



Андрей ФОМИН
Фото Алексея Михеева

НОВЕЛЛА ОБ ИЛ-38

В Ейск поставлен первый серийно модернизированный Ил-38Н

15 июля 2014 г. в Центр боевого применения и переучивания летного состава Морской авиации ВМФ России в Ейске прибыл модернизированный патрульный самолет Ил-38Н, оснащенный современным радиоэлектронным комплексом (поисково-прицельной системой) «Новелла-П-38», – первый по действующему в настоящее время контракту между ОАО «Ил» и Минобороны России на модернизацию пяти Ил-38 отечественной морской авиации. Перед отправкой машины в Ейск в Жуковском состоялась торжественная церемония по присвоению ей имени Радия Папковского – в честь скончавшегося в начале этого года главного конструктора АК им. С.В. Ильюшина, внесшего большой вклад в создание этого и других самолетов марки «Ил».

45 лет в строю

Созданный полвека назад под руководством Генерального конструктора Сергея Ильюшина турбовинтовой Ил-38 стал первым отечественным авиационным комплексом противолодочной обороны дальней зоны и фактически первым советским самолетом, на борту которого была применена цифровая вычислительная машина, ставшая ядром автоматизированной поисково-прицельной системы (ППС) «Беркут». Самолет создавался по Постановлению ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 18 июня 1960 г. в рамках широкого круга мер по противодействию появившейся в конце 50-х гг. серьезной угрозе – развертыванию потенциальным противником атомных подво-

дных лодок, несущих на борту баллистические ракеты стратегического назначения с ядерными боезарядами.

Противолодочную машину Ильюшина решено было делать на базе турбовинтового пассажирского лайнера Ил-18В. Главные конструктивные изменения включали перенос крыла на 3 м вперед, организацию отсеков сбрасываемой в полете боевой нагрузки (радиогидроакустические буи, торпеды, бомбы, мины и т.д.), дополнительных топливных баков, перекомпоновку внутреннего пространства фюзеляжа для размещения блоков поисково-прицельной системы и рабочих мест двух ее операторов, другого нового оборудования. Под носовой частью фюзеляжа появился крупный обтекатель антенны поисковой

радиолокационной станции, а в хвостовой части, за оперением, – длинная балка магнитометра.

Первый опытный Ил-38, еще без аппаратуры ППС, был построен с опережением графика и поднят в первый полет экипажем Заслуженного летчика-испытателя СССР дважды Героя Советского Союза Владимира Коккинаки 28 сентября 1961 г. Но разработка инновационной на тот момент поисково-прицельной системы «Беркут», порученная ленинградскому НИИ-131 (НИИРЭ, позднее – ВНИИРЭС в составе НПО «Ленинец»), и ее доводка сильно затянулись. Впервые на борт опытного Ил-38 «Беркут» был установлен только весной 1963 г., а весь комплекс Государственных совместных испытаний, состоявших из нескольких этапов, чередовавшихся с многочисленными переделками аппаратуры, удалось завершить лишь в 1968 г. К тому времени уже были готовы первые серийные самолеты, также принявшие участие в завершающих этапах ГСИ. Головной серийный Ил-38 был выпущен Московским машиностроительным заводом «Знамя труда» (с 1974 г. – МАПО им. П.В. Дементьева, ныне – Производственный комплекс №2 РСК «МиГ») в конце 1967 г.



Первый серийно модернизированный Ил-38Н после сдачи заказчику уходит к месту своего базирования. Жуковский, 15 июля 2014 г.

Постановлением советского правительства от 17 января 1969 г. дальний противолодочный самолет Ил-38 был официально принят на вооружение авиации ВМФ Советского Союза. Однако освоение его на флоте началось еще годом раньше, когда в марте 1968 г. первые Ил-38 прибыли на аэродром Североморск-1, в новый 24-й отдельный противолодочный авиационный полк дальнего действия (ОПЛАП ДД) Северного флота. Летом 1969 г. к переучиванию на новый самолет в 33-м Центре боевого применения и переучивания летного состава авиации ВМФ в Николаеве приступили и летчики-тихоокеанцы. На вооружение 77-го ОПЛАП ДД Тихоокеанского флота на аэродроме Николаевка под Владивостоком самолеты Ил-38 начали поступать в 1970 г. Третьей частью отечественной морской авиации, получившей эти машины, в 1973 г. стала 145-я отдельная противолодочная авиационная эскадрилья Балтийского флота на аэродроме Скульте под Ригой (просуществовала до 1992 г., после чего была расформирована).

