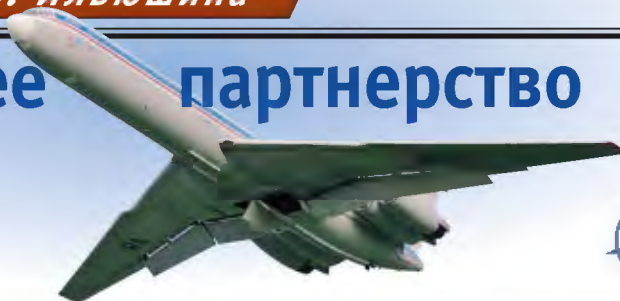


# Многолетнее партнерство



*Пассажирские и транспортные самолеты, созданные в знаменитом ОКБ С.В. Ильюшина, в течение десятилетий составляли основу авиационного парка отечественной гражданской авиации. Их успешная эксплуатация во многом связана с многолетней совместной работой специалистов ильюшинской фирмы и ГосНИИ ГА.*



*Василий Шапкин,  
генеральный  
директор ГосНИИ ГА,  
доктор  
технических наук,  
профессор*

к создаваемым самолетам, программы испытаний и методики их безопасного проведения, оценивал эксплуатационную документацию. Все эти работы проводились в самом тесном контакте специалистов обеих организаций. В результате совершенствовались и самолеты и люди, набравшиеся опыта в процессе совместного решения возникающих проблем в такой сложной и интересной работе, как создание самолетов.

Учитывая недостаточность лабораторной базы авиационного парка, способной обеспечить исследования по установлению ресурсов самолетов, были начаты лидерные испытания самолетов Ил-12 и Ил-14. Они заключались в опережающем в 2-3 раза (в сравнении с основным парком самолетов данного типа) налете. По результатам анализа состояния лидерных самолетов и их систем продлялся ресурс всему парку самолетов данного типа. В дальнейшем такой подход к продлению ресурсов будет распространен и на самолеты других ОКБ. Полеты самолетов-лидеров были возложены на ГосНИИ ГА.

Следующим самолетом, составившим целую эпоху в гражданской авиации, стал турбовинтовой четырехдвигательный самолет Ил-18. Государственные, эксплуатационные и контрольные испытания самолета проводились летчиками-испытателями ГосНИИ ГА. Учитывая сжатость сроков испытаний, на стоянке самолетов ГосНИИ ГА была развернута заводская мастерская с постоянным штатом специалистов, оперативно выполнявших необходимые доработки для устранения выявленных в процессе летных испытаний неисправностей.

На самолетах Ил-18 всех модификаций за период 1961-1986 г.г. ГосНИИ ГА провел около 820 испытательных и исследовательских работ, направленных на совершенствование конструкции самолета, его летно-технических характеристик и повышение безопасности полетов.

Ежегодно специалистами института проводились работы по обобщению опыта эксплуатации всего парка самолетов в подразделениях гражданской авиации. На их основе отработывались и передавались в ОКБ перечни мероприятий по устранению выявленных недостатков. В результате всех этих работ самолет стал самым массовым (выпущено

**Н**ачало сотрудничества на регулярной основе ГосНИИ ГА и ОКБ С.В. Ильюшина относится к 1946 г. Только что закончилась война, и огромная страна нуждалась в самолетах, способных преодолевать большие расстояния и доставлять грузы и пассажиров в самые отдаленные регионы.

Первым самолетом для гражданской авиации, созданным коллективом ОКБ С.В. Ильюшина и предъявленным в 1946 г. на государственные и эксплуатационные испытания, стал самолет Ил-12. Они проводились совместно ГК НИИ ВВС и ГосНИИ ГА (в то время НИИ ГВФ) — тогда был такой порядок, да и самолеты имели двойное назначение. Результатом этой работы стало появление в стране первого отечественного самолета для массовых пассажирских и грузовых перевозок.

В начале 50-х г.г. последовали аналогичные испытания и внедрение в эксплуатацию самолета Ил-14, обеспечившего более высокий, в сравнении с Ил-12, уровень безопасности полетов и комфорта.

Необходимо отметить, что испытания самолетов и их внедрение в эксплуатацию на воздушных линиях страны потребовали разработки многочисленных инструкций, методических указаний и других документов по выполнению полетов в различных условиях, отработки руководств по летной эксплуатации и использованию радиотехнических средств, при полетах в сложных метеословиях и ночью. Эти работы выполнялись совместными усилиями специалистов ОКБ и ГосНИИ ГА.

Вся история последующего многолетнего сотрудничества двух организаций свидетельствует об их тесном контакте в организации проектирования, строительства, испытаний и внедрения в эксплуатацию самолетов «Ил». Сложился, я бы сказал, тандем: ОКБ С.В. Ильюшина — ГосНИИ ГА. Первый проектировал и строил самолеты, готовил техническую и эксплуатационную документацию и предъявлял их на испытания. Второй разрабатывал технические требования



Ил-14



около 570 машин) и экономичным пассажирским самолетом, который эксплуатируется и до настоящего времени.

