

ВСТАЛИ НА СВОЕ КРЫЛО

Борис ОРЕХОВ

■ Российские лайнеры подвинули в небе западных конкурентов.

Одной из первых санкционный удар ощутила на себе авиационная отрасль. Значительную часть воздушного парка национальных перевозчиков составляли самолеты Airbus и Boeing.

ТРУДНЫЙ ПУТЬ В НЕБО

И вот лавочка закрылась - ни новых машин, ни запчастей к тем, что уже эксплуатируются, мы от западных больше не получим. Ну и не надо. Как говорится, сами с усами. Как-никак Россия - великая авиационная держава. Нашим боевым самолетам нет равных в мире. Утром конкурентам нос и в гражданском секторе.

Убедительным доказательством, что отечественный авиапром сам, без участия западных «помощников», твердо расправляет крылья, должен стать пассажирский лайнер MC-21. Расшифровывается - магистральный самолет XXI века. Государственные испытания уникальной машины в самом разгаре. Провели уже больше ста полетов. Лайнер осваивает марафонские дистанции в небе. Пару недель назад самолет с российскими, что очень важно, двигателями ПД-14 успешно совершил первый длительный перелет из Иркутска в подмосковный Жуковский. Он провёл в воздухе больше пяти часов и плавно приземлился на аэродроме ЛИИ, том самом, где раз в два года проходит знаменитый авиасалон МАКС.



Планируют строить больше семидесяти суперлайнеров в год.

Нина ПАДАЛКО/РИА Новости

- В воздухе самолет ведет себя изумительно. Отлично управляется. Дошли до высоты одиннадцать километров, до предельных скоростей. Все великолепно, - не скрывал эмоций Герой России, заслуженный летчик-испытатель Роман Таскаев.

БИТВА ЗА ПАССАЖИРОВ

Оглядываясь назад, надо сказать, что путь в небо для MC-21 получился достаточно сложным. И все благодаря стараниям зарубежных, на первом этапе, как представлялось, партнеров, а затем - откровенных вредителей. Дело в том, что новый самолет предназначен для эксплуатации в самом востребованном сегменте авиатранспорта, где до этого безраздельно властвовали Boeing и Airbus. И западники сделали все, чтобы убрать с воздушной арены российского конкурента, который по многим параметрам их явно превосходил, в первую очередь по

экономичности. Действовали по принципу: в битве за пассажиров, читай - за барыши, все средства хороши. Даже самые подлые.

СИНЕОКАЯ В ПОМОЩЬ

Беларусь также ощутила на себе удар воздушных санкций. В «черный список» Евросоюза угодила «Белавиа». Возникли проблемы с лизингом бортов на Западе. Компания уже вернула часть самолетов. Запретную лепту внесли американцы. Из-за того, что бонинги «Белавиа» летали в Россию, отзывали у нее экспортные привилегии. Запретили белорусским перевозчикам использовать свои детали и оборудование. Новые самолеты «Белавиа» планирует закупать прежде всего в России. Тот же MC-21 и Sukhoi Superjet 100. И не только их эксплуатировать, но и наладить у себя выпуск комплектующих к ним.

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ СУПЕРДЖЕТА

■ Производство планируют начать уже в 2024 году на заводе корпорации «Иркут».

Правительство РФ уже выделило пятнадцать миллиардов рублей на закупку оборудования для него. В обозримой перспективе этот российский самолет заменит все среднемагистральные западные аналоги.

- Airbus и Boeing, слава бо-

гу, теперь поставлять не будут. Зато наши самолеты востребованы. Практически за каждый новый борт идет борьба между компаниями. Наша задача - обеспечить всех потенциальных заказчиков. А для этого нужно выйти на производство 72 экземпляров MC-21 в год, - обозначил планы генеральный директор Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь.

Первым покупателем новых машин станет «Аэрофлот». В сентябре 2022-го он подписал контракт сразу на 210 MC-21 с поставкой до 2030 года. Кро-

НУ-ХАУ

КОМПОЗИТНАЯ ЗАСАДА

■ На ранних этапах создания машины не обошлось без проблем.

Крылья у MC-21 из композитных материалов. Выбор не случаен. Именно такой подход дал конструкторам возможность создать действительно лайнер будущего.

ЗАОКЕАНСКАЯ ПОДЛОСТЬ

- Материал позволил спроектировать принципиально новое крыло большого удлинения, повышающее аэродинамические качества самолета. А это, в свою очередь, позволило увеличить диаметр фюзеляжа и расширить пассажирский салон, - поясняет авиаэксперт Михаил Никонов.

