



## НИКОЛАЙ ТАЛИКОВ: «Ильюшин» полностью обновит парк ВТА

2 декабря 2015 г. российской Военно-транспортной авиации (ВТА) был официально передан первый самолет Ил-76МД-90А новой постройки. Торжественное мероприятие прошло на ульяновском АО «Авиастар-СП». Символический ключ от самолета был вручен генеральным директором завода Сергеем Дементьевым командующему ВТА генерал-лейтенанту Владимиру Бенедиктову. А уже на следующий день Ил-76МД-90А с серийным №0105, получивший имя собственное «Виктор Ливанов», перелетел к месту своего базирования – в 610-й Центр боевого применения и переучивания летного состава Военно-транспортной авиации в Иваново. В ближайшее время за ним последует еще один Ил-76МД-90А, уже построенный в Ульяновске. На этих двух самолетах специалисты ивановского центра приступят к переподготовке личного состава военно-транспортных авиаполков ВКС России, поступление новых «илов» в которые начнется в 2017 г. Всего в рамках государственного контракта, заключенного в октябре 2012 г., российская Военно-транспортная авиация получит 39 новых Ил-76МД-90А. На очереди – и новые самолеты-заправщики Ил-78М-90А. Кроме того, по заказу Минобороны будут модернизированы четыре десятка уже находящихся в строю Ил-76МД и большинство ранее выпущенных самолетов-заправщиков Ил-78 и Ил-78М. О работах Авиационного комплекса им. С.В. Ильюшина по программе Ил-76МД-90А, а также по проектам легкого, среднего и тяжелого военно-транспортных самолетов «Взлёт» попросил рассказать Генерального конструктора ОАО «Ил» Николая Таликова.

Николай Дмитриевич, в начале декабря первый Ил-76МД-90А был передан в эксплуатацию в Центр подготовки авиационного персонала Военно-транспортной авиации. Как Вы видите дальнейшее развитие программы? Когда завершатся государственные испытания и эти машины начнут поступать в строевые военно-транспортные авиаполки?

Действительно, 2 декабря в Ульяновске состоялась официальная передача самолета Ил-76МД-90А (RF-78653) Военно-транспортной авиации (ВТА), завод передал символический ключ командующему ВТА генерал-лейтенанту Владимиру Бенедиктову, а 3 декабря самолет перелетел в Иваново. Я побывал на церемонии встречи самолета в Иваново и был приятно поражен торжественностью момента и горящими глазами людей – ведь Военно-транспортная авиация не получала новых самолетов 23 года! Не секрет, что «крайний» Ил-76МД (еще ташкентского производства), был передан ВТА еще в 1992 г., и с тех пор ни одного нового самолета в ВТА не поступало. Ситуацию удалось переломить только после принятия в 2006 г. решения о переносе серийного производства Ил-76 из Ташкента в Ульяновск, где был организован выпуск новой, глубоко модернизированной версии самолета – Ил-76МД-90А, отличаю-



Торжественная встреча первого Ил-76МД-90А, прибывшего в Центр подготовки авиационного персонала Военно-транспортной авиации. Иваново, 3 декабря 2015 г.

шегося от предшественника применением нового крыла из длинномерных панелей, современного бортового оборудования, новой силовой установки, имеющего большую грузоподъемность и дальность полета. 4 октября 2012 г. в присутствии Президента России Владимира Путина был подписан контракт на постройку для российской Военно-транспортной авиации 39 новых Ил-76МД-90А, которые должны «подпитать» те самолеты, которые сейчас находятся в эксплуатации в ВТА и сделать ее парк стабильным по численности. Для этого поставка новых самолетов будет осуществляться постепенно, в период до 2021 г. Параллельно с этим начнется модернизация строевых Ил-76МД и превращение их в модернизированные самолеты Ил-76МДМ.

Первый летный экземпляр Ил-76МД-90А (самолет №0102) поднялся в воздух в Ульяновске 22 сентября 2012 г. Он успешно прошел первый этап государственных испытаний, после чего был отправлен обратно на завод для установки новых бортовых систем, в соответствии с техническим заданием заказчика (бортовой комплекс обороны, комплекс связи и т.п.). Ближайшей весной эти доработки завершатся, и он поступит на второй этап государственных испытаний.