Вопреки первоначальным планам начала 60-х, предусматривавшим поставку авиации ВМФ порядка 250 самолетов Ил-38, их серийный выпуск оказался не долгим и ограничился лишь 58 машинами (последняя покинула завод «Знамя труда»

в феврале 1972 г.). Вероятно, причиной стала сделанная руководством ставка на модернизированный дальний противолодочный самолет Ту-142М с новой ППС «Коршун», создание которого было задано Постановлением правительства 14 января 1969 г. Первые 18 самолетов Ту-142 были выпущены куйбышевским авиазаводом в 1967–1972 гг. с ППС «Беркут-95» — практически такой же, как у Ил-38, и уже отработанной на нем. Они поступили в строевую

эксплуатацию на два года позже Ил-38 — в мае 1970 г. (в 76-й ОПЛАП ДД Северного флота в Кипелово; на Тихом океане, в 310-м ОПЛАП ДД в Каменном Ручье, они появились позднее), при этом официальное принятие на вооружение Ту-142 состоялось только 14 декабря 1972 г. — почти на четыре года позже Ил-38. Первые же Ту-142М с ППС «Коршун» появились в Кипелово осенью 1978-го, а всего в период 1975–1994 гг. на авиазаводе в Таганроге изготовили около 90 таких машин в нескольких модификациях, включая наиболее совершенные Ту-142М3, поступавшие с 1990 г. на ТОФ.

Таким образом, Ил-38 стал первым отечественным дальним противолодочным самолетом (перегоночная дальность полета — до 9500 км, время патрулирования на удалении 1800–2000 км от базы — до 4 часов), оснащенным автоматизированной поисково-прицельной системой для обнаружения, сопровождения и уничтожения подводных лодок. В состав ППС «Беркут» входили радиолокационная станция (для обнаружения всплывших подводных лодок и других надводных целей), самолетное приемно-индикаторное устройство СПИУ (для работы с радиогидроакустическими буями — РГБ), цифровая вычислительная машина ЦВМ-264 (осуществляла обработку поступающей информации от РГБ и РЛС), блоки связи, пульта ввода данных, панель координат и т.д. Сбрасываемые средства поиска подводных лодок были представлены радиогидроакустическими буями трех типов: пассивными ненаправленными РГБ-1 (позволяли обнаружить только факт присутствия подводной лодки по излучаемым ей шумам), пассивными направленными РГБ-2 (определяли также пеленг на ПЛ) и



На церемонии присвоения Ил-38Н с бортовым №19 имени Радия Папковского. Справа — генеральный директор ОАО «Ил» Юрий Юдин, слева — начальник ЦБГИПЛС МА ВМФ России генерал-майор Алексей Сердюк



Наиболее заметные внешние отличия Ил-38Н – система РТР в контейнере над фюзеляжем и теплотелевизионная обзорно-поисковая система под носовой частью фюзеляжа

самыми крупными и дорогими пассивно-активными РГБ-3 (измеряли и расстояние до лодки). Кроме того, в состав оборудования Ил-38, использовавшегося для обнаружения подводных лодок, входил магнитометр АПМ-60, позднее замененный на более современный АПМ-73.

Основным вооружением Ил-38 являлись две авиационные самонаводящиеся торпеды АТ-2. Также могли применяться глубинные (противолодочные) авиабомбы и мины. В дальнейшем была отработана возможность использования на Ил-38 универсальных малогабаритных торпед УМГТ-1, авиационных противолодочных ракет (реактивных торпед) АПР-2, корректируемых противолодочных авиабомб и некоторых других образцов вооружения. Максимальная масса боевой нагрузки Ил-38 составляла 8400 кг.

Управлял Ил-38 экипаж из семи человек: командир корабля, помощник командира (правый летчик), штурман-навигатор, бортинженер и радист, а также размещавшиеся позади них спиной по полету два оператора ППС – штурман-оператор и штурман-оператор СПИУ.