Правда, в тот момент мы его сами не делали, полагаясь на импорт. На этом и сыграли заокеанские конкуренты. Притянув за уши санкционную статью, США в 2018 году перекрыли поставки композитов в Россию из Америки и Японии.

ЛЕГЧЕ И ЭКОНОМИЧНЕЕ

Авиастроителей ситуация не на шутку напрягла. Делать крыло металлическим - не вариант, это потребует корректировки всей конструкции, лишив ее преимуществ. Углепластик вместо металла делает лайнер легче, а это - экономия топлива, более протяженные маршруты и дешевые билеты. Выход один - налаживать производство композитов у себя. Подключили науку. Решили проблему блестяще. Технология, которая создана в России, не имеет аналогов. Если американцы и европейцы сплавляют углеродные пластины со смолой в автоклаве, то у нас в вакуумной камере происходит не сплав, а органическое соединение этих материалов, инфузия. Получается легкий, летучий монолит. Производство полностью отечественных крыльев для MC-21 наладили на двух заводах - «АэроКомпозит-Ульяновск» и «КАПО-Композит» в Казани.

Нина ПАДАЛКО/РИА Новости



ПД-14 - первый в семействе гражданских авиадвигателей. Он превосходит все западные аналоги.

НА БЕРЕГУ БАЙКАЛА

ме того, парк авиакомпании пополнят 89 лайнеров «Сухой Суперджет Нью». Это новая, полностью отечественная версия проверенного временем самолета. Его первый полет с российскими двигателями ПД-8 состоится в следующем году. Предстоит заместить сорок пока еще импортных систем. Работа идет полным ходом.

К концу этого десятилетия авиаперевозчики получат около тысячи новых самолетов. И никакие санкции Запада нам не страшны. Летали. Летаем. И будем летать.

■ Другой загвоздкой стал выбор двигателя.

По проекту лайнер планировалось оснащать американскими моторами компании Pratt & Whitney. И на первых опытных машинах их даже установили и провели сертификационные испытания.

ПЛАМЕННЫЙ ПИОНЕР

Но санкционная война заставила и здесь идти своим путем. Ситуация была парадоксальная: двигатели для боевых самолетов у нас лучшие в мире, а вот «пламенные сердца» для

ТЯГА В БУДУЩЕЕ

пассажирских лайнеров со времен СССР мы не выпускали. Хотя разработки шли. Создать авиационный движок сложнее, чем спроектировать самолет. Можно смоделировать какой угодно суперлайнер, вопрос: на чем он поднимется в небо?

Ответ теперь есть. ПД-14 - новейшее детище «ОДК-Пермские моторы» и первый турбовентиляторный движок, созданный в России после распада Союза. Это целый сгусток ноу-хау. Например, титановые лопатки вентилятора - один из самых главных

ОТ ВИНТА

компонентов всей конструкции. На ПД-14 они не литые целиком, как на западных образцах, а пустотелые. Уникальная технология позволила снизить вес движка и на порядок повысить его надежность. Другой важный плюс - они гораздо экономичнее тех же Pratt & Whitney по расходу керосина, что опять-таки сказывается в лучшую сторону на цене билетов. И выгодно авиакомпаниям. Например, расчетная стоимость летного часа на MC-21 составит примерно 2,1 - 2,3 тысячи долларов против 2,7

и 3,5 у его одноклассников из Airbus и Boeing.

- У ПД-14 меньше температура в горячей части, дешевле материалы, ремонт, послепродажное обслуживание, - объясняет исполнительный директор АО «Пермские моторы» Сергей Харин.

МЕТОДОМ 3D-ПЕЧАТИ

Сейчас на заводе масштабная модернизация. В закупку нового оборудования уже вложили больше пяти миллиардов рублей. Акцент - на повышение автоматизации выпуска, с применением промышленных ро-

ботов и уникальных методов. Некоторые детали уже сейчас изготавливают с помощью 3D-печати. Что ускоряет производство агрегатов в разы.

- Реализация программы ПД-14 имеет огромное значение для России в контексте импортозамещения. С наращиванием выпуска и других представителей этого семейства двигателей исчезнут все препятствия по развитию гражданской авиации именно на отечественной базе, а заодно откроется большой простор для экспорта наших машин, - уверен заслуженный летчик РФ Владимир Попов.