

# «ОСВЕЙ» - ВОЗДУШНЫЙ ВЕЗДЕХОД

Борис ОРЕХОВ

Во всех сферах сотрудничество наших стран достигло беспрецедентно высокого уровня. В том числе в авиастроении.

## КРЫЛАТОЕ ОЗЕРО

Профильные предприятия Беларуси успешно осваивают производство компонентов для новейших российских лайнеров. Но вершина взаимодействия в воздушной отрасли - совместное создание и производство легкого многоцелевого самолета ЛМС-192 «Освей».

Название новой крылатой машины связано с географией. Освей - это живописное озеро в Витебской области, рядом с российской границей. Создатели решили таким образом подчеркнуть символику союзного проекта.

История «Освея» началась еще в 2023 году, когда РФ и РБ договорились о совместной разработке легкого турбовинтового самолета. Спустя год партнерство закрепили официально: в 2024-м страны подписали масштабную программу сотрудничества в авиастроении, а в апреле заключили и межправительственное соглашение о серийном выпуске машины.

Гражданское авиастроение - отрасль стратегически важная. В условиях беспрецедентных западных санкций здесь просто необходимо уйти от импортозависимости и достичь полного технологического суверенитета. «Освей» как раз решает эту задачу.



Обязательно настанет время, когда эти машины станут такими же обыденными на местных линиях, как когда-то Ан-2.

## ХИТРЫЕ ФИШКИ

Впервые облик будущей машины был представлен широкой публике, так сказать, в минувшем октябре на международной промышленной выставке «Иннопром. Беларусь» в Минске. Модель-копия самолета стала одним из гвоздей масштабной экспозиции, вызвав большой интерес посетителей и специалистов. Самолет и правда красив. Со своими технологическими фишками. На языке авиастроителей - это подкосный высокоплан с неубираемым шасси. «Подкосный» - это когда крыло крепится к фюзеляжу при помощи подкосов. А неубираемое шасси упростит его эксплуатацию на аэродромах в глубинке с ограниченной инфраструктурой. Он

будет способен взлетать и садиться в том числе с грунтовых полос, даже раскисших от грязи. Этаким воздушным вездеходом, каким он и задумывался.

По проекту машина с салоном на девятнадцать пассажиров будет способна работать 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, как в песне, только самолетом можно долететь. Помимо чисто пассажирского, машину можно будет использовать в варианте воздушного транспорта для перевозки почти двух тонн различных грузов.

## ЛАЙНЕРАМ ОБНОВЛЯЮТ ЛИВРЕИ

Предприятия Беларуси уже сегодня встроены в производственные цепочки с российским авиапромом.

### ВИЗАЖИСТЫ ДЛЯ САМОЛЕТОВ

В ОАК подсчитали, что могут разместить на авиазаводах РБ заказы на миллиарды рублей. Причем сябры не только поставляют комплектующие российским партнерам, но и выполняют ремонт и модернизацию авиатехники.

Недавно тут запустили новейший современный комплекс по покраске и техническому обслуживанию бортов. Сюда войдет практически любой самолет. С момента запуска нового комплекса здесь уже обновили внешность четверть десяткам российских бортов.

В 2026 - 2027 годах планируется расширение мощностей, как раз под российские заказы. В том числе строительство двух новых цехов, оснащенных уникальным оборудованием.

Один - для производства деталей с механической обработкой и нанесением гальванических покрытий. Другой - для виброударной упрочняющей обработки. Контракты на производство деталей и агрегатов для МС-21 и Ту-214 уже составляют сотни миллионов рублей.

В ближайшей перспективе - расширение объемов поставок деталей именно для новых самолетов. Хотя уже сегодня счет номенклатуры идет на сотни единиц. 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. И укрепит технологический суверенитет наших стран в области авиации.

### УНИВЕРСАЛЬНАЯ «ДЕВЯТКА»

Если обратиться к истории, то самолетостроение - дело для Беларуси не такое уже и новое, как

может показаться на первый взгляд. Первый подход к снаряду, то бишь к созданию крылатых машин, причем боевых, состоялся еще осенью 1944 года. Тогда в освобожденном Минске в полуразрушенных цехах завода № 453 начали выпускать истребители Як-9.

