

как это делается

«АЭРОФЛОТ» ПОДНИМАЕТ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ АВИАЦИЮ В ВОЗДУХ

«Аэрофлот — Российские авиалинии» в середине августа получил в состав своего флота 46-й и 47-й самолеты «Sukhoi Superjet 100» — SSJ100. Компания «Гражданские самолеты Сухого», производитель SSJ100, сейчас ведет покраску 50-го самолета.

«Аэрофлот» — крупнейший эксплуатант и, можно сказать, гарант создания этого воздушного судна: первый контракт на SSJ100 заключил именно «Аэрофлот».

Словами «крупнейший эксплуатант» роль «Аэрофлота» в судьбе «Суперджетов» далеко не исчерпывается. «Аэрофлот» оказал сильнейшее влияние на облик SSJ100: над самолетом работали совместные рабочие группы «Сухого» и «Аэрофлота»; по настоянию «Аэрофлота» внесено множество изменений в конфигурацию салона, машину облетывали пилоты «Аэрофлота» в Жуковском.

КАК СТРОИЛСЯ SSJ-100



— Судьба SSJ-100
накрепко связана
с «Аэрофлотом»

С появлением в середине 2000-х годов SSJ100 ревнители отечественного авиапрома вздохнули с облегчением: Россия пережила наиболее драматические годы, самолетостроение возрождается. Главную роль в этом возрождении, конечно, играет крупнейший заказчик воздушных судов, лидер российского рынка — «Аэрофлот». Его корпоративная миссия именно и состоит в поддержке развития отечественного авиастроения. К началу 2000-х годов гражданские авиаперевозки в России перешли на дорогую зарубежную технику. Компания «Сухой» приняла вызов: решила разработать пассажирский самолет, сначала более востребованный, региональный. Для этого в составе компании была образована компания «Гражданские самолеты Сухого». Разработка российского лайнера велась в полном соответствии

с устройством современного глобализованного авиарынка при участии лидеров мирового авиастроения. В 2005 году в городе Комсомольске-на-Амуре был открыт филиал компании «Гражданские самолеты Сухого», предназначенный для сбора нового авиалайнера. Через год самолет получил имя Sukhoi Superjet 100, а в комсомольском-на-Амуре филиале собрали первый лайнер. В январе 2007 года его доставили в подмосковный Жуковский для проведения статических испытаний. Первое испытание SSJ100 на взлетно-посадочной полосе прошло 14 мая 2008 года, 19 мая того же года он совершил первый полет, поднявшись на высоту 1200 метров. В течение 2009 года опытные образцы авиалайнера проходили программу сертификационных летных испытаний, его

проверяли в том числе сотрудники Европейского агентства по авиационной безопасности.

Летом 2009 года первый полет совершил уже летный экземпляр лайнера, полностью оборудованный всеми системами и с пассажирским салоном. Экспериментальные исследования и испытания завершились к концу 2010 года, когда специалистами была подтверждена безопасность самолетов SSJ100.

В феврале 2011 года «Гражданские самолеты Сухого» получили сертификат типа на лайнер SSJ100. Летом 2011 года коммерческую эксплуатацию SSJ100 начал «Аэрофлот».

Интерес к российскому региональному самолету со стороны как отечественных, так и зарубежных перевозчиков в значительной мере объясняется готовностью производителя быть гибким с учетом требований авиакомпаний. Свою роль сыграла и способность SSJ100 взлетать и садиться в аэропортах с ультракороткими полосами.

Технологическая цепочка сборки включает восемь основных этапов. Сначала узлы и части SSJ100 поступают в технокомплекс, где их проверяют, комплектуют и выдают для сборки вместе с необходимым инструментом. Второй этап: после состыковки отсеков фюзеляжа выполняется установка элементов крепления и деталей каркасов пола багажно-грузового отсека и обтекателя «крыло—фюзеляж».

На следующих участках наносится антикоррозийное покрытие, монтируется остекление, а также двери — пассажирские, сервисные и багажно-грузового отсека.

На четвертом этапе производится монтаж в фюзеляже гидравлической и топливной систем, тепловозооизоляции и кабельной сети.

На пятом — самолет обретает окончательную форму: производится стыковка кия, стабилизатора и крыла, монтаж опор шасси, вспомогательной силовой установки и носового обтекателя.

Шестой этап включает завершающие работы в сборочном цехе — монтаж гидравлической и топливной систем, тепловозооизоляции и кабельной сети.

На седьмом — за установкой панелей багажно-грузового отсека и пола пассажирской кабины следует монтаж маршевой силовой установки и аварийно-спасательного оборудования. Этап восьмой посвящен всесторонней проверке агрегатов, узлов и систем самолета; он начинается с заправки топливной системы керосином, запуска вспомогательной и маршевой силовых установок.

По завершении сборочных операций выполняются скоростные пробежки и проводятся летные испытания.