

# БОЛЬШОЕ ВИДИТСЯ НА РАСТОЯНИИ...

*К 120-летию со дня рождения выдающегося авиаконструктора  
Сергея Владимировича Ильюшина*



**Большое видится на расстоянии... Невозможно не согласиться со словами поэта, когда пытаешься оценить роль и значение Сергея Владимировича Ильюшина для мировой авиации, технологической культуры и культуры вообще.**

Приход Ильюшина в авиацию был, с одной стороны, случаен, а с другой, вполне закономерен. Случаен, потому что вряд ли на роду крестьянскому сыну из Вологды было написано стать конструктором знаменитых летательных аппаратов. Даже в приходской школе, в родной деревне Дилялево, где Сергей Ильюшин прошел первый курс наук, об аэропланах не слыхивали.

Тот самый курс наук закончился к 14 годам, и родители посчитали, что этого багажа вполне достаточно, чтобы сыну стать землекопом — именно эта профессия была популярна среди вологжан, отправлявшихся на заработки в Петербург или Москву. Бригада грабарей, в которую входил Сергей, взяла подряд на рытье траншей на Коломяжском ипподроме близ Петербурга. А вот то, что на этом поле планировалось проведение первой в России авиационной недели — это уже было чистой случайностью, и никто не знал, что восхищенный от созерцания «летающих этажерок» 15-летний подросток станет выдающимся авиаконструктором.

В 1914 г. начавшаяся Первая Мировая война вовлекла в свои жернова и новый вид вооружения — авиацию. То, что в аэродромную ангарную команду попал и нижний чин (рядовые солдаты) Ильюшин — чистая случайность, а вот то, что через год он стал помощником моториста, а потом и мотористом —

это уже закономерность, поскольку здесь в действие вступили такие факторы, как трудолюбие, упорство, талант будущего самолетостроителя. Сергей Ильюшин уже твердо знал, что авиация — это его призвание.

В 1917 г. Ильюшин добился зачисления в летную школу, закончил ее, что и засвидетельствовал Всероссийский аэроклуб, выдавший ему удостоверение пилота-авиатора.

Дорога в Красную Армию также для В.С. Ильюшина, выходца из беднейших слоев населения, была закономерностью. Он служил с радостью, тем более, что была учтена его просьба о направлении в военно-воздушные части механиком авиаремонтного поезда, затем старшим механиком, а в конце Гражданской войны — комиссаром авиационного парка. После увольнения в запас в 1921 г. Сергей Ильюшин подает заявление в Академию Воздушного флота им. Н.Е. Жуковского. Именно здесь окончательно определяется его жизненный путь — он решил посвятить себя созданию самолетов, поставив крест на летной карьере.

Решение строить летательные аппараты было для В.С. Ильюшина прямым указанием к действию, и уже на первых курсах под его руководством энтузиасты стали строить

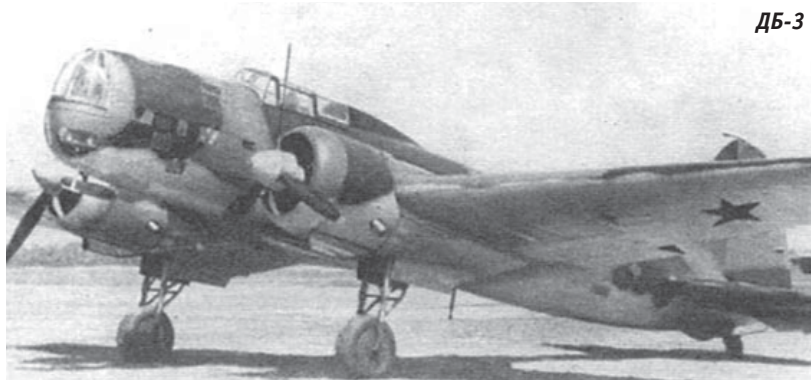
учебные и тренировочные планеры. В 1924 г. Сергей Владимирович уже как председатель оргкомитета открывал Вторые Всесоюзные планерные испытания и сам активно участвовал в соревнованиях, демонстрируя свои планеры АВФ-4 «Рабфаковец» и АВФ-14.

А вот следующее его детище, планер АВФ-21 «Москва», получил международное признание — летчик К.К. Арцеулов летал на нем на планерных состязаниях в Германии. Для любителей исторических параллелей скажем, что летал ильюшинский планер в районе горы Вассеркупе, где когда-то штурмовал небо знаменитый Отто Лилиенталь.

