

ПЕРМСКИМ ДВИГАТЕЛЯМ ПОДБИРАЮТ РЕЖИМ

ОБЪЕДИНЕННАЯ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ СКОРРЕКТИРОВАЛА ПЛАН ДЛЯ АО «ОДК — ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ» ПО ИЗГОТОВЛЕНИЮ ДВИГАТЕЛЯ ПД-14 ДЛЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО ЛАЙНЕРА МС-21. ТАК, В 2025 ГОДУ ЗАВОД ИЗГОТОВИТ НА ДЕСЯТЬ ИЗДЕЛИЙ МЕНЬШЕ, ЧЕМ БЫЛО ЗАЯВЛЕНО В ПРОШЛОМ ДЕКАБРЕ, ПРИЧИНЫ РЕШЕНИЯ НЕ НАЗЫВАЮТСЯ. РАНЕЕ «ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ» ОБНАРОДОВАЛИ ДАННЫЕ, ПО КОТОРЫМ К 2028 ГОДУ ЗАВОД СОБИРАЛСЯ ЕЖЕГОДНО ПРОИЗВОДИТЬ 280 ДВИГАТЕЛЕЙ ПД-14 И ПС-90А. ИСТОЧНИКИ НЕ ИСКЛЮЧАЮТ, ЧТО КОРРЕКТИРОВКА МОЖЕТ БЫТЬ СВЯЗАНА СО СДВИГОМ СРОКОВ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВЫХ ТИПОВ САМОЛЕТОВ ИЛИ ОГРАНИЧЕННЫМИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ МОЩНОСТЯМИ ПРЕДПРИЯТИЯ. ЭКСПЕРТЫ ОТМЕЧАЮТ, ЧТО ИЗГОТАВЛИВАТЬ ДВИГАТЕЛЬ «ВПРОК» ЭКОНОМИЧЕСКИ НЕВЫГОДНО.

ДМИТРИЙ АСТАХОВ

А МЫ ПД ЖДЕМ 19 октября 2023 года генеральный конструктор АО «ОДК-Авиадвигатель» Александр Иноземцев отчитался президенту Владимиру Путину о темпах производства перспективного двигателя ПД-14, который разработан и серийно изготавливается в Перми. Этим двигателем будет оснащаться среднемагистральный самолет МС-21, его производство осваивается на Иркутском авиационном заводе. По словам господина Иноземцева, испытания с пермскими двигателями проходят три лайнера. «Всего мы их сделали восемь штук. На будущий год у нас план 12 штук, потом — 24, и дальше темпы такие, что глаза боятся — руки делают!» — пояснил Александр Иноземцев.

Озвученные генеральным конструктором планы по изготовлению ПД-14 отличаются в меньшую сторону по сравнению с цифрами, которые были представлены в декабре прошлого года. Согласно предыдущим планам, АО «ОДК — Пермские моторы», которое занимается серийным производством ПД-14, в следующем году собиралось изготовить 14 двигателей этого типа, а в 2025-м уже 34. Дальнейшие планы пермского завода по производству ПД-14 выглядели впечатляюще: в 2026 году в «ОДК — Пермские моторы» собирались изготовить 72 двигателя этого типа, а с 2028 года выйти на ежегодный уровень 160 изделий. В АО «Объединенная двигателестроительная корпорация» планируемые объемы по выпуску ПД-14, а также других типов авиационных двигателей и их компонентов не комментировали.

Разработка и налаживание серийного производства перспективного двигателя пятого поколения ПД-14 стали наиболее известным проектом конструкторского бюро «ОДК-Авиадвигатель» и завода «ОДК — Пермские моторы» последнего десятилетия. Официально работы начались в 2006 году, когда было подписано соглашение о разработке в пермском КБ двигателя с максимальной тягой 14 тонн. За его основу был взят проект, который инициативно разрабатывался «Авиадвигателем» в 1990-х годах.

Директор ОАО «Пермские моторы» в 1998–2001 годах Виктор Кобелев вспоминает, что



ПД-14 ИЗНАЧАЛЬНО ЗАДУМЫВАЛСЯ КАК КОНКУРЕНТ ДВИГАТЕЛЯМ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

двигатель, максимальная тяга которого изначально планировалась в 8 тонн, создавался на средства пермских предприятий. «Тогда разрабатывалась линейка среднемагистральных самолетов, а еще были планы по ремоторизации Як-40 и Як-42», — рассказывает господин

Кобелев. — Причем они проектировались под двигатели украинского «Мотор Сич». И в этих условиях мы подумали, что нам нужен свой двигатель». Виктор Кобелев говорит, что в этой работе пермские конструкторы продвинулись довольно далеко, в частности для из-

делия был разработан новый газогенератор. «И когда возник вопрос, что для МС-21 нужен двигатель с максимальной тягой 14 тонн, то наши специалисты смогли форсировать газогенератор до этого показателя. Так начиналась история ПД-14», — пояснил эксперт.

ОСНОВНЫМ ТИПОМ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ «ОДК — ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ» ЯВЛЯЮТСЯ РАЗЛИЧНЫЕ МОДИФИКАЦИИ ПС-90А



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА