

Борис ОРЕХОВ

■ На главном российском авиасалоне презентации отечественных новинок повергли конкурентов в шок.

ВОЗМУЖАВШИЙ ПТЕНЕЦ

- Это просто фантастика! Офигенно! Супер! - орет мне в самое ухо восхищенный коллега. Нормально говорить невозможно. Прямо над нами форсажем рвет небо и перепонки в показательном полете истребитель-невидимка пятого поколения Су-57.

По МАКСам можно отмерять биографию этого супер-самолета. Его премьерный выход на воздушном подиуме в Жуковском состоялся, если память не врет, в 2012 году. Тогда он был совсем зеленым, неоперившимся толком птенцом. И летал остороженько, словно боялся развалиться в воздухе от скачка перегрузок. Зато теперь лихо крутит под облаками любые фигуры.

Мертвую петлю - раз плю-



нуть. Плоский штопор, когда самолет вращаясь падает к земле, будто сухой лист, - только так. Колокол - да ради бога, а ведь это один из сложнейших номеров. Самолет свечой взмывает ввысь, потом вдруг замирает и начинает скользить вниз хвостом вперед, одновременно опуская нос. Обороты двигателя почти на нуле.

Машина уже в пике. Ниже. Ниже. И в этот момент летчик врубает форсаж, истребитель плавно выравнивается и тут же выдает новый фортель - в крутом выраже закладывает косую петлю.

Когда сложнейшие элементы воздушной акробатики идут вот так - один за другим без предварительного разгона - это говорит сразу о многих вещах. О высочайшем

мастерстве летчика. Потрясающей аэродинамике машины. Наконец, о чудовищной мощности и надежности двигателей. Птенец оперился. И стал по-настоящему грозным воздушным бойцом. Серийные машины в этом году начали поступать в войска. Минобороны РФ подписало контракт на семьдесят шесть истребителей. И это только начало. В дальнейшем, считает

глава ОАК Юрий Слюсарь, заказы пойдут на сотни машин, в том числе для иностранных ВВС.

ЗА ШТУРВАЛОМ - ПИЛОТЕССЫ

Девчонки из группы «Первый полет» своим примером убедительно доказывают, что небо - стихия не только мужчин. Это единственная в России крылатая команда, выступающая на поршневых самолетах. Если кто не в курсе, летать на этих машинах порой сложнее, чем на реактивных истребителях. Перегрузка нередко зашкаливает за 10G. Тренированный летчик-мужик может отключиться, потеряв сознание. А девчонкам хоть бы что - крутят в небе лихие фигуры, от которых захватывает дух. Секретами летной подготовки они поделились с корреспондентом «СВ». Подробнее - в следующем номере.

МАЛЕНЬКИЙ, ДА УДАЛЕНЬКИЙ

ШАХ И МАТ ЛЮБОМУ ПРОТИВНИКУ

■ Новому легкому истребителю пятого поколения в воздухе не будет равных.

Его угловатые формы означают, что он тоже невидимка для радаров. Отсеки для вооружения скрыты внутри фюзеляжа. И главная особенность - один двигатель. Значит, дешевле эксплуатация. Сейчас таких машин в Российской армии нет. Теперь будет. Легкий тактический самолет пятого поколения. Он уже получил название Checkmate, что в переводе означает «Шах и мат». Намек на то, что разговор с любым воздушным противником будет крутым и коротким. Летчику выполнять боевые задачи поможет продвинутый искусственный интеллект.

Специально для новичка построили отдельный павильон. На стене - огромный черный шахматный конь. В первые три дня салона простых смертных не пускали. Только специалистов и официальные делегации, от которых не было отбоя. Иностранцам, особенно западникам, не терпелось своими глазами взглянуть на крылатую сенсацию. Максимальная скорость «шахматиста» - 2000 км/ч. Дальность полета - 3000 км. Боевая нагрузка семь тонн - ракеты, умные бомбы. Осталь-

ные прорывные характеристики - военная тайна.

Интересна история его появления. Как пояснил глава «Ростеха» Сергей Чemezov, конкретных заказов на новый истребитель не было. Конструкторы начали его разработку, что называется, в порядке инициативы. А теперь потенциальный портфель заказов оценивается как минимум в триста машин.