Серийные самолеты Ил-38, оснащенные четырьмя турбовинтовыми двигателями АИ-20М мощностью по 4250 л.с., имели максимальную взлетную массу 66 т и могли совершать полет со скоростью до 650 км/ч на высотах до 10 000 м. Минимальная скорость при патрулировании составляла 350 км/ч, при этом максимальная про-

должительность полета достигала 12 часов. При работе с магнитометром полет осуществлялся на высотах 100–200 м над уровнем моря.

Для своего времени Ил-38 стали достаточно эффективным средством решения задач противолодочной обороны. За первые 12 лет боевой службы на них было выполнено более 4000 самолетовылетов с общим налетом почти 25 тыс. часов, обнаружено 172 подводные лодки. Неоднократно Ил-38 привлекались для участия в различных учениях ВМФ, а с начала 80-х по паре самолетов базировалось вдали от территории СССР – на аэродромах Йемена, Эфиопии и Ливии. Кроме того, с 1977 г. такие машины несут службу в составе авиации ВМС Индии, куда было поставлено три, а затем еще два Ил-38.

Самолеты пользовались хорошей репутацией у летчиков – в т.ч. и благодаря тому, что за весь период службы с ними не произошло ни одного тяжелого авиационного происшествия по техническим причинам. На сегодня известно только о двух потерянных в нашей стране Ил-38, и в обоих случаях был виноват так называемый человеческий фактор. Так, после аварии 9 декабря 1987 г. из-за ошибочного решения летчика о прекращении взлета был списан один Ил-38 из состава авиации ТОФ, а 3 февраля 1994 г. при заходе на посадку в сложных метеоусловиях в результате столкновения с землей произошла катастрофа на Северном флоте.

Несмотря на то, что выпуск Ил-38 прекратился уже более 40 лет назад, эти машины по-прежнему в строю. Судя по доступным сейчас в интернете спутниковым картам (maps.yandex.ru, maps.google.com), на Северном флоте, в Североморске, базируется порядка 12 самолетов Ил-38, а на Тихоокеанском – около 24 (шесть – в Елизово на Камчатке, остальные – в Николаевке). Кроме того, пара Ил-38 недавно появилась в новом Центре боевого применения и переучивания летного состава Морской авиации ВМФ России в Ейске. Правда, по всей видимости, не все они находятся в летном состоянии. Ситуацию должна изменить начатая сейчас программа модернизации, предусматривающая восстановление летной годности и продление сроков службы большинства остающихся в составе морской авиации Ил-38 с одновременным существенным расширением их боевых возможностей за счет оснащения новой поисково-прицельной системой «Новелла».

Модернизация

Несмотря на свой солидный возраст, имеющие надежную и долговечную конструкцию самолеты Ил-38, при условии проведения своевременных плановых ремонтов, и сегодня вполне соответствуют требованиям к носителям комплексов противолодочной обороны. Иное дело их электронная «начинка» и вооружение, моральное старение которых происходит

Внизу: командующий Морской авиацией ВМФ России в 1994–2000 гг. Заслуженный военный летчик России генерал-полковник Владимир Дейнека (слева) и Заслуженный летчик-испытатель России Владимир Ириархов, поднимавший в небо первые Ил-38Н и Ил-38SD. Жуковский, 15 июля 2014 г.



Интерьер кабины пилотов Ил-38Н почти не изменился — это все та же старая добрая кабина Ил-18 из конца 50-х...



...А вот рабочие места операторов ППС заметно преобразились

многократно быстрее. Еще в 70-е гг. стало понятно, что создававшаяся с начала 60-х поисково-прицельная система «Беркут» как по своей элементной базе и техническим возможностям, так и по заложенной в нее идеологии уже не позволяет в полной мере удовлетворять требованиям эффективной борьбы с современными подводными лодками.

Идея модернизации Ил-38 рассматривалась еще когда шло их серийное производство. С 1969 г. прорабатывалась возможность замены ППС «Беркут» на более совершенную «Коршун-М» — подобную той, что затем нашла применение на Ту-142М. Но решения о практической реализации такого варианта принято так и не было, и все ограничилось лишь заменой магнитометра, а также некоторых систем пилотажно-навигационного оборудования. Много позднее часть Ил-38 была дооборудована для применения более эффективных РГБ, немного расширилась номенклатура применяемого вооружения.