Параллельно, по отдельному контракту, в прошлом году в Ульяновске построили еще два Ил-76МД-90А (№0103 и 0104) — они отправились в Таганрог, где на их базе будут созданы новые авиационные комплексы специального назначения. Первый самолет для ВТА (№0105), названный в честь Генерального директора — Генерального конструктора ОАО «Ил» Виктора Ливанова (1943–2014), поднялся в воздух в августе этого года и в том же месяце был продемонстрирован на авиасалоне МАКС-2015. Именно его мы и передали в начале декабря в Иваново. Уже готова и окрашена вторая машина для ВТА (№0108) — в декабре мы проведем ее испытания, потребуются всего несколько испытательных и приемосдаточных полетов, и до конца года сдадим заказчику. По согласованию с ним, в начале 2016 г. он также перелетит в Иваново.

Второй этап государственных испытаний на Ил-76МД-90А №0102, к которому приступим весной, не займет много времени — уже к осени планируем его завершить, получим Акт госиспытаний и затем доведем до облика серийного самолета, отработанного на машине №0102, оба переданных в Иваново Ил-76МД-90А. Ну и с 2017 г. приступим к поставкам новых Ил-76МД-90А в строевые подразделения Военно-транспортной авиации.

### Таликов Николай Дмитриевич Генеральный конструктор ОАО «Ил»

Родился 22 мая 1945 г. в Новосибирске. После окончания МАТИ с 1968 г. работает в ОКБ С.В. Ильюшина, в котором прошел путь от техника-конструктора до Генерального конструктора.

Принимал участие в создании военно-транспортного самолета Ил-76 и его модификаций как конструктор, представитель КБ на летных испытаниях, начальник комплексного отдела по самолету. Лично руководил сбросами грузов с Ил-76 на дрейфующие станции «Северный Полюс», участвовал в тушении пожаров с Ил-76 на складах боеприпасов в Ереване и Владивостоке, в уникальных экспедициях Ил-76 в Антарктиду.

В 1987 г. назначен заместителем главного конструктора, затем главным конструктором по самолету Ил-114. С 1993 г. — начальник ОКБ, с 2004 г. — заместитель Генерального директора — Генерального конструктора. С 1 июня 2015 г. — Генеральный конструктор ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина».

Автор нескольких книг и многих статей по истории авиации. Имеет несколько десятков изобретений и патентов. Награжден орденами «Знак Почета», «За личное мужество», медалями.

График таких поставок уже согласован. Они будут идти по нарастающей — с перспективой выхода на 12 машин в год к 2020–2021 гг. Производственные возможности «Авиастара» это позволяют, даже параллельно с работами, которые завод выполняет по самолетам МС-21, Ил-112В, Ан-124, Ту-204 и др.

**Расскажите, пожалуйста, о модернизации ранее построенных Ил-76МД.**

У нас есть контракт с Минобороны на модернизацию первых двух машин для отработки этой программы, получившей название Ил-76МДМ. На сегодня первый самолет практически готов, мы приступи-

управляющее поле кабины экипажа. Всего по типу Ил-76МДМ планируется в течение 12 лет доработать четыре десятка строевых Ил-76МД наиболее поздних годов выпуска (вторая половина 80-х и начало 90-х гг.). Аналогичным образом будут модернизированы и строевые самолеты-заправщики Ил-78 и Ил-78М. Скоро приступим к доработкам первого танкера Ил-78М. В работах по Ил-76МДМ и Ил-78М2, для ускорения поставки машин заказчику, планируется задействовать авиаремонтные заводы ОАК в Старой Руссе и Рязани.

**Когда начнутся полеты новых Ил-76МД-90А в Иваново?**

присутствовали на церемонии встречи первого Ил-76МД-90А в Иваново. Строй прошел под знаменами Российской Федерации и Военно-транспортной авиации перед командующим ВТА, перед ветеранами ВТА вдоль самолета. Это именно те молодые офицеры, которые в недалеком будущем будут осваивать этот самолет.

**А когда появится первый новый заправщик Ил-78М-90А?**

Сейчас в Ульяновске строится первый Ил-78М-90А (№0201). Уже собран его фюзеляж, ведется стыковка к нему крыла. Самолет должен быть готов к летным испытаниям к следующему лету.

Первые два Ил-76МД-90А для ВТА: на переднем плане — самолет №0105 (RF-78653), сданный заказчику 2 декабря, на заднем — №0108 (RF-78654), совершивший первый полет в Ульяновске 15 декабря 2015 г.



