

КРЫЛЬЯ НАД ОЗЕРОМ

Борис ОРЕХОВ

■ Благодаря партнерству с Россией Беларусь войдет в воздушную элиту.

КОРОЛЬ КОРОТКИХ ДИСТАНЦИЙ

Наши страны создадут совместный самолет. Первый опытный борт должен подняться в воздух уже в 2026 году. Союзная машина получила романтическое имя - «Освей». В честь второго по величине озера в Синеокой - Освейского. Оно расположено в Верхнедвинском районе под Витебском у границы с Псковской областью. Легкий многоцелевой самолет оснастят двумя турбовинтовыми двигателями. Он сможет перевозить до девятнадцати пассажиров.

Незаменимая машина на местных авиалиниях, сеть которых активно развивается в наших странах. Для России это особенно важная тема. Еще совсем недавно дело доходило до абсурда. Чтобы добраться до областных городов, отделенных друг от друга всего на сотни километров, людям приходилось делать крюк через Москву. Напрямую летать было не на чем. Гонять на спринтерские дистанции большие лайнеры перевозчики считали нерентабельным. А другой техники не было. Зато теперь будет.

Помимо регулярных местных рейсов, «Освей», как говорят его создатели, сможет выполнять широкий спектр авиационных задач, в том числе в отдаленных и труднодоступных районах, куда можно добраться только с помощью воздушного транспорта. Причем приборы, которые получит машина, позволят ей действовать даже в сложных метеорологических условиях.

ПРЕМЬЕРЫ ДАЛИ СТАРТ

О создании совместного самолета в апреле этого года договорились в Москве премьер-министры наших стран **Михаил Мишустин** и **Роман Головченко**. Чуть позже заключи-

Так будет выглядеть крылатый «Освей» с надежным и экономичным двигателем.

ли соответствующее межправительственное соглашение.

- Нам удалось найти форму, при которой две страны практически на паритетных основах инвестируют в указанный проект и, соответственно, будут являться также совместно собственниками того изделия, которое будет создано в ходе реализации этого важного проекта, - пояснил белорусский премьер.

Плюс ко всему реализация проекта станет важнейшим шагом в обеспечении технологического суверенитета РФ и РБ. Ведь новая машина будет создаваться исключительно из отечественных деталей и узлов, произведенных на профильных предприятиях наших стран. Включая такой важнейший компонент, как двигатель.

Пламенным сердцем «Освея» станет перспективный мотор марки ВК-800. По сравнению с зарубежными аналогами он более технологичный и ремонтпригодный. Инженеры и техники смогут проводить его межполетную диагностику, не снимая двигатель с машины. Тогда как на тех же американских движках подобного класса те же операции можно проводить только в ходе капитального ремонта мотора. Плюс - значительный эксплуатационный ресурс: в перспективе до четырех с половиной тысяч летных часов.

До 2030 года планируют выпустить минимум 150 новых совместных машин. Об этом сообщил **вице-премьер РБ Петр Пархомчик**.

- При этом уже есть твердый заказ из России произвести на белорусской территории девяносто самолето-

тов в ближайшие годы. Кроме того, поступает большое количество предложений из России по производству широкого спектра компонентов для авиации. Нам необходимо в ближайшее время создать определенные производственные мощности, чтобы решать эту сложную задачу.

ВОЗВРАЩЕНИЕ РЕЛИКВИЙ

Головные предприятия в программе «Освей» - Уральский завод гражданской авиации в Екатеринбурге и 558-й Авиаремонтный завод в Барановичах, где специально под выпуск совместного самолета построят двадцать тысяч квадратных метров дополнительных площадей. Также к производству комплектующих привлекут 407-й Минский завод гражданской авиации. Он специализируется на ремонте самолетов Ту-134, Як-40 и Як-52. Что касается завода в Барановичах, то его специализацией до недавних пор были военные машины. Ремонт и модернизация истребителей МиГ-29 и фронтовых бомбардировщиков Су. На сушках там, что называется, собаку съели. Во времена СССР именно в Барановичах ремонтировали все Су-17, стоявшие на вооружении советских ВВС.

К тому же в биографии предприятия деятельное участие приняли депутаты Парламентского Собрания. А история такая. Завод начинался с передвижных авиаремонтных мастерских, созданных в самом начале Великой Отечественной войны. На четыре года заводскими цехами стали вагоны-теплушки. Работали и днем и ночью.