В 1972–1976 гг. проходила испытания система дозаправки Ил-38 топливом в полете. По этой программе планировалось оборудовать самолеты штангой-топливоприемником в носовой части фюзеляжа (заправляемый самолет получил название Ил-38М), а в качестве заправщиков использовать оснащенные агрегатом заправки УПАЗ-38 однотипные машины Ил-38МЗ, у которых в грузовом отсеке монтировались легкосъемные дополнительные топливные баки. Дозаправка в воздухе обещала существенно увеличить радиус действия и время патрулирования Ил-38, однако в условиях наличия более крупных и изначально более дальних Ту-142 внедрение такой системы на противолодочный «Ил» признали нецелесообразным.

...Наступили 90-е, а Ил-38 так и летали в своем практически первозданном виде, в каком были выпущены двумя десятилетиями раньше. Распад СССР и переход к рыночной экономике побудил

многие предприятия в борьбе за выживание самостоятельно искать способы реализации своего потенциала. Разработчик ППС «Беркут» и «Коршун» — входивший в ЦНПО «Ленинец» ВНИИРЭС — распался на несколько отдельных организаций. Одной из них стал организованный в 1990 г. на базе специализировавшегося на радиоэлектронных комплексах для морской авиации СКБ «Море» объединения «Ленинец» Научно-исследовательский институт системотехники (НИИС). В 1992 г. институт начал разработку принципиально нового бортового комплекса для морских патрульных и противолодочных самолетов, получившего название «Новелла». В 1995 г. был защищен технический проект комплекса, и НИИС приступил к рабочему проектированию. «Новелла» предназначалась для нового реактивного патрульного самолета на базе Ту-204 (Ту-214), но модульная архитектура комплекса позволяла применить его и на других летательных аппаратах, в т.ч.

ранее выпущенных, но требующих модернизации. Одним из них и стал противолодочный Ил-38, модернизированный вариант которого получил обозначение по первой букве названия нового комплекса – Ил-38Н.

Для летной отработки программы модернизации был выделен Ил-38 №10706, выпущенный в 1970 г. Дооборудование машины выполнили в Пушкине под С.-Петербургом, где располагались 20 АРЗ, осуществлявший ремонт самолетов Ил-38, и НПП «Мир» – летно-испытательная организация, созданная на базе Комплекса моделирования и испытаний ВНИИРЭС объединения «Ленинец».

Первый полет прототипа Ил-38Н в Пушкине выполнил 4 апреля 2001 г. экипаж летчика-испытателя АК им. С.В. Ильюшина Владимира Иринархова. В ноябре 2002 г. самолет поступил на Государственные совместные испытания. К тому времени уже стартовала программа оснащения комплексом «Морской змей» (экспортный вариант «Новеллы» с несколько отличающимися функциями и возможностями) индийских Ил-38 (см. врезку). Судьбе было угодно распорядиться так, что «индийская» программа модернизации осуществлялась быстрее российской: к 2009 г. авиация ВМС

Индии уже эксплуатировала три Ил-38SD, а отечественный ВМФ не получил еще ни одного Ил-38Н.

Только во второй половине 2008 г. по результатам конкурса, информации о котором можно найти на сайте госзакупок (zakupki.gov.ru), был заключен контракт на поставку Министерству обороны России первого Ил-38Н. Этот самолет с №10407 (выпуска 1969 г.), получивший бортовой №15, был оснащен «Новеллой» к лету 2009 г., и его можно было видеть во время авиасалона МАКС-2009. В ноябре того же года машина приняла участие в завершающем этапе Государственных совместных испытаний Ил-38Н, проводившихся специалистами ГЛИЦ МО РФ им. В.П. Чкалова и предприятий-разработчиков, и поступила в опытную эксплуатацию на Северном флоте, продолжавшуюся два года. Эффективность Ил-38Н была продемонстрирована в ходе противолодочных учений сил Северного флота. Затем, по независящим от состояния материальной части причинам, пару лет машина находилась на консервации в Североморске, пока, наконец, в ноябре 2013 г. снова не начала летать.