Сергей Александров / ОАК «Ил»

ли к цеховым отработкам, и после окраски, в феврале–марте, передадим его на летные испытания. Много времени они не займут, поскольку мы устанавливаем при модернизации то же самое оборудование, которое уже проверено на первом Ил-76МД-90А. При этом, согласно техническому заданию заказчика, объем изменений не такой большой, как на новых Ил-76МД-90А. В основном меняется устаревшее приборное оборудование, отдельные его блоки, плюс продлевается ресурс самолета. Двигатели остаются те же — Д-30КП2, но они заменяются на прошедшие капитальный ремонт и получившие продленный ресурс. Прежним остается и информационно-

Летные экипажи и технический персонал ивановского Центра боевой подготовки уже прошли переучивание на новую машину. На церемонии передачи первого Ил-76МД-90А был оглашен приказ о назначении экипажей на этот самолет. В декабре в Иваново прибывают уже освоившие Ил-76МД-90А в ходе госиспытаний летчики ГЛИЦ с Чкаловского, которые будут вводить в строй ивановские экипажи. Уже в начале следующего года ивановцы приступят к самостоятельным полетам. А затем, получив инструкторские допуски, начнут переучивать на Ил-76МД-90А летчиков строевых военно-транспортных полков. Представители всех полков ВТА

Поскольку практически все оборудование у Ил-78М-90А — такое же, как на Ил-76МД-90А, испытания нового заправщика не должны занять много времени. По сути, надо будет отработать только те системы, которые отличают его от транспортной версии — топливную систему, систему передачи топлива и т.п. По результатам государственных испытаний, примерно в 2017 г., а, может быть, даже и раньше, ожидаем заключения контракта на серийные поставки. Уже официально заявлялось, что Минобороны рассчитывает заказать порядка четырех десятков новых Ил-78М-90А.

17 ноября этого года по время визита в Ульяновск министр по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Владимир Пучков заявил о подписании соглашения на поставку МЧС России шести новых самолетов Ил-76ТД-90А в период с 2016 по 2022 г. В каком состоянии находится разработка гражданской версии Ил-76МД-90А? Как будут решаться вопросы с ее сертификацией?

Отличия гражданской и военной версии самолета — незначительные. По сути, мы просто снимаем с Ил-76МД-90А «военные» системы — комплекс обороны, спе-

для самолетов этого ведомства, в соответствии с решаемыми ими задачами.

Помимо МЧС интерес к гражданской версии самолета проявляет и ряд других потенциальных заказчиков, например, белорусская компания «Трансавиаэкспорт», авиакомпании из ряда ближневосточных и некоторых других стран, эксплуатирующих сегодня Ил-76ТД и рассматривающих возможность обновления парка новыми самолетами Ил-76ТД-90А.

Теперь о сертификации коммерческой версии. Мы считаем, что проводить полноценную сертификацию Ил-76ТД-90А по нормам АП-25 нецелесообразно, доста-

ничений как в России, так и по всему миру. Поэтому считаем, что подобным образом следует действовать и для нового Ил-76ТД-90А. Решение по этому вопросу утверждено Министерством транспорта и Министерством промышленности и торговли России 11 декабря 2015 г.

**Следующим новым самолетом «Ильюшина» для российского Минобороны должен стать легкий военно-транспортный Ил-112В. В каком состоянии сейчас находится эта программа?**

Мы заканчиваем передачу рабочей конструкторской документации на воронежский завод, она уже запущена в производство, на ВАСО готовятся стапели, другая технологическая оснастка, начато изготовление первых деталей для опытных самолетов. С технологической точки зрения Ил-112В получается не сложным, поэтому нет сомнений, что ВАСО, строящее широкофюзеляжные Ил-96, без особых проблем освоит производство и легкого транспортного самолета.

Напомню, по контракту на опытно-конструкторские работы, который мы заключили с Минобороны год назад, в ноябре 2014-го, на ВАСО должны быть построены два опытных образца Ил-112В — один для статических и ресурсных испытаний и второй — для летных. Экземпляр для статических испытаний необходимо построить и передать для испытаний в ЦАГИ до конца 2016 г. Первую летную машину, в соответствии с Распоряжением Президента России Владимира Путина, мы обязаны поднять в воздух до 30 июня 2017 г.

