

Светлана КАМЕКА,  
Любовь АРБАТСКАЯ

■ На Иркутском авиазаводе скоро запустят в серию пассажирский суперлайнер МС-21 целиком из отечественных деталей и комплектующих.

### ДУХ ЗАХВАТЫВАЕТ

На глазах у тысяч зрителей многотонный пассажирский самолет выполнил, казалось бы, совершенно невероятный трюк - почти под углом 90 градусов поднялся ввысь, а потом сделал резкий поворот. Фигуру высшего пилотажа, доступную прежде только боевым истребителям, лайнер МС-21-310 играючи демонстрировал в небе не раз на показательных выступлениях в честь отмечаемого недавно юбилея авиазавода в Иркутске. Легендарному предприятию стукнуло девяносто лет. От воздушных пируэтов крылатого исполина у зрителей захватывало дух!

Другой, не менее захватывающий факт - самолет полностью наш, родной. От кончика носа до хвоста сделан из отечественных деталей. Мощный, прочный, маневренный и надежный. Импортозамещение в действии!

МС-21 - действительно наша гордость. Пассажирский борт нового поколения, который собирают на Иркутском авиазаводе (является филиалом «Яковлева» и входит в госкорпорацию «Ростех»). Аббревиатура названия расшифровывается просто - магистральный самолет XXI



«Кузня» российских самолетов. Стерильно, как в операционной.

века. Его стихия - рейсы на средние расстояния. В данном случае - до 5100 километров.

### БУРЖУЙСКИМ ПАКОСТЯМ НАПЕРЕКОР

Оглядываясь назад, надо сказать, что путь в небо для МС-21 получился 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 авиаперевозок, где до этого безраздельно властвовали западные машины - Boeing-737 и Airbus-320. И буржуины

сделали все, что убрать с воздушной арены российского конкурента, который по многим параметрам их явно превосходит. По экономичности прежде всего. Действовали по принципу «в битве за пассажиров (читай - за барыши) все средства хороши». Даже самые подлые.

Изюминка МС-21 - крыло. Это первый в мире лайнер в своем классе, у которого оно из композита. Вот здесь и начались проблемы. На момент создания лайнера такие материалы мы сами не делали, положившись 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.

- Просто хамство с нарушением всех общепризнанных принципов и правил, - жестко прокомментировал поступок американцев Владимир Путин. Назвал вещи своими именами.

Выход был только один - делать самим. Подключили науку. В итоге решили проблему блестяще. Сегодня производство поставлено на поток. Изготавливают крыло в Ульяновске, а на авиазаводе в Иркутск поставляется уже готовая консоль. По сравнению с привычным алюминием композит дает массу преимуществ.

- Позволяет создать крыло

большого удлинения, более совершенной формы и одновременно легкое. Улучшается аэродинамика, а значит, можно оснастить самолет более широким и комфортным салоном. Кроме того, позволит расходовать примерно на шесть процентов меньше топлива, - пояснили нам в госкорпорации «Ростех».

Первый заместитель председателя правительства России Денис Мантуров, поздравляя завод с юбилеем, отметил - вся страна возлагает большие надежды на иркутских авиастроителей в связи с реализацией МС-21:

- Именно в ваших руках сегодня находится будущее российского авиастроения.

## СВЯЗАЛИСЬ В ОГРОМНЫЙ АЭРОУЗЕЛ

■ В производстве машины задействованы десятки предприятий из разных уголков страны.

### ПО ПРИНЦИПУ САМОДОСТАТОЧНОСТИ

История МС-21 как раз тот самый случай, когда, как в поговорке, нет худа без добра. В начале разработки самолета предполагалось, что доля импортных комплектующих составит где-то шестьдесят процентов. Но западные санкции, которые валом обрушились на Россию, заставили рассчитывать только на собственные силы. Очень многим экспертам такая амбициозная цель казалась неподъемной. Но президент и правительство четко поставили задачу. Промышленники вместе с учеными засучили рукава и очередной раз утерли нос Западу, доказав нашим заклятым друзьям, а заодно и себе, что мы и сами можем все. По принципу самодостаточности.

