

Борис ОРЕХОВ

■ В Барановичах создали уникальную систему авиационной защиты.

На авиасалоне МАКС-2019 одной из самых представительных и разнообразных была белорусская экспозиция. Свою продукцию в Жуковский привезли десятки предприятий республики. Но самую внушительную экспозицию представил 558-й Авиационный ремонтный завод из города Барановичи.

О сегодняшнем дне прославленного предприятия, о выпускаемой здесь уникальной технике, о сотрудничестве с российскими коллегами корреспонденту «СВ» рассказал заместитель директора завода по развитию Александр Воробей.

БЕЗ СОСЕДА НИКУДА

- Мы с Россией не можем не сотрудничать, - сказал он в самом начале беседы. - Завод специализируется на ремонте авиационной техники, которая была произведена еще в Советском Союзе или уже российскими предприятиями. Скажу больше: мы - единственное предприятие на постсоветском пространстве, которое ремонтирует такой большой по номенклатуре объем авиационной техники. Практически всю линейку «суховских» машин, начиная с фронтового бомбардировщика Су-17, который был основным ударным самолетом советских ВВС еще во время войны в Афганистане и до сих пор стоит на вооружении ряда стран. А еще - штурмовики Су-25, истребители Су-27 и Су-30 различных модификаций. Из микояновских машин наш давний клиент - истребитель МиГ-29. Помимо самолетов активно занимаемся

ЩИТ-НЕВИДИМКА ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ



На крупнейшем авиафоруме Беларусь - постоянный участник. Каждый год она представляет свои новые разработки.

и вертолетной тематикой. Ремонтируем и модернизируем наиболее массовые машины - Ми-8, Ми-17, Ми-24, Ми-35. Номенклатура, как видите, очень большая. Поэтому, не имея хороших контактов с предприятиями в Российской Федерации, где изначально производилась и производится вся эта техника, ни один самолет или вертолет в принципе отремонтировать невозможно. Запасные части, конечно, берем только на российских предприятиях.

- Советская и российская авиатехника стоит на вооружении в десятках государств. Заказы каких стран вы выполняете?

- География очень обширная. В свое время СССР по-

ставлял самолеты и вертолеты в самые разные страны. И в Азию, и в Африку, и в Южную Америку. Так что заказов на ремонт хватает. Правда, конкретные страны называть

не буду, это коммерческая тайна. Но факт - советские самолеты, выпущенные несколько десятилетий назад, по-прежнему в строю, что лишний раз говорит о высо-

ком качестве и надежности машин. Не далее как пару месяцев назад к нам обратилась одна из стран - потребовалась помощь в ремонте фронтовых бомбардировщиков Су-22, экспортного варианта Су-17. К слову сказать, в свое время наш завод специализировался именно на этих машинах. Сдавали заказчикам по 15 самолетов в месяц. Всего же отремонтировали более 1600 машин.

- Сразу возникает закономерный вопрос: производство Су-17 завершилось в 1990 году. Где сейчас найти запчасти и комплектующие для ремонта?

- Вопрос решаемый. Плюс надо учесть, что сам по себе Су-17 не такой сложный самолет, включая бортовую электронику. Мы очень плотно сотрудничаем с разработчиками машин. Например, совместно с КБ «Сухого» или РСК «МиГ» решаем вопросы по продлению ресурса планера истребителей, поступающих к нам на завод. Скажу больше: наше предприятие - единственное, кому удалось осуществить второй капитальный ремонт истребителя МиГ-29. Сейчас совместно с микояновцами рассматриваем вопрос третьего капитального ремонта.



Беспилотный авиационный комплекс «Шершень» может проводить наблюдения как в видимом, так и в инфракрасном диапазонах.

СПРАВКА «СВ»

В жизни завода недавно произошло историческое событие - спустя более полувека ему вернули боевое знамя воинской части, которого он был удостоен в 1945 году за особые заслуги. В годы войны его передвижные авиаремонтные мастерские вернули в строй 286 самолетов и 1300 моторов.

ИЗОБРЕТЕНИЯ

ТАКОГО НЕТ ДАЖЕ В НАТО

- Ремонт различной авиатехники - далеко не единственный ваш конек. Также завод выпускает уникальную аппаратуру радиотехнической защиты «Сателлит». Говоря по-простому - глушилки для ракет и радаров противника.

- Наша разработка позволяет защитить не только самолеты, но и вертолеты, причем как боевые, так и гражданские. Сейчас рассматриваем возможность установки «Сателлита» на морские корабли. Система многофункциональная. Не только сбивает с толку ракеты, уводя их в сторону, но и сбивает помехами локаторы самолетов противника, нарушает режим работы наземных РЛС. Для «Сателлита» не нужна даже персональная точка подвески, он легко может крепиться

РИСКНУЛИ - И ПОЯВИЛСЯ «САТЕЛЛИТ»

сверху на тот же пилон, к которому подвешивается одна из ракет. Что не снижает боевой потенциал самолета.

По своим размерам не идет ни в какое сравнения с теми станциями подавления, которые выпускались раньше. Допустим, известная «Сорбция» на фоне нашего «Сателлита» просто огромная и весит больше. К тому же для нее требуется отдельная точка подвески. Но главный минус в том, что бьет такая глушилка не только по противнику, но и по своим. Включив «Сорбцию», летчик вынужден одновременно вырубать локатор своего самолета, поскольку она забивает его помехами, делая невозможным перехват воздушной цели. Наш «Сателлит» направлен строго на чужие объекты. Правда, есть одно «но» - наш аппарат может работать только по ракетам с радиолокационными головками наведения. По тепловым - пока

нет. Но, думаю, что этот единственный недостаток «Сателлита» мы также устраним - вопрос времени.

- В России есть аналогичные по характеристикам разработки?

- Я о них не знаю. Возможно, и есть. Кстати, судьба «Сателлита» складывалась на первых порах непросто. Авторы никак не могли реализовать свою прорывную идею на практике. Они стучались во многие двери, но их задумку считали неосуществимой в принципе. Мы, однако, решили рискнуть и вложили свои деньги в реализацию разработки. Так появился просто «Сателлит». Сегодня выпускаем «Сателлит-М», который значительно превосходит по характеристикам самый первый вариант изделия.

- На Западе аналоги есть?

- Точно нет. В некоторых странах НАТО пытались сделать, но у них ничего не получилось.

ЗАДАЧА С ОДНИМИ НЕИЗВЕСТНЫМИ

- Вы производите и разведывательные беспилотники?

- Тут тоже история интересная. Когда перед нами поставили задачу создать такие аппараты, именно белорусские, мы стали думать - как? Нужны авиационные конструкторы, но в республике в вузах их не готовили. Пришлось искать варианты. Приглашали даже людей, которые занимались авиамоделизмом. На самом деле моделисты - лучшие конструкторы. Они знают, как делать летательные аппараты с нуля. Правда, поначалу мы полагали, что самое главное - сделать планер, который летает. Но оказалось, это не далеко не все. Самое сложное - начинка аппарата. В итоге на все про все у нас ушло примерно шесть лет. Задачу решили. Практически все комплектующие для наших беспилотников - белорусского производства. Есть повод для гордости и за завод, и за страну в первую очередь.