Одна из острых проблем, которая в свое время привела даже к приостановке программы, была связана с неготовностью двигателя ТВ7-117СТ. Сейчас нам в Объединенной двигателестроительной корпорации говорят, что ТВ7-117СТ будет готов к началу летных испытаний Ил-112В, т.е. к лету 2017 г. Но даже, если двигатели и будут немного задерживаться, больших проблем не видим: поднимем Ил-112В в первый полет с имеющимися сертифицированными ТВ7-117СМ, а позднее уже, по мере готовности «климовцев», переоснастим его штатными двигателями. Хотя, конечно же, хотелось бы сразу поднимать его с ТВ7-117СТ. Для обеспечения всех заданных характеристик нам нужны двигатели с большей мощностью. Ведь даже с планируемыми ТВ7-117СТ максимальную грузоподъемность Ил-112В придется ограничить 5 т. Если б нам был доступен двигатель большей мощности, мы могли бы существенно улучшить летно-технические характеристики самолета.

Затем, для участия в государственных совместных испытаниях, хотим построить



Генеральный директор АО «Авиастар-СП» Сергей Дементьев вручает символический ключ от первого Ил-76МД-90А командующему ВТА генерал-лейтенанту Владимиру Бенедиктову. Ульяновск, 2 декабря 2015 г.



На сборке в цеху «Авиастара» — следующий серийный Ил-76МД-90А (№0109)

циальные системы связи и т.п. При этом грузоподъемность Ил-76ТД-90А остается, как на Ил-76МД-90А, — 60 т. Это на 20% больше, чем у нынешних Ил-76ТД. Что касается заказа МЧС — действительно, подписано рамочное соглашение о поставке этому ведомству шести новых Ил-76ТД-90А. В конце августа мы отправили в МЧС свои предложения по техническому лицу самолета, ожидаем их ответа. Предлагаем сохранить на Ил-76ТД-90А в версии для МЧС возможность парашютного и посадочного десантирования грузов, которой обладают Ил-76МД-90А, но не имеют Ил-76ТД, ныне эксплуатируемые в авиации МЧС. Считаем это важным

точно получить дополнение к аттестату летной годности, как было сделано, например, для самолета Ил-76ТД-90ВД (пять таких машин эксплуатирует авиакомпания «Волга-Днепр»). Базовый Ил-76ТД не имеет сертификата типа, но располагает аттестатом летной годности, подписанным в 1982 г. министрами авиационной промышленности и гражданской авиации СССР. Дополнение к аттестату летной годности Ил-76ТД-90ВД подписано в 2006 г. руководителями Федерального агентства по промышленности и Ространснадзора и является достаточным документом, для полетов самолетов авиакомпании «Волга-Днепр» без каких бы то ни было огра-

еще одну летную машину. Считаю, что двух экземпляров Ил-112В нам должно хватить для всей программы летных испытаний. Ну и рассчитываем на заключение в 2016–2017 гг. контракта на серийные поставки, которые могут начаться уже в 2019 г.

**Далее на очереди — средний военно-транспортный самолет...**

Да, следующим за Ил-112В нашим новым самолетом должна стать средняя транспортная машина грузоподъемностью 20 т. Мы ее называем Ил-214. Именно под таким названием мы разрабатывали самолет подобной размерности еще в 90-е гг., затем из-за проблем с финансированием проект был приостановлен. Позднее Ил-214 был положен в основу нашего совместного с индийскими партнерами проекта МТА (МТС), который должен был строиться как в России, так и в Индии, и поступать на вооружение ВВС обеих стран. Но в силу ряда причин совместная программа несколько затормозилась, а российское Минобороны уже испытывает острую потребность в новых средних транспортных самолетах и долго ждать индийских партнеров не может: ведь самолетов Ан-12 практически не осталось, а «гонять» Ил-76МД, когда требуется перевезти менее 20 т, совершенно не выгодно. Поэтому в сентябре 2015 г. заместителем министра обороны России Юрием Борисовым был подписан протокол, согласно которому мы должны разработать средний военно-транспортный самолет Ил-214 грузоподъемностью 20 т.

Мы уже начали работать по обновлению тех документов, которые у нас были по этому проекту в интересах наших ВВС. Все те наработки, которые у нас были с Индией, ложатся в основу новых представлений, поскольку техническое зада-

ние Министерства обороны во многом сходно с тем, что требовалось индийским военным. Сейчас мы находимся на этапе эскизного проекта, но готовим его в сокращенном виде, поскольку эскизный проект МТС уже проходил защиту.

