

Борис ОРЕХОВ

■ Российский авиапром примерил роль швей-мотористки для упрощения передвижений по родной стране. Будут «сшивать» территорию.

На заседании Госсовета по стратегическому планированию и национальным проектам Владимир Путин поставил задачу «инфраструктурно сшивать» огромную территорию нашей страны. Чтобы люди могли без проблем и за приемлемые деньги передвигаться между регионами. В том числе и с Дальнего Востока в европейскую часть и обратно.

Понятно, что без авиации эту задачу не решить. Поездом не во всякий уголок доберешься. Как в песне: «Только самолетом можно долететь». И долетим, благо уже есть на чем.

Отечественный авиапром, зачахнувший было после развала Союза, в последние годы все уверенней встает на крыло. Санкции многому нас научили, а заодно отрезвили, заставили отказаться от некоторых грандиозных, но, теперь уже понятно, мертворожденных проектов. Одна крупная компания, например, в свое время вынашивала план сравнять до голой земли авиаремонтный завод в Самаре, а на его месте возвести предприятие канадской фирмы «Бомбардье» по выпуску небольших джетов. Сегодня оно, скорее всего, простаивало бы, придавленное санкциями.

Вывод: в современном непредсказуемом мире, где у нас осталось не так уж много надежных партнеров, с которыми можно вести серьезные совместные дела, не ожидая, что завтра тебя кинут, рассчитывать надо в первую очередь на себя. На собственные мозги и производственные мощности. У России, к счастью, это получается.

Еще бы не получалось - отечественная авиаконструкторская отрасль, несмотря на все передряги девяностых годов, по-прежнему одна из лучших в мире. А в некоторых аспектах - лучшая. Причем это касается не только боевой авиации, но и гражданских самолетов.

Месяц назад буквально мы стали свидетелями потрясающего прорыва: с интервалом всего в сутки в воздух поднялись сразу два новых лайнера - MC-21 и Ил-114-300. Такого не было даже в Советском Союзе. Эти машины предназначены для дальних и средних маршрутов. Воздушные марафоны. А в регионах до зарезу нужны крылатые спринтеры, способные доставить пассажиров или грузы на небольшие расстояния, чтобы у людей отпала навсегда необходимость добираться самолетом в соседнюю область через Москву. Это местами и сейчас в порядке вещей. Купил билет, спокойно сел и полетел - да хоть в соседнюю деревню. Звучит только просто. На Севере между населенными пунктами порой сотни километров.

И вслед за магистральными лайнерами подоспела целая ватага новейших самолетов и вертолетов, как раз регионального масштаба.



Владим МОРОЗОВ/Фотобанк Лори

НА ОЛЕНЯХ ХОРОШО, А НА КРЫЛЬЯХ ЛУЧШЕ

Многие десятилетия проблему региональных перевозок успешно решал легендарный Ан-2. Он как автобус пазик, только с крыльями. Возил пассажиров даже между райцентрами, а еще забрасывал геологические партии и нефтяников-буровиков в отдаленные районы, опылял колхозные поля, работал воздушной скорой помощью, был просто незаменим в Арктике и Антарктике.

Ни мороз, ни жара были ему не страшны. О пилотах-региональщиках, летавших на «антошках», даже сняли отличный фильм «Разрешите взлет!» с **Валентином Гафтом** и **Анатолием Папановым** в главных ролях. Простой и надежный, как автомат Калашникова, трудяга-биплан Ан-2, казалось, будет вечным, как горец Маклауд. И выпьет самую последнюю каплю авиационного керосина. Успевай только вовремя проводить текущий и капитальный ремонт строевых машин да пополнять парк «антошек» новыми бортами. А вот с этим как раз возникли проблемы.

Ан - машина по своему происхождению украинская, детище знаменитого КБ Антонова. В советское время это не имело никакого значения. Все пахали на общий союзный котел. После развала серпастого-молоткастого повсюду возобладали национальные приоритеты. С некоторых пор кооперация между нами в области авиапрома стала тормозиться. Пример тому - транспортник для ВВС, так и не продвинувшийся

«АНТОШКА» УЛЕТЕЛ КОПАТЬ КАРТОШКУ

дальше испытаний. С Ан-2 тоже начались нестыковки. Был момент, когда в российском правительстве обсуждался вопрос о начале его производства у нас. Но, прикинув, отказались. Склепать сам борт, приделать ему крылья не проблема. Загвоздка в двигателе. Он украинский, запорожского завода «Мотор-Сич». Налаживать производство у себя - затратно, еще вопрос, продали бы украинцы нам лицензию.

Теперь все эти вопросы отпали сами собой. Место «антошки» в воздушном строю занял L-410. Иноземец, ставший русским. Его прародина - фирма LetKunovice в Чехии. Машины этой марки хорошо известны у нас еще со времен СССР. Один легендарный учебный L-39 «Альбатрос» чего стоит. Первая крылатая парта для всех без исключения будущих военных летчиков, начиная с середины шестидесятых годов. Они и сегодня летают в училищах. «Четыреста десятый» - совсем из другой категории. Региональный транспортник. Аналог «антошки», только покрупнее. Крайняя модификация L-410NG имеет приличную скоростенку 417 км/ч, дальность - до 2570 километров. Примерно как от Москвы до Екатеринбурга и обратно, да еще останется топливо в баках. Но его главная особенность - региональные перевозки. Легко берет на борт два десятка пассажиров или две тонны груза. На борту есть даже сортир, он расположен в хвосте самолета. Пассажиры «антошек» о такой роскоши не мечтали, запасаясь терпением до посадки.

- Плюс - разумеется, авионика последнего поколения, включая систему ГЛОНАСС и возможность взлетать с предельно коротких полос, не только бетонных, но и грунтовых, и садиться на

них. В наших российских условиях - качество просто необходимое. Подойдет даже лужайка в поле, желательно, конечно, поровней. Разбежался и - вперед. В управлении прост и очень надежен. Не хочу обижать заслуженного старичка Ан-2, на котором я тоже налетался достаточно, но «элка» объективно превосходит его по многим параметрам, в том числе по комфорту для пассажиров, - считает **заслуженный летчик России Александр Новиков**.

Было ваше - стало наше. Это как раз про L-410. Уральская горно-металлургическая компания выкупила все сто процентов акций LetKunovice и таким образом стала единственным ее собственником. Самолеты теперь выпускает «Уральский завод гражданской авиации» в Екатеринбурге, ритмично наращивая производство. Например, в прошлом году завод выполнил госзаказ на два миллиарда рублей, поставит пять самолетов для Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). В портфеле еще госзаказов на двадцать миллиардов. И появляются все новые заказчики из разных регионов страны.

- Самолеты пользуются огромным спросом, сегодня мы стоим перед вопросом увеличения их выпуска, - говорит **гендиректор завода Владимир Бадеха**.

В планах создание еще более внушительного L-610 - 48-местной машины для региональных линий, которая заменит стареющий парк Ан-24. Серийное производство новинки планируют начать уже в 2024 году.

Заменить Ан-2 в тундре готов российский чех. У него даже лыжи в арсенале есть.

- L-410**
- ДЛИНА ФЮЗЕЛЯЖА - 14,4 М
 - МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ - 335 КМ/Ч
 - РАЗМАХ КРЫЛА - 17,4 М
 - ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ - 17 Пассажиров или 1800 кг груза
 - ДАЛЬНОСТЬ - ДО 1500 КМ

Олег АДАМОВИЧ

