

ИЛ-76МД-90А – ЭТАП РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

22 сентября 2012 года вошло в историю как важная веха отечественного авиастроения. В этот день состоялся первый полет тяжелого военно-транспортного самолета Ил-76МД-90А, разработанного ОАО «Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина» (ОАО «Ил») и построенного на ульяновском авиационном заводе ЗАО «Авиастар-СП». Это событие дает все основания полагать, что российский авиапром смог решить важнейшую стратегическую задачу в области транспортной авиации.

Оптимистичные планы руководства ОАК на увеличение доли транспортной авиации в общем объеме выпускаемой продукции, а также надежды командования ВВС на переоснащение ВТА новыми самолетами основаны на успешной реализации проекта «476». Первый самолет Ил-76МД-90А 4 октября 2012 года был представлен президенту России Владимиру Путину и начал программу летных испытаний. Как сообщил генеральный директор – генеральный конструктор ОАО «Ил» Виктор Ливанов, полностью программу этих испытаний планируется завершить в третьем квартале 2014 года.

На первом этапе летных испытаний Ил-76МД-90А запланировано провести около 60 полетов. На заводских испытаниях была проведена апробация машины и проверка ее летно-технических характеристик. После этого начались государственные совместные испытания с заказчиком.

После завершения начального этапа летных испытаний будет получено предварительное заключение заказчика, а технической документации на самолет присвоена литера «0», что позволяет начать его серийное производство на заводе «Авиастар-СП». На втором этапе летных испытаний будет проводиться сброс различных грузов, десантирование личного состава. Всю программу испытаний планируется завершить в третьем квартале 2014 года, после чего начнутся первые поставки новой машины заказчику.

4 октября 2012 года был заключен контракт с Министерством обороны РФ стоимостью 140 миллиардов рублей на поставку 39 машин. **«Однако это только начало»**, – отметил Виктор Ливанов.

Предшественник нового самолета – ветеран транспортной авиации Ил-76 совершил свой первый полет более 40 лет назад – 25 марта 1971 года. Самолет получился очень удачным. Об этом говорит хотя бы тот факт, что за годы производства построено около 1000 самолётов, из них более 100 отправлено на экспорт. Но авиация – очень динамичная отрасль, и с годами все настойчивее становилась необходимость его коренной модификации.

Работы по созданию Ил-76МД-90А начались в 2006 году и с самого начала были нацелены на внедрение последних достижений в авиационной науке и технике. Конструкторская документация самолета создавалась по новой технологии в виде трехмерных цифровых моделей всех деталей и узлов самолета.

Одно из главных преимуществ нового небесного тяжеловоза – двигатель ПС-90А-76, изготовленный Пермскими моторостроителями. Максимальная взлетная тяга двигателя 16 000 кгс против 12 000 кгс у Д-30КП2, установленного на Ил-76МД. Коренная модификация самолета позволила увеличить взлетную массу самолета на 10,5% – с 190 до 210 тонн, массу полезной нагрузки – на 25% с 48 до 60 тонн, дальность полета с нагрузкой 48 тонн – с 3700 до 5300 км, с нагрузкой 40 тонн – на 35% с 4750 до 6500 км, а перегоночную дальность без нагрузки – с 9300 до 9700 км. С 2250 до 2150 метров уменьшилась потребная длина ВПП. Что особенно важно – существенно улучшилась топливная эффективность – ахиллесова пята советских гражданских самолетов, – с 232,4 до 187,1 г/т км.

Проведена модернизация всех бортовых систем самолета для обеспечения их соответствия современным и перспективным требованиям. Бортовые системы и конструкция самолета Ил-76МД-90А обновлены по сравнению с базовой версией на 70%. В составе модернизированных функциональных систем произведена замена более 100 комплектующих изделий на современные, серийно выпускаемые агрегаты. Модернизированное шасси и тормозная система обеспечивают эксплуатацию самолета со взлетной массой 210 тонн и максимальной посадочной массой 170 тонн. Модернизированная электросистема обеспечивает увеличение общей мощности энергосбережения на 40%, боевой живучести – на 30%. Новая цифровая система управления САУ-76 (автопилот) обеспечивает требуемую точность самолетовождения в автоматическом режиме и позволяет осуществлять заход на посадку по II категории ИКАО. Самолет сертифицирован на соответствие нормам 4 главы ИКАО по шуму и эмиссии. Серийное производство нового самолета впервые будет осуществляться в России с применением технологии трехмерного цифрового проектирования.

Суммируя сказанное, можно заключить, что по своим летно-техническим характеристикам новый самолет существенно превосходит своего предшественника Ил-76. Таким образом, Российская Федерация восстановила на новом технологическом уровне компетенцию в области тяжелых рамповых военно-транспортных самолетов.