На сегодняшний момент в качестве силовой установки планируем использовать два двигателя типа ПС-90А1 тягой 17,4 тс (подобные используются на Ил-96-400). В дальнейшем, если пермяки создадут модификацию своего нового ПД-14 с тягой под 18 тс, — сможем перейти и на него, от чего самолет только выиграет. Но пока такого двигателя нет (а ПД-14 с его 14 тс нам явно недостаточно), ориентируемся на использование ПС-90А1. Тем более, что в ВТА к тому времени будут широко эксплуатироваться самолеты Ил-76МД-90А с подобными двигателями.

По нашим оценкам, первый образец такого самолета может быть готов к началу следующего десятилетия. Строить эти машины можно будет в Ульяновске, рассматривается и возможность подключения к программе корпорации «Иркут», которая уже когда-то участвовала в ней на раннем этапе. Уверен, что когда наша программа среднего транспортного самолета активизируется и мы перейдем к этапу ОКР, индийские партнеры снова к нам присоединятся.

**Ну и главная интрига — новый тяжелый самолет, известный также как Перспективный авиационный комплекс Военно-транспортной авиации (ПАК ВТА)...**

Упомянутым мной протоколом, подписанным заместителем министра обороны в сентябре этого года, помимо среднего Ил-214, нам поручается выполнение научно-исследовательской работы по тяжелому военно-транспортному самолету грузо-

подъемностью 80 т, т.е. машины, которая заменит в ВТА почти уже не оставшиеся в строю самолеты Ан-22 «Антей», но будет меньше сверхтяжелых Ан-124. Это будет развитие концепции тяжелого военно-транспортного самолета Ил-106, который мы разрабатывали еще с конца 80-х гг. Предполагается, что это будет широкофюзеляжный самолет-высокоплан с кормовой рампой взлетной массой порядка 250 т. В качестве силовой установки первого этапа рассматриваются четыре двигателя ПС-90А1 тягой по 17,4 тс с перспективой их замены на ТРДД нового поколения с большей тягой. Но в конечном итоге нам нужен двигатель тягой 35–40 тс, чтобы их было на самолете всего два. Вопрос создания в России такого двигателя актуален не только для военно-транспортных самолетов, но и для гражданских — перспективных дальнемагистральных широкофюзеляжных лайнеров. Считаю, что для создания единой силовой установки для перспективных самолетов такого класса целесообразно объединение ресурсов ОДК и ОАК. О своей готовности начать работы по двигателям подобной тяги уже заявили и в пермском «Авиадвигателе», и в самарском «Кузнецове».

Хочу заметить, что проект тяжелой машины мы сможем реализовать уже после Ил-214 (МТА), т.е. появления первых самолетов не стоит ожидать ранее середины следующего десятилетия. Но, подчеркну, наш заказчик настроен решительно и в нас тоже вселил уверенность, что такой самолет нужен и будет востребован.

**Как известно, в связи с фактическим разрушением кооперационных связей с украинскими предприятиями «Ильюшину» поручены работы по сопровождению жизненного цикла эксплуатируемых ВТА сверхтяжелых**




Сборка первого экземпляра самолета-заправщика Ил-78М-90А. Ульяновск, декабрь 2015 г.

Сергей Александров / ОАК «Ил»

самолетов Ан-124 «Руслан». Что делается в этой области?

Действительно, нам поручены работы по сопровождению эксплуатации военных «русланов», большая часть которых, кстати, была выпущена в России — на ульяновском «Авиастаре», который располагает полным комплектом технической документации. Пока наша задача сводится к поддержанию летной годности имеющихся самолетов, без серьезных вмешательств в его конструкцию. Вопрос для нас это очень серьезный, поскольку до сих пор этот самолет мы не знали, но сегодня при проведении работ по поддержанию летной годности и продлению ресурса «русланов» на «Авиастаре» уже работаем вместе с ульяновцами — они нам оказывают большую поддержку в этом, делятся документацией, «учат» нас этому самолету. Никаких контактов с разработчиком Ан-124 по политическим соображениям (причем это отнюдь не российская инициатива) уже нет, хотя в недалеком прошлом у нашего ОКБ были прекрасные взаимоотношения с «Антоновым». Коммерческие эксплуатанты «русланов» (в России сегодня это авиакомпания «Волга-Днепр») еще могут как-то работать с украинскими предприятиями, но для военных это исключено.