В войну именно «девятка» была настоящей рабочей лошадкой нашей истребительной авиации. В Минске выпускали две версии - Як-9ДД, то есть дальнего действия с дополнительными бензобаками в крыльях. Эта модификация использовалась чаще всего для разведки и сопровождения бомбардировщиков, утюживших немецкие тылы.

А также - Як-9Т, машина-зверь, помимо крупнокалиберных пулеметов вооруженная 37-мм авиапушкой. Кончик ее ствола с набалдашником пламегасителя, как клюв, торчал из кока винта. Ее снарядами можно было работать даже по танкам.

Минские машины шли

прямым в гвардейские части. Всего, по разным оценкам, успели выпустить от 250 до 400 машин. После чего с самолетов перешли на трактора - у страны появились другие потребности.

### ИЗ-ПОД ОБЛАКОВ НА ПАШНЮ

К перепрофилированию приложил руку сам Сталин. В июле 1945 года по пути на Потсдамскую конференцию вождем остановился в Минске. И тогдашний глава правительства БССР Пантелеймон Пономаренко предложил Сталину на месте завода № 453 наладить тракторное производство. Вождем идею одобрил. Война к тому моменту уже закончилась, и для восстановления разрушенного народного хозяйства трактора были нужны как воздух.

Но минские истребители прослужили в частях ВВС до начала пятидесятых годов без единой рекламации. Все-таки белорусское качество есть белорусское качество. Во всем и всегда.

## ЗАПАС

## ПРОЕКТ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ВАЖНОСТИ

Самолет придет на смену «борода-тому» крылатому старичку с чешскими корнями L-410.

### КООПЕРАЦИЯ - ЕКАТЕРИНБУРГ И БАРАНОВИЧИ

Необходимость в замене назрела давно. Эти самолеты начали производить в Чехословакии еще в конце 1960-х годов. С 1969 по 1991 год выпустили больше 1,1 тысячи машин, из которых 862 поставили в СССР, где модель наряду с Ан-2 стала рабочей лошадкой местных авиалиний. До 2022 года по чешской лицензии самолет выпускался на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА) в Екатеринбурге. Однако после введения западных санкций поставки комплектующих из Чехии были прекращены, а вместе с ними и сборка L-410 в России. В таких обстоятельствах стал критически важным вопрос собственного производства подобной машины. И ее решили делать совместно с Беларусью, тем более что самолетный опыт у Синеокой был еще со времен СССР, правда, не постройки, а ремонта и модернизации авиатехники.

«Освей» рассматривается как стратегический проект, призванный обеспечить потребности местных и региональных перевозок в наших странах. Строить самолет в кооперации будут с российской стороны все тот же Уральский завод гражданской авиации, с белорусской - 558-й Авиационный ремонтный завод в Барановичах, где серьезно расширяют производственные площади под выпуск союзной машины.

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 в Барановичах Андрей Тучин.

### ПОД ПРИСТАЛЬНЫМ КОНТРОЛЕМ

И все же главная изюминка самолета - что он будет весь, от носа до хвоста, родной, союзный. Полностью из отечественных компонентов. В воздух машину будут поднимать два турбовинтовых двигателя ВК-800. Кроме того, самолет оснастят авионикой, разработанной концерном «Радиоэлектронные технологии».

Учитывая высокий спрос на региональные перевозки и отсутствие импортных альтернатив, у «Освея» есть все шансы занять ключевое место в авиапарке наших стран. А для Беларуси его производство распахнет двери в элитный клуб самолетостроительных держав. Вот почему создание самолета держат под пристальным контролем депутаты Парламентского Собрания. Недавно реализация совместного крылатого проекта подробно обсуждалась на заседании Комиссии ПС по промышленности и торговле. И депутаты были единодушны в оценке значения «Освея»:

Самолет нужен не только для России, но и для Беларуси, для решения транспортных задач в наших странах, - убежден Председатель Комиссии Вячеслав Тимченко.

Мы все заинтересованы в реализации этого проекта в сжатые сроки. Самолет очень важен, - говорит член Комиссии Денис Кравченко.

Решительный настрой депутатов только подчеркивает необходимость создания совместного самолета.