



Самолеты разработки знаменитого ОКБ С.В. Ильюшина на протяжении многих лет составляли основу экспортной программы Внешнеторгового объединения (В/О) «Авиаэкспорт».



## Самолеты «Ил» на мировом рынке



**Виктор Нешков,**  
генеральный директор В/О «Авиаэкспорт»

Еще до создания в 1961 г. нашего объединения самолеты с поршневыми двигателями Ил-12 и Ил-14 эксплуатировались в ряде стран социалистического лагеря. Совместная работа ОКБ С.В. Ильюшина и В/О «Авиаэкспорт» началась с поставки за рубеж самолетов Ил-14 в начале 60-х г.г.

Наиболее плодотворное и многолетнее сотрудничество ильюшинского ОКБ и В/О «Авиаэкспорт» связано с поставкой на экспорт и поддержанием эксплуатации за рубежом самолетов Ил-18, Ил-62 и Ил-76. Хотел бы остановиться на этом более подробно.

В конструкторском бюро С.В. Ильюшина был создан среднемагистральный турбовинтовой пассажирский самолет Ил-18, который стал основным лайнером не только для советского Аэрофлота, но и для авиакомпаний многих стран мира. О высокой экономичности Ил-18 говорит тот факт, что его эксплуатационная стоимость тонна-мили, вычисленная по методике, принятой АТА (Американская транспортная ассоциация), оказалась почти в полтора раза ниже, чем у иностранных самолетов такого же класса.



Самолет Ил-18 в 60-70 г.г. стал для В/О «Авиаэкспорт» главным пассажирским самолетом, поставляемым на экспорт. На его поставках за рубеж сотрудники объединения приобрели огромный опыт в вопросах, связанных как с заключением внешнеторговых сделок, так и с необходимостью решения целого ряда проблем по эксплуатации авиатехники.

Первые два самолета в самом массовом варианте — Ил-18В — были поставлены авиакомпаниями «ЧСА» (Чехословакия). Рост потребностей в перевозках привел к созданию и выходу на авиалинии страны в 1966 г. дальнего варианта самолета Ил-18 — Ил-18Д. Эта модификация стала очень востребована у инозаказчиков.

Кроме серийных машин, «Авиаэкспорт» занимался поставками самолетов Ил-18, изготовленных с учетом специальных требований заказчика. Такие машины составляли значительную и постоянно растущую долю в экспортных поставках, в первую очередь — в варианте «Салон». Их отличало повышенное качество отделки интерьера, различные варианты компоновки мебели, наличие спальных мест, дополнительное кухонное оборудование — создавались отличные условия для работы и отдыха руководителей государств и правительств — покупателей самолета.

Примечательно, что Государственная авиационная инспекция Чехословакии выдала сертификат летной годности на самолет Ил-18. С этим сертификатом самолет Ил-18 был продан в 16 стран.

Следует сказать и о том, что совместно с ОКБ С.В. Ильюшина, заводом-изготовителем самолета «Знамя Труда» и другими ор-

ганизациями Минавиапрома СССР было организовано выполнение технического обслуживания и капитального ремонта самолета Ил-18 на ремонтных заводах в Быково и Ташкенте.

Всего В/О «Авиаэкспорт» в 1962-1987 г.г. поставило на экспорт 88 машин Ил-18 различных модификаций в ГДР, Болгарию, Венгрию, Румынию, Чехословакию, Югославию, КНР, Польшу, КНДР, Афганистан, АРЕ, Вьетнам, Гвинею, Мавританию, Мали, на Кубу.

В 1970-х г.г. популярность на авиационных рынках завоевали дальние-магистральные самолеты Ил-62 и Ил-62М, ставшие флагманскими в ряде авиакомпаний социалистических стран. Появление самолета Ил-62 было вызвано ростом пассажирских перевозок благодаря развитию экономических и культурных связей Советского Союза. Ил-62 и Ил-62М летали на международных трассах многих авиакомпаний. Авиакомпания «ЧСА», первый покупатель, начала эксплуатировать самолеты Ил-62 с октября 1969 г., открыв новую линию Прага-Гавана.

Уже первые полеты Ил-62 по дальним маршрутам показали необходимость увеличения практической дальности самолета. Самолет с увеличенной дальностью появился в варианте Ил-62М. С его внедрением в эксплуатацию произошел качественный прорыв советских дальнемагистральных пассажирских самолетов на международный рынок авиаперевозок. Было доказано, что отечественная авиапромышленность может не только выполнять сложные технические проекты, но и обеспечивать эффективную, рентабельную эксплуатацию пассажирских самолетов.