МС-21 без всякого натяга - всероссийский самолет. Комплектующие для него производят больше пятидесяти предприятий из разных уголков страны. Панели фюзеляжа и хвостовое оперение, так же как и крыло, изготавливают в Ульяновске, пилоны двигателей и обтекатели шасси - в Воронеже. В Обнинске делают остекление кабины экипажа, в Балашихе -

колеса и тормоза, в Ярославле - шины, в Санкт-Петербурге - топливную систему. В подмосковном Раменском производят блоки навигации и посадки, а также системы предупреждения столкновения в воздухе, в Москве - системы механизации крыла, в Казани - рули высоты, закрылки и интерьеры. Нижний Новгород готовит системы приводов управления полетом и оборудование для кондиционирования воздуха. Наконец - барабанная дробь! - в Перми делают пламенное сердце крылатой машины - уникальные двигатели ПД-14. То, как они работают, оценят и пилоты, и пассажиры. Топлива расходуют существенно меньше, а еще они менее шумные и гораздо более экологичные, чем движки предыдущего поколения.

### КАЖДОМУ БОРТУ - ФИРМЕННУЮ ЛИВРЕЮ

Комплектующие ритмичным потоком идут на Иркутский завод. Нам довелось увидеть, как из всех этих деталей рождается новая машина. Сейчас на авиазаводе собирают несколько серийных самолетов, все в разной степени готовности. Масштаб впечатляет! Два огромных ангара - агрегатной и окончательной сборки. И чем дальше идешь по производственной линейке, тем четче вырисовывается облик

## НЕТ ХУДА БЕЗ ДОБРА

отечественной ласточки. Сначала появляется «скелет», то есть фюзеляж самолета. Удивительная возможность увидеть, как выглядит будущий лайнер изнутри! А затем на корпусе «вырастает» крыло, появляются двигатели, шасси, хвостовое оперение, кабина.

В фирменную ливрею производителя уже окрашены два опытных борта, им присвоены номера. Серийные машины оформят в стиле авиакомпаний, которые будут их использовать. Заказами авиазавод обеспечен на десять лет вперед. Так, с «Аэрофлотом» подписано соглашение о намерениях приобрести 210 самолетов МС-21. О поставке 45 лайнеров договорились с авиакомпанией Smartavia, еще пятнадцать получит «Аврора», семь - «ИрАэро».

Планка задана высокая. Предприятие уверенно держит курс на серийное производство МС-21 в российском облике.

- Завод имеет традиции достижения высочайших результатов и освоил выпуск тридцати типов и модификаций самолетов. Это уникальный пример, когда опыт крупносерийного производства боевых самолетов конвертирован в реализацию важнейшего гражданского проекта - МС-21. Возложена задача по выпуску 270 самолетов в пер-

спективе нескольких лет, - отметил тогда еще генеральный директор Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь.

### НА НИЗКОМ СТАРТЕ

К этому активно готовятся. Реализуется масштабная инвестиционная программа.

- Это прежде всего строительство новых цехов, которые позволят выйти на запланированную мощность - не менее 36 самолетов МС-21 в год, - пояснил заместитель гендиректора ОАК по гражданской авиации, генеральный директор компании «Яковлев» Андрей Богинский.

Сегодня на Иркутском заводе трудятся больше двенадцати тысяч человек, и штат планируют расширить.

Серийный выпуск нового авиалайнера начнется уже в 2025 году. Об этом на минувшей неделе заявил в Совете Федерации глава госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов. В планах выпускать три самолета в месяц, тридцать шесть в год. По разным причинам сроки уже не раз сдвигались как говорят, вправо. Но дальше медлить нельзя. И эта стартовая дата, судя по всему, окончательная. Но уже сейчас можно сказать, что Россия вернулась в число мировых производителей национальных гражданских самолетов. В авангарде этого процесса - Иркутский авиазавод.