- Истребитель в первую очередь будет ориентирован на страны Африки, Индию, Вьетнам, - пояснил вице-премьер Юрий Борисов, курирующий оборонку. Но это лишь предварительные прикидки. После начала производства география поставок наверняка расширится. Главное - не затягивать, ведь конкуренты не дремлют. Среди таковых называют четыре самолета. Впрочем, шведский «Грипен» и французский «Рафаль» можно сразу отодвинуть в сторону. Навороченные, да, но никакие не невидимки, а это уже минус. Остаются американский F-35 и китайский Chengdu. Соперники серьезные. Но у нашего «малыша» есть одно убойное преимущество - цена. Те стоят 60 - 90 млн долларов. Наш - 25 - 30. Как говорится, почувствуйте разницу.



В бою пилоту «шахматиста» поможет мощный искусственный интеллект.

КРЫЛЬЯ НАУЧИЛИСЬ... ВЫПЕКАТЬ НОУ-ХАУ

■ Прорыв как ответ на бесчестное хамство.

ПОД СОУСОМ ЗАПРЕТОВ

Еще одна долгожданная премьера - пассажирский лайнер МС-21-310 с российским двигателем ПД-14. Будущее российской гражданской авиации, так называют этот самолет.

Одна из изюминок - композитное крыло, сделанное полностью из отечественных материалов. Прорыв для нашего авиапрома. История драматичная и поучительная. Американцы два года назад отказались поставлять нам композиты, ссылаясь на санкции. Ловкий предлог. На самом деле страшно перепугались конкуренции на рынке. По своим характеристикам МС-21 явно превосходит как «Боинги», так и «Эйрбасы» такого же класса. Владимир Путин американский демарш назвал тогда бесчестным хамством. Но Россия приняла вызов. В невиданно рекордные сроки в Ульяновске построили предприятие «Аэрокомпозит». Там крылья лайнера в буквальном смысле выпекают и поставляют на завод в Иркутск, где они стыкуются с самолетом.

Среди достоинств МС-21 - улучшенная аэродинамика и дополнительный комфорт для пассажиров. Большие иллюминаторы, отчего в салоне светлее, удобные кресла и, самое главное, - широкий проход между рядами. Вполне можно разойтись с бортпроводницей с тележкой во время раздачи питания. На сегодняшних самолетах это невозможно - гарантированная пробка.

МАШИНА БАБОЧКОЙ ПОРХАЕТ

Сердце самолета - отдельная история. ПД-14 - первый реактивный двигатель для гражданской авиации, созданный в России после распада СССР. Его на-

чинка - сплошные ноу-хау. Например, лопатки из легчайшего сплава титана работают безотказно даже при температуре 1,7 тысячи градусов. Аналогов нет.

- Экологичность, шумность - все на уровне мировых стандартов, даже с запасом. Плюс - он на двадцать процентов экономичнее своих западных конкурентов. И очень надежен, - поясняет авиаэксперт Дмитрий Шумаков.

Но самое главное - ПД-14 до последнего винтика отечественный. И значит, чихать мы хотели на санкции.

Взлет МС-21 - просто песня. Оторвавшись от полосы, он, словно истребитель, уходит ввысь боевым разворотом, закладывая резкий крен. И это машина весом под семьдесят тонн. Фантастика! Конкуренты нервно кусают губы от зависти.

Еще одна премьера. Ближнемагистральный Ил-114-300. Он меньше, чем МС-21, но и у него другая ниша - местные авиалинии. Замена старичку Ан-24.

- Лайнер неприхотлив. И создан как раз для наших условий. Может взлетать и садиться с грунтовых и заснеженных полос. То есть там, где не хватает аэродромной инфраструктуры или она вообще отсутствует, - рассказал корреспонденту «СВ» управляющий директор компании «Ил» Сергей Ярков.

В ближайшем будущем новый Ил должен стать рабочей лошадкой региональных авиалиний, чтобы пассажирам не пришлось летать в соседнюю деревню через Москву. И опять же - полностью отечественный от носа до хвоста. Импортзамещение в действии.

С появлением этих лайнеров, как метко заметил один из экспертов, Россия возвращается в мировую высшую лигу гражданской авиации. Главное - не сворачивать с курса.