Что касается дальнейшего поддержания летной годности российского парка военно-транспортных Ан-124, то самая острая проблема здесь связана с двигателями. Если по программам импортозамещения в части различных систем бортового оборудования уже ведутся работы компаниями холдинга «Технодинамика» и КРЭТ, то заменить применяемый на «Руслане» двигатель Д-18Т в России пока нечем. Напомню, что и ремонт Д-18Т в нашей стране до сих пор так освоен и не был, его делал только запорожский «Мотор Сич», что в нынешних условиях для российской военной авиатехники уже невозможно. В настоящее время решается вопрос, как продлевать ресурс двигателей Д-18Т на ближайшие годы, но в дальнейшем, очевидно, «Руслану» нужен будет российский двигатель. За эту работу готов взяться «Кузнецов», который обещает сделать первый двигатель уже в 2019 г.

Ан-124 сегодня остается очень востребованным в ВТА — достаточно вспомнить недавние полеты в Сирию. Ни один другой самолет столько не поднимает. Поэтому возложенный на нас вопрос поддержания летной годности и продления сроков эксплуатации Ан-124 очень актуален. Кстати, подобные работы переданы нам и по другим самолетам «Антонова». По Ан-26, Ан-72 и некоторым другим машинам работы ведет ЭМЗ им. В.М. Ясищева. 

## Ил-106: каким он был четверть века назад



Петр Бугаевски

Первая публичная информация о разработке «Ильюшиным» перспективного тяжелого оперативно-стратегического военно-транспортного самолета Ил-106 грузоподъемностью 80 т появилась четверть века назад, когда на авиационных выставках начала 90-х можно было увидеть модель такой машины и рекламную листовку с основными проектными данными.

Ил-106 задумывался как замена устаревающим тяжелым самолетам Ан-22 «Антей»: тогда планировалось, что наряду с легкими (тактическими) транспортными Ан-74, средними оперативно-тактическими Ан-70, оперативными Ил-76МФ и сверхтяжелыми (стратегическими) Ан-124 он составит основу Военно-транспортной России в начале нового тысячелетия. Жизнь, однако, распорядилась по-другому: кризис в экономике России после распада Советского Союза и сокращение военных расходов привели к тому, что проект Ил-106, работы над которым в ОКБ им. С.В. Ильюшина велись с 1987 г., так и не вышел тогда из стадии предварительных проработок. Опытно-конструкторские работы по нему планировалось начать в 1992 г., а летные испытания — в 1997 г. Реализовать этот проект

тогда не удалось прежде всего по финансовым причинам, но проработанная концепция теперь ложится в основу Перспективного авиационного комплекса Военно-транспортной авиации, который, как ожидается, сохранит название Ил-106. Разумеется, реализовываться сейчас он будет уже с использованием других, более современных технологий и новейшего оборудования. Но, вполне вероятно, сохранит схему и размерность того Ил-106 из начала 90-х.

Итак, каким же планировали сделать тяжелый военно-транспортный самолет Ил-106 «ильюшинцы» в то время? Согласно имеющимся изображениям и проектным данным с рекламной листовки, он должен был строиться по классической схеме высокоплана со стреловидным крылом и фюзеляжем диаметром более 6 м с грузовой рампой в его хвостовой части, традиционным хвостовым оперением и многоопорным шасси. Под крылом предполагалось установить четыре ТРДД высокой степени двухконтурности НК-92 тягой по 18 тс, которые разрабатывало куйбышевское (самарское) ОКБ им. Н.Д. Кузнецова. Длина самолета должны была составить 57,6 м, размах крыла (по законцовкам) — 58,5 м, высота — 19,9 м. Грузовая кабина длиной 34 м, шириной 6 м и высотой 4,6 м могла вмещать широкую номенклатуру грузов и военной техники. Максимальная грузоподъемность Ил-106 определялась в 80 т, взлетная масса — в 258 т. С максимальным грузом на крейсерской скорости 820–850 км/ч самолет должен был, по расчетам, иметь дальность полета 5000 км.

ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-106	
TRANSPORT AIRCRAFT	
Двигатель Engine	4 x НК-92
Взлетная тяга, кгс Takeoff thrust, kg	4 x 18 000
Максимальная взлетная масса, т Maximum takeoff weight, tonnes	258
Максимальная коммерческая нагрузка, т Maximum payload, tonnes	80
Практическая дальность полета, км Range, with reserves, km	5 000
Крейсерская скорость полета, км/ч Cruise speed, km/h	820 - 850
Длина разбега, м Takeoff run, m	1 550
Длина пробега, м Landing run, m	1 400

Размеры грузовой кабины 6 x 4,6 x 34, м  
Cargo cabin size 6 x 4.6 x 34, m

Рекламная листовка по самолету Ил-106, распространявшаяся на авиационных выставках в начале 1990-х гг.