

Идею ставят на крыло

ОАО «558 Авиационный ремонтный завод» в Барановичах готовится к выпуску первого белорусско-российского самолета



Заместитель директора – главный инженер ОАО «558 Авиационный ремонтный завод» Андрей Тучин

Исторический ракурс

Серийное производство белорусских самолетов должно было стартовать в 1941 году – в Антоновском урочище под Минском, где собирались выпускать самые современные на тот момент легендарные штурмовики Ил-2. Двигатели к ним планировалось производить в Могилеве. Сбыться многообещающим планам помешала Великая Отечественная война. После освобождения БССР пострадавший от бомбежек 453-й завод спешно реанимировали для сборки истребителей-бомбардировщиков Як-9. И он даже успел выпустить несколько сотен крылатых машин, прежде чем стал Минским тракторным. О чем напоминает скульптура у входа на предприятие с изображенным в углу Яком и датой выхода постановления Совнаркома СССР о строительстве авиазаводов – 1939 год.

А буквально через несколько дней после начала войны – 26 июня 1941-го – в Харькове сформированы 38-е подвижные авиационно-ремонтные железнодорожные мастерские, которые занялись восстановлением боевых самолетов, получивших повреждения в боях. Дата стала началом истории барановичского ОАО «558 Авиационный ремонтный завод».

И вот настал момент, когда акционерному обществу предстоит заняться созданием пилотируемой авиатехники.

– В 2026 году должны начаться испытания двух опытных образцов 19-местных двухмоторных пассажирских

самолетов, и в 2027 году – завершиться, – вводит в курс дела заместитель директора – главный инженер ОАО «558 Авиационный ремонтный завод» Андрей Тучин. – Если говорить об истории проекта, имеющего epochальное значение для Беларуси, то в мае прошлого года к нам для ознакомления с производством приезжала делегация Минпромторга России с представителями Объединенной авиастроительной корпорации. Потом в июле на выставке «Иннопром» руководитель Госкомвоенпрома Беларуси Дмитрий Пантус и заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Бочаров подписали комплексную совместную программу сотрудничества в сфере авиастроения. И с осени мы на заводе приступили к созданию инфраструктуры, утвердили планы-графики, участвуем в опытно-конструкторских разработках будущего самолета. Параллельно расширяем номенклатуру деталей и сборочных компонентов для других авиапредприятий России.

Правовой статус и конкретизацию белорусско-российскому авиастроительному проекту придало подписание межправительственного соглашения, связанного с разработкой и организацией производства двухдвигательного легкого многоцелевого самолета «Освей» 15 апреля 2024 года в ходе визита Премьер-министра Романа Головченко и его переговоров с российским коллегой Михаилом Мишустиним.

Идея заняться выпуском авиакomпонентов на ОАО «558 ARPZ», в портфеле которого до сих пор на 90% заказы по ремонту и модернизации боевой авиатехники (Су-22, Су-25, Су-27, Су-30, МиГ-29, Ан-2, вертолетов Ми-8 и Ми-24), возникла больше 20 лет назад, когда появилась тенденция сокращения ремонтных услуг. Заинтересованность, воплотившаяся в реальные заказы, проявили россияне – первая партия агрегатов для самолета-амфибии Бе-200 ушла в Таганрог.

А в 2015 году на площади более 2 тыс. кв. м появился цех авиакomпонентов. Были закуплены обрабатывающие центры, обеспечивающие точность в изготовлении деталей до 0,001 мм. С заданной точностью на заводе создают и небольшие титановые пружины – от нескольких сантиметров, и 6-метровые детали. Количество заказов постоянно растет и уже составляет тысячи наименований. Сотрудничество налажено с несколькими авиастроительными заводами России на поставку компонентов к Ту-214, МС-21, Sukhoi Superjet, Ил-76 и другим гражданским лайнерам. Исходя из этого, совершенно очевидна необходимость наращивания производственных мощностей.

– Сейчас будем строить три больших корпуса, один из них завершим в первой половине следующего года, остальные – в 2026–2027-м. В России имеется гарантированный предзаказ на 178 самолетов типа «Освей», из

УНП 200166539



них 89 планируем собирать у нас с перспективой расширения выпуска пилотируемой авиатехники, – продолжаем разговор с Андреем Тучиным.

«Освей» – близкий аналог чешского L-410, поставлявшегося еще СССР, предназначен для местных воздушных линий – перевозки людей на небольшие расстояния, например, в регионах Сибири и Дальнего Востока, где на тот период была недостаточно развита транспортная инфраструктура. В российско-белорусской версии самолет решено усовершенствовать за счет использования новой силовой установки и авионики.

Для скорейшей организации финальной сборки в Беларуси выделены значительные инвестиции. Опытно-конструкторские работы стороны профинансируют в пропорции 50/50. Часть средств в организацию производства и обучение персонала вложит само предприятие.

– Это совершенно новый опыт, который интересен не только нашему предприятию, но и стране. Как сказал Глава государства, у нас есть практически все, даже космос уже осваиваем, должно быть и авиастроение. Создается прецедент – новое технологическое направление в промышленности, которое влечет за собой и развитие смежных производств. Предполагается расширение экспортных поставок, можем взять на себя производство отдельных элементов для другой авиационной техники, – уточняет собеседник.

Предприятие сейчас активно готовит специалистов, заключает договоры с белорусскими и российскими университетами. Студенты 4-го курса переходят на

самостоятельное обучение и устраиваются сюда на работу. По завершении проекта будет создано более 300 рабочих мест к имеющимся 1800.

Кроме того, более 7 лет завод занимается разработкой беспилотных летательных аппаратов, таких как «Беркут», «Гриф», «Чекан», «Ловчий», – всего порядка 6 типов. Направление из-за высокой конкуренции на рынке довольно сложное, но важное с точки зрения приобретения новых возможностей и опыта. Производят в Барановичах и аппаратуру радиотехнической защиты самолетов, системы несколько лет успешно экспортируются. Предприятие наращивает объемы услуг и выпуска продукции и обеспечивает уровень оплаты труда выше среднего по стране.

Авиационная техника – штучное производство, требующее особого подхода к качеству и организации производственного процесса. По факту реализации проекта страна приобретает новые технологии, опыт, конструкторскую школу и вступает в немногочисленный мировой клуб авиастроительных держав. ■

www.558arp.by
e-mail: box@558arp.by
225415, Республика Беларусь,
г. Барановичи, ул. 50 лет ВЛКСМ, 7,
тел.: + 375 (163) 41-70-98,
+ 375 (163) 41-70-89.