Государственный контракт на так называемую серийную модернизацию первых пяти самолетов Ил-38 авиации ВМФ России

был заключен между Министерством обороны и ОАО «Ил» 25 мая 2012 г. Первой машиной по этому контракту стал Ил-38Н с бортовым №19, торжественно переданный заказчику 15 июля 2014 г. в Жуковском. По согласованию с командованием Морской авиации ВМФ России в память о главном конструкторе ОАО «Ил», внесшем большой личный вклад в создание Ил-38Н и других машин ОКБ, этому самолету было присвоено имя Радия Папковского (1926–2014). Как отметил на церемонии в Жуковском генеральный директор ОАО «Ил» Юрий Юдин, именно Радий Петрович в первой половине 90-х начинал программу модернизации Ил-38. «Лучшая память авиаконструктору – это самолет. Пусть самолет «Радий Папковский» летает долго, пусть



На модернизации в производстве ОАО «Ил» в Жуковском – следующий Ил-38Н для ВМФ России



Первый Ил-38Н, поступивший в опытную эксплуатацию на Северном флоте осенью 2009 г. Жуковский, август 2009 г.



Евгений Ерохин

Главной серийно модернизированный Ил-38Н по прибытии в ЦБПиПЛС МА ВМФ России. Ейск, 15 июля 2014 г.



Николай Балабаев



успешно защищает нашу Родину и пусть он станет памятью замечательному конструктору», – сказал руководитель «Ильюшина». Юрий Юдин подчеркнул, что после установки на Ил-38 новой поисково-прицельной системы «Новелла-П-38» значительно расширились объем решаемых самолетом задач и его боевые возможности, самолет получил «новое дыхание».

Выступивший на церемонии передачи машины генерал-майор Алексей Сердюк, начальник 859-го Центра боевого применения и переучивания летного состава Морской авиации ВМФ России в Ейске, в чье распоряжение поступил этот самолет, выразил уверенность в том, что Ил-38Н в несколько раз увеличит возможности отечественной противолодочной авиации. «Мы очень его ждали. Символично, что этот замечательный самолет мы получаем в преддверии Дня морской авиации», – заявил генерал Сердюк.

В тот же день Ил-38Н «Радий Папковский» перелетел в Ейск, где ему была подготовлена торжественная встреча. Здесь он был принят начальником Морской авиации ВМФ России генерал-майором Игорем Кожиным, который сообщил, что подобным образом в перспективе планируется модернизировать практически все остающиеся в составе Северного и Тихоокеанского флотов самолеты Ил-38. Поступивший в Ейск Ил-38Н уже с нынешней осени предполагается использовать для переучивания летного состава строевых частей отечественной морской авиации, перевооружаемых на эти машины.

Согласно информации, размещенной на официальном сайте ОАО «ЦНПО «Ленинец» (в его состав в 2012 г. вошел НИИ системотехники), поисково-прицельный комплекс «Новелла-П-38» способен решать следующие основные задачи:

Ил-38SD: «Морской змей» в индийском небе

- поиск целей, их классификация, слежение, определение их координат для выдачи команды на применение оружия, регистрация информации о целях;

- радиолокационная и радиотехническая разведка с поиском и обнаружением корабельных группировок (и отдельных кораблей) с выявлением их количественного и качественного состава, определением координат и параметров движения, государственной принадлежности целей;

- поисково-спасательные операции, радиолокационный и оптико-электронный поиск на море терпящих бедствие;

- командно-тактические задачи;

- задачи в области океанологии, экологии и геологоразведки.

В состав комплекса входят радиолокационная станция высокого разрешения (в обтекателе под фюзеляжем в районе кабины экипажа), гиросtabilизированная теплотелевизионная система круглосюточного действия «Ланнер-А» (разработка Санкт-петербургского ОАО «НПО «Карат», размещена в разворачиваемом по азимуту и углу места шарообразном контейнере под носовой частью фюзеляжа), радиогидроакустическая, магнитометрическая и командно-тактическая системы, а также система радиотехнической разведки (в контейнере на стойках над кабиной экипажа).

Все системы комплекса обмениваются данными между собой и самолетным оборудованием по стандартным цифровым каналам. Универсальные рабочие места операторов комплекса оборудованы широкоформатными цветными жидкокристаллическими дисплеями и сенсорными пультами управления и позволяют управлять любой выбранной системой комплекса.