Учитывая, что «ЧСА» была лидером среди авиакомпаний социалистических стран как по уровню подготовки летного и технического персонала,



так и по рентабельности авиаперевозок, закупка ею самолетов Ил-62 явилась убедительным стимулом для импорта этих самолетов в авиакомпании социалистических и развивающихся стран. Высокий уровень надежности самолета и технологичности в эксплуатации позволил впервые в отечественной практике эксплуатировать самолеты Ил-62 в авиакомпании «ЧСА» без капитального ремонта по техническому состоянию.

Всего было поставлено на экспорт 86 самолетов Ил-62 и его модификаций в ГДР, КНР, Чехословакию, ПНР, СРР, КНДР, Мозамбик, Анголу, Болгарию, на Кубу.

Особое место в деятельности объединения занимает самолет Ил-76. Напряженный труд коллективов ОКБ им. С.В. Ильюшина, Ташкентского авиационно-производственного объединения им. В.П. Чкалова, Рыбинского моторостроительного завода сделали этот самолет уникальным в мировой авиационной практике. 118 самолетов Ил-76 различных модификаций было поставлено на экспорт в 1978-2005 г.г. по контрактам В/О «Авиаэкспорт» в девять стран, в том числе в Индию, КНР, Алжир, Сирию, Ирак, Ливию и др. Сотрудники В/О «Авиаэкспорт» вместе со специалистами авиационной промышленности, прежде всего ильюшинского ОКБ, приложили немало усилий для доведения технического облика самолета, его комплектации, разработки системы послепродажного сопровождения, программ обучения экипажей и наземных специалистов, техдокументации до уровня, отвечающего самым высоким требованиям зарубежных заказчиков, воспитанных на эксплуатации западной техники.

В/О «Авиаэкспорт» обеспечивало полный цикл предконтрактной работы, включая прием и размещение делегаций, организацию переговоров в ОКБ, посещение завода-изготовителя с показом самолета на земле и в воздухе. По требованию клиентов, совместно со специалистами военно-транспортной авиации и ОКБ проводились расширенные демонстрации возможностей самолета с реальным десантированием людей и грузов, укороченными взлетами, взлетами и посадками на высотных и грунтовых аэродромах и других заложенных в машину возможностей. Была отработана комплектация самолета, его оснащение дополнительным оборудо-

ванием, издана экспортная документация на английском языке не только на самолет и двигатели, но и на все комплектующие изделия, создана методика обучения и ввода в строй летных экипажей и наземных специалистов заказчика. Словом, это была наша большая совместная работа с ильюшинцами, что и обеспечило популярность самолета Ил-76 за рубежом, который и сейчас успешно эксплуатируется в ряде стран.

Всего за несколько десятилетий совместной работы по контрактам В/О «Авиаэкспорт» за рубеж было поставлено 302 самолета «Ил» (включая три самолета Ил-103 в начале 2000-х г.г.).

Сотрудничество Внешнеторгового объединения «Авиаэкспорт» с прославленным ОКБ началось тогда, когда его возглавлял выдающийся авиаконструктор Сергей Владимирович Ильюшин. Именно в то время были осуществлены поставки за рубеж самолетов Ил-14, Ил-18 и первых самолетов Ил-62. Большое внимание продвижению самолетов «Ил» на мировой авиарынок уделял его преемник, генеральный конструктор Генрих Васильевич Новожилов. В этот период активно экспортировались самолеты Ил-62 и Ил-76. В последние годы под руководством Генерального директора-Генерального конструктора ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» Виктора Владимировича Ливанова проведена большая работа по продвижению на международный рынок самолетов Ил-114



и Ил-96 и по созданию новых проектов самолетов «Ил».

Значительный вклад в нашу совместную работу по экспорту самолетов «Ил» внесли главные конструкторы А. Кутепов, Г. Нохратян, Р. Папковский, Н. Таликов, И. Катыврев, начальники отделов А. Шахович и В. Мурашко, ведущий специалист Г. Шереметьев, начальник Жуковской ЛИИДБ В. Жданов, его заместитель И. Воробьев, летчики-испытатели Э. Кузнецов, А. Тюрюмин, С. Близнак, И. Закиров, заместители генерального директора Ю. Юдин и В. Беляков и многие другие.

Как нам представляется, новые разработки ильюшинской фирмы: модификация Ил-76МД-90А (проект «476»), российско-индийский транспортный самолет и другие проекты имеют хороший экспортный потенциал.

*Внешнеторговое объединение «Авиаэкспорт» поздравляет коллектив ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» с 80-летием конструкторского бюро! Желаем успехов в создании и продвижении новых самолетов «Ил» на отечественный и мировой авиарынки!*



Передача первого самолета Ил-76МД ВВС Индии