки **командир экипажа, летчик-испытатель 1-го класса, Герой России Николай Куимов** спокойно докладывает:

- Машина великолепная. Погода была сложная. Но техника показала себя очень надежно.

НЕБЕСНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК

«Сто четырнадцатый» начали разрабатывать еще в СССР. Но после распада Союза машина стала не нужна. Точнее, на ее доводку просто не было денег. Гоняли в хвост и в гриву оставшиеся АНы, продлевая раз за разом их летный ресурс. Но вечно это продолжаться не могло. Покупать в современных политических реалиях импортную технику, во-первых, накладно, во-вторых, рискованно: поставщики могут запросто под любым предлогом прекратить отгрузку запчастей...

К идее модернизировать Ил-114 вернулись в 2016 году по поручению президента. Свое, родное всегда надежнее, да и к тому же лучше. Реанимированный проект переделали полностью. Изменили стреловидность крыла, что позволило сократить дистанцию разбега. Для региональной машины - показатель важнейший. Перелопатили и всю начинку. Авионика,

РОДНОЕ - НАДЕЖНЕЕ

связь, антиобледенительная система - все новейшее и только отечественного производства. От проекта, задуманного еще в советское время, осталось лишь название.

Новый «Илюша» может спокойно добираться туда, куда другие машины просто не летают, - до самых отдаленных малых аэродромов Сибири и Крайнего Севера. Это позволит связать прямыми авиарейсами многие регионы страны. Их жителям уже не придется летать к соседям с пересадкой через Москву.

- Это очень важное событие и для наших авиастроителей, и для всех перевозчиков, потому что на крыло сегодня встал один из самых востребованных типов самолетов, - сказал **вице-премьер РФ Юрий Борисов**.

Сертификат летной годности Ил-114-300 должен получить до конца 2022 года. Уже известно, что первые три серийных самолета отправятся в Арктику.

Пресс-служба ГК «Ростех»/ТАСС