В производстве ОАО «Ил» в Жуковском в настоящее время завершаются работы по модернизации второго самолета Ил-38Н в рамках имеющегося контракта с Минобороны на пять машин. Ожидается, что он будет назван в честь заместителя Генерального конструктора Героя Социалистического Труда Якова Кутепова. На очереди – следующая машина, уже прибывшая в Жуковский. Перед модернизацией Ил-38 проходят капитально-восстановительный ремонт на 20 АРЗ в Пушкине, а работы по оснащению самолета новым оборудованием осуществляются в Жуковском силами ОАО «Ил» при участии ОАО «ЭМЗ им. В.М. Мясищева».

Как сообщается в пресс-релизе ЦНПО «Ленинец» по поводу июльской сдачи заказчику Ил-38Н «Радий Папковский», планами Министерства обороны предусматривается модернизация с оснащением комплексом «Новелла-П-38» в общей сложности 28 самолетов Ил-38.

В 1973 г. интерес к приобретению для своей морской авиации советских противолодочных самолетов Ил-38 проявили в Индии – стране, с 60-х гг. активно закупавшей с СССР современную боевую авиатехнику. Поскольку серийное производство Ил-38 к тому моменту уже было свернуто, в 1974 г. приняли решение выделить Индии три самолета из состава авиации ВМФ Советского Союза. Были отобраны одни из самых «молодых» машин – выпуска 1971 г. Перед поставкой их предстояло модифицировать в экспортный вариант, что заняло немало времени. Помимо перевода всех надписей в кабине и документации на английский язык, определенные изменения внесли в состав оборудования и вооружения Ил-38 (так, например, из состава боевой нагрузки исключили буи РГБ-3, а торпеды АТ-2 заменили на АТ-1Э, что потребовало изменений в программном обеспечении БЦВМ).

Переучивание индийских летчиков и техников проводилось на базе 145-й ОПЛАЭ Балтийского флота под Ригой. Первая группа из Индии прибыла сюда в сентябре 1976 г., а вся программа переучивания успешно завершилась к концу августа 1977 г. Вскоре после этого, в сентябре 1977-го три Ил-38, получившие в ВМС Индии бортовые номера IN301, IN302 и IN303, совершили перелет к новому месту службы. Они вошли в состав 315-й эскадрильи ВМС Индии (INAS 315) на авиабазе Ханса в Даболиме, штат Гоа. В 1983 г. к ним присоединились еще два самолета (IN304 и IN305) выпуска 1970 г., доведя парк Ил-38 в Индии до пяти машин.

К началу нового тысячелетия индийская морская авиация накопила уже более чем 20-летний опыт интенсивной эксплуатации Ил-38 и не хотела расставаться с этим машинами. Вместе с тем очевидна была острая необходимость модерни-

зации их поисково-прицельной системы и комплекса вооружения. Соответствующее предложение с российской стороны не заставило себя долго ждать: входивший в концерн «Ленинец» НИИ системотехники (НИИС) еще с начала 90-х вел работы по созданию принципиально нового комплекса оборудования для модернизации российских Ил-38, а в 2001 г. приступил к его летной отработке на одном из выделенных авиацией ВМФ самолетов. Экспортный вариант такого комплекса, названный Sea Dragon («Морской змей»), и был предложен Министерству обороны Индии. При этом заказчик пожелал расширить возможности самолета, превратив его из противолодочного в многоцелевой патрульный, и включив в состав его вооружения новые средства поражения, в частности, управляемые противокорабельные ракеты.

Контракт на модернизацию пяти индийских Ил-38 был заключен между Министерством обороны этой страны и компанией «Рособоронэкспорт» в сентябре 2001 г. Первый самолет (IN305) прибыл в Россию 29 марта 2002 г. Первый этап доработок машина прошла непосредственно в опытном производстве АК им. С.В. Ильюшина в Москве, и 3 июля 2003 г. головной индийский Ил-38SD (такое название присвоено индийским модернизированным машинам – по первым буквам названия нового комплекса оборудования), пилотируемый экипажем во главе с летчиком-испытателем Владимиром Иринарховым, совершил первый полет с Центрального аэродрома Москвы (Ходынка). Кстати, это был последний вылет самолета с ВПП на Ходынке, завершивший 90-летнюю историю знаменитого московского аэродрома, внесшего неоценимый вклад в развитие советской и российской авиации.