На базе серийных самолетов Ил-18Д были построены самолеты специального назначения, как для Минобороны, так и для гражданского использования. В их числе: Ил-18ДЦ «Циклон» — летающая метеолaborатория; Ил-24Н — с радиолокационным комплексом «Нить» для дистанционного зондирования земной поверхности и ледовой разведки; Ил-18ДОРР — дальний океанический разведчик рыбы. Самолет Ил-18ДЦ использовался на работах по ликвидации последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС, а также для исследований в области тропической метеорологии и изучению тайфунов. Самолет Ил-24Н применялся на разведке ледовой обстановки в бассейне Северного Ледовитого океана в интересах ВМФ и Минморфлота СССР. Оба самолета эксплуатировались в ГосНИИ ГА с момента их передачи в эксплуатацию и до распада СССР.

Очередной вехой в деятельности института стал дальнемагистральный самолет Ил-62, испытания которого начались в ГосНИИ ГА в 1967 г. Работы проводились в тесном сотрудничестве с ОКБ С.В.Ильюшина. Для оперативного проведения доработок по выявленным в процессе испытательных недостаткам на территории ГосНИИ ГА, как и в случае с Ил-18, была развернута заводская мастерская, где постоянно работала бригада заводских специалистов. Это позволило существенно сократить сроки проведения как государственных испытаний, так и испытаний по ежегодно утверждаемому МГА тематическим планам, которых было выполнено сотни. Итоговый результат — самолет успешно эксплуатируется с 1968 г. до настоящего времени.

Следующей совместной работой двух коллективов стали испытания первого отечественного широкофюзеляжного среднемагистрального пассажирского самолета (аэробуса) Ил-86. Совместно с ОКБ С.В. Ильюшина в течение четырех лет был проведен комплекс работ по его наземным, летным и эксплуатационным испытаниям. Выполнение регулярных рейсов самолет начал в 1980 г.

Не менее значимой работой для коллективов ОКБ и ГосНИИ ГА стали испытания Ил-76 — первого реактивного грузового самолета, созданного для ВВС. По техническим требованиям, подготовленным ГосНИИ ГА, самолет был доработан для использования в гражданской авиации. Его испытания, завершившиеся в 1977 г., проводились в институте. Помимо традиционных испытаний, самолет прошел специальные исследования для выявления наиболее эффективных методов его эксплуатации. Эксплуатационные испытания самолета проводились в районах Заполярья, Западной Сибири и Чукотки, в Красноярском крае и в районах Средней Азии. Ил-76 мог

использоваться на аэродромах без искусственного покрытия ВПП. В настоящее время он интенсивно эксплуатируется для транспортировки различных по весу и габаритам грузов. Разработаны технологии парашютного и беспарашютного десантирования грузов в труднодоступные места. Отработаны и регулярно выполняются полеты по доставке исследователей и грузов в Антарктиду. Самолет довольно эффективно используется МЧС для тушения лесных пожаров и в качестве летающего госпиталя.

Хотел бы отметить, что и в последние годы важное место в деятельности ГосНИИ ГА занимает авиатранспортное обеспечение научных исследований в условиях Арктики и Антарктики. Летные экипажи института на самолете Ил-76 выполняют исследования в условиях сверхнизких температур, проводят испытания бортовых навигационных систем и другие работы.



*Исследование технического состояния самолета Ил-76 при продлении ресурса и срока службы*

Многолетний опыт сотрудничества коллективов ОКБ и ГосНИИ ГА реализуется в работах по сертификации самолетов «Ил» третьего поколения: Ил-96, Ил-96-300, Ил-96-400, Ил-114, Ил-114-100.

Самолет Ил-114 создавался в сложный период для отечественного авиастроения. Первый полет опытного образца состоялся только 29 марта 1990 г. К сожалению, существенное влияние на выполнение программы строительства самолетов Ил-114 оказало ее недофинансирование. Но все же, в апреле 1997 г. самолет получил Сертификат типа пассажирского самолета местных воздушных линий. Большая работа по сертификации самолета Ил-114 выполнена специалистами Авиационного сертификационного центра (АСЦ) ГосНИИ ГА. Однако в серийное производство самолет так и не пошел, а выпускался штучно в Узбекистане. Ил-114 используется национальной авиакомпанией на местных авиалиниях.

ГосНИИ ГА принимал активное участие в реализации программы по созданию и внедрению в эксплуатацию различных модификаций самолета Ил-96. Совместно были проведены работы по самолетам Ил-96-300, Ил-96-400Т на всех этапах создания, сертификации и освоение в эксплуатации.

Надеемся, что наше дальнейшее сотрудничество по внедрению в эксплуатацию новых самолетов «Ил» будет таким же продуктивным и способствовать развитию отечественной гражданской авиации.

*От имени коллектива ГосНИИ ГА и от себя лично поздравляю наших коллег — специалистов ОАО «Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина» с 80-летием создания конструкторского бюро! Желаю здоровья и реализации всех планов по созданию новых самолетов «Ил»!*