Вместимость - 19 пассажиров
ТТХ
Грузоподъемность - до 2 тонн
Мощность каждого двигателя - 800 л/с
Дальность полета - 1500 - 2000 километров


Не останавивались даже во время железнодорожных перегонов - латали «Илы» и «Яки» на полном ходу поезда.

Возвращали в строй не только отечественные самолеты, но и британские «Харрикейны», поставившиеся в СССР по ленд-лизу. Битва за Сталинград, Курская дуга, сражения в Донбассе, освобождение Крыма, операция «Багратион». Войну авиаремонтники заканчивали в Восточной Пруссии. Предприятие наградили орденом Красной Звезды, а в июле 1945 года вручили боевое знамя части.

Но в результате последующих пертурбаций с переподчинением и сменой названия орден и знамя забрали. Увезли в Москву. Десятилетия завод добивался возвращения боевых святынь. Оно стало возможным лишь после того, как в дело вмешались депутаты Парламентского Собрания Союза Беларуси и России. Торжественная церемония передачи заводу военных реликвий состоялась 2 июля 2019 года, накануне 75-летия освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков.

Очень символично, что именно завод в Барановичах станет головным по выпуску первого союзного самолета «Освей». Беларусь, крылом к крылу с Россией, идет на взлет. И на полных правах войдет в элитный клуб авиационных держав.

Михаил ПОТАПОВ

■ Гомельские комбайны ездят на барнаульских колесах.

Предприятия Алтайского края с каждым годом расширяют сотрудничество с белорусскими партнерами. Один из лидеров промышленного взаимодействия - Барнаульский завод механических прессов.

Его связи с Синеокой имеют давнюю и взаимовыгодную историю. Еще в советское время завод поставлял в союзную республику различное прессовое оборудование. А два года назад сябрам срочно потребовалась помощь. Конкретно - «Гомсельмашу», выпускающему различную аграрную технику, в том числе комбайны, которые поставляют в Россию. Чтобы двигаться, комбайнам, естественно, нужны

ДИСКОТЕКА БЕЗ АВАРИИ

колеса. Это и дошкольнику понятно. А основа колес - диски, на которые надеваются покрышки. Вот как раз с дисками и случилась засада. Раньше «Гомсельмаш» закупал их в Польше и Турции. Но после известных событий поставки оттуда прекратились. Какое-то время можно было продержаться на ранее закупленных запасах. Но что делать дальше - вопрос.

Ответ на него нашелся на Алтае. Барнаульский завод к тому времени уже освоил выпуск дисков для сельхозмашин по программе импортозамещения. Производство - уникальное для России. По сути, завод в заводе. Создать его с нуля заставила жизнь. И - западные санкции. До этого российские предприятия закупали такие детали также за рубежом. Те-

перь необходимость в этом отпала. Алтайцы российских заказчиков обеспечивают и сябрам плечо подставили:

- Заключил с «Гомсельмашем» договор на поставку двух видов колесных дисков. Сначала были пробные партии по сто штук, белорусам качество понравилось, и начались поставки в промышленных масштабах, - рассказывает **заместитель директора завода по маркетингу Анна Ферпонтнова**. - Мы закрываем практически полностью потребности «Гомсельмаша» в дисках для передних колес комбайнов. И на треть - для задних. Остальные они берут на заводе в Бобруйске. Вообще с белорусами работать легко. Добрые, спокойные люди, умеющие держать слово: если что-то

пообещают, обязательно сделают. С ними, конечно, придется очень тщательно прорабатывать всю документацию. Но если уж договор заключили, белорусы будут его выполнять на сто процентов.

Огромный плюс - логистика. Доставка готовых изделий из Барнаула до Гомеля занимает всего шесть дней. То есть поток идет практически непрерывно. Каждую партию аналогичных дисков из Китая пришлось бы ждать два-три месяца. А это, как следствие, перебои в работе конвейера. Что, конечно, недопустимо. Зато сейчас совместная дискотека, образно говоря, идет без единой аварии. И сельчане бесперебойно получают новую технику, с помощью которой собирают рекордные урожаи.

ПРОИЗВОДСТВО



Производство алтайского завода не уступает зарубежным аналогам.