Второй модернизированный Ил-38SD авиации ВМС Индии в демонстрационном полете на выставке Aero India 2007. Бангалор, февраль 2007 г.



Сергей Кривичков

Дальнейшие доработки и испытания самолета проводились на базе АК им. С.В. Ильюшина в Жуковском, а затем на летно-испытательной базе ХК «Ленинец» на аэродроме Пушкин под С.-Петербургом. На полигонах Министерства обороны России были проведены также испытания по боевому применению с модернизированного самолета новых образцов вооружения. В частности, как сообщала пресс-служба Корпорации «Тактическое ракетное вооружение», 14 ноября 2005 г. на Ил-38SD успешно завершились специальные летные испытания противокорабельной ракеты Х-35Э.

После завершения всех работ в декабре 2005 г. головной Ил-38SD был сдан заказчику и подготовлен к возвращению в Индию. Его старт в дальний перелет домой состоялся 11 января 2006 г. из московского аэропорта «Домодедово», и 15 января машина прибыла на место своего постоянного базирования в штате Гоа.

Следующим в конце 2003 г. на модернизацию в Россию перелетел Ил-38 с номером IN303. Его доработка и испытания были завершены в

Самолеты Ил-38 в авиации ВМС Индии

Бортовой номер	Заводской номер	Год выпуска	Год поставки в Индию	Начало модернизации	Поставка после модернизации
IN301	081011007	1971	1977	2005	2008
IN302	081011009	1971	1977	Потерян в катастрофе 01.10.2002	
IN303	н/д	1971	1977	2003	2006
IN304	080010610	1970	1983	Потерян в катастрофе 01.10.2002	
IN305	080010609	1970	1983	2002	2006
IN306	880010110	1968	—	2006	2009
IN307	880010207	1968	—	2007	2010

течение 2005 г., и в марте 2006-го он вернулся в Индию. Третья машина (IN301) поступила в Россию на модернизацию в июне 2005 г.

К сожалению, два оставшихся самолета Ил-38 из состава эскадрильи INAS 315 (IN302 и IN304) были потеряны в летном происшествии 1 октября 2002 г., столкнувшись в воздухе во время демонстрационного полета вблизи своей базы в Гоа. Для полного выполнения контракта российская сторона в конце 2005 г. согласилась на предложение Индии восполнить потерю индийских ВМС двумя российскими Ил-38, ранее

летавшими в составе авиации ВМФ России. В 2007–2009 гг. они также прошли модернизацию до уровня Ил-38SD. Один из них, получивший бортовой номер IN306, перелетел в Индию в начале декабря 2009 г., а другой (IN307) – в феврале 2010-го. Таким образом, контракт на модернизацию пяти индийских Ил-38 был успешно выполнен.

Время летит быстро, и с момента поставки первого Ил-38SD прошло уже более 8 лет. Поэтому в последние годы эти машины снова можно заметить в России: с 2012 г. они постепенно, одна за одной, проходят плановый ремонт и продление сроков службы на производственных мощностях ЛИИДБ ОАО «Ил» в Жуковском. Первым прошел эту процедуру борт IN305 – он вернулся в Индию после ремонта в декабре 2012 г. С ноября прошлого года плановый ремонт в Жуковском проходит второй Ил-38SD (IN303).

Модернизация и продление сроков службы Ил-38 позволит им оставаться в строю ВМС Индии еще довольно долгое время. Примечательно, что индийская сторона не намерена отказываться от них даже в условиях поступления на вооружение авиации ВМС Индии новейших патрульных самолетов Boeing P-8I американского производства, контракт на закупку которых подписан в январе 2009 г. Первые три из восьми заказанных машин прибыли в Индию в течение прошлого года (см. «Взлёт» №12/2013, с. 23). 21 мая 2014 г. на индийскую авиабазу Раджали с завода Boeing перелетел уже четвертый P-8I.

Первый Ил-38SD для авиации ВМС Индии на испытаниях, октябрь 2004 г. По желанию заказчика в состав вооружения самолета включены две противокорабельные ракеты Х-35Э



Николай Иванов