Активный слушатель Академии, награжденный к тому же орденом Красной Звезды за успехи в создании планеров и достижения на них высоких результатов, был затребован Военно-воздушными силами. С.В. Ильюшин сразу был назначен председателем Первой (самолетостроительной) секции Научно-технического комитета Управления ВВС Красной Армии. Служба в Комитете, где развертывалась работа по определению стиля и методов работы конструкторских бюро и научных институтов, их взаимодействия с новыми заводами, много дала молодому



*С.В. Ильюшин и его соратники по ОКБ-39 (1938 г.)*



ДБ-3



Бомбардировщики Ил-4 в сборке

инженеру, расширила его кругозор и представление о роли авиации в системе обороны страны. Именно в ту пору, вспоминал С.В. Ильюшин, ему пришлось участвовать в разработке технических требований к истребителям, разведчикам, тяжелому бомбардировщику и учебному самолету У-2 Н.Н. Поликарпова, на котором практически все летчики предвоенных и военных лет прошли первоначальный курс летной подготовки. Много летал на этом самолете и сам С.В. Ильюшин.

Но сколь ни престижна и интересна была работа в НТК ВВС, Ильюшину хотелось самому строить самолеты, и он добивается перевода в авиационную промышленность. В 1931 г. он был назначен заместителем начальника ЦАГИ — начальником сектора опытного строительства. Но все это были лишь этапы становления Сергея Владимировича в одного из самых самобытных и «результативных» авиаконструкторов нашей страны. В 1933 г. он переходит на завод № 39 им. В.Р. Менжинского, становится начальником конструкторского бюро опытного самолетостроения. Основой будущего ОКБ стала знаменитая бригада №3, в которой разрабатывались самые первые проекты С.В. Ильюшина.

Уже первые работы показали, что на авиационном небосводе зажглась яркая звезда — Ильюшин со своими единомышленниками стал проектировать тяжелый двухмоторный бомбардировщик. На меньшее он был не согласен!

Первой машиной, вышедшей из недр ильюшинского КБ, стал самолет ЦКБ-26, высоко оцененный и военными, и авиастроителями. После внесения изменений, предложенных военными, на базе ЦКБ-26 был создан дальний бомбардировщик ДБ-3. Реальные возможности этой

машины были продемонстрированы в рекордных перелетах, выполненных экипажем под руководством бессменного шеф-пилота фирмы В.К. Коккинаки. Сначала был беспосадочный полет Москва — Спасск-Дальний (1938 г.), а через год к берегам Америки до острова Мискоу (Канадский архипелаг).

Это было время, когда многие страны готовились к будущей войне. Сергей Ильюшин четко понимал, что его самолет будет востребован и прилагал массу усилий для модернизации ДБ-3, особенно двигателей, пилотажно-навигационного и радиосвязного оборудования.

С.В. Ильюшин успел сделать многое для того, чтобы его ДБ-3 стал основой советской бомбардировочной авиации. Дальнейшим развитием ДБ-3 стали дальние бомбардировщики и торпедоносцы ДБ-3Ф, Ил-4. Многочисленные варианты самолетов ДБ-3, ДБ-3Т, ДБ-3Ф, Ил-4 летали в составе соединений Дальней авиации и минно-торпедной авиации все четыре года Великой Отечественной войны.

Но до начала Великой Отечественной еще далеко, однако дыхание приближающегося всемирного конфликта явственно ощущалось в Европе. У Сергея Владимировича были свои представления о самолете, который сможет непосредственно принимать участие в боевых действиях, уничтожая наземную технику врага, прежде всего, танки. И таким самолетом должен был стать, по его мнению, штурмовик. Он стал целенаправленно воплощать свои планы в жизнь. Штурмовик, считал С.В. Ильюшин, должен быть простым в пилотировании и обслуживании, иметь мощное вооружение, включая ракеты, и, главное, быть малоуязвимым, защищенным броней. «Задача создания бронированного штурмовика трудна и

сопряжена с большим техническим риском, но я с энтузиазмом и с полной уверенностью за успех берусь за это дело», — писал он в своем обращении в Правительство.

Закрывать стальными листами жизненно важные части самолета и летчика пытались до Ильюшина и другие конструкторы, но именно он заставил броню не только защищать, но и работать вместо обычного каркаса планера. И здесь проявилась еще одна грань таланта Сергея Ильюшина: умение объединить вокруг своей идеи многих специалистов — мотористов, вооруженцев, технологов. Но самым весомым был вклад металлургов, которые под руководством С.Т. Кишкина и Н.М. Скларова создали авиационную броню, из которой формировались бронепанели двойной кривизны в соответствии с обтекаемыми внешними обводами фюзеляжа самолета.

К апрелю 1940 г. государственные испытания штурмовика БШ-2 (ЦКБ-55), позднее получившего наименование Ил-2, подтвердили заявленные возможности нового самолета, однако с внедрением в серию возникли проблемы, и они касались необоснованного решения выпускать самолет в одноместном варианте, против чего решительно выступал конструктор. С.В. Ильюшин был твердо убежден, что защита задней полусферы резко повышает возможности штурмовика.

Серийный выпуск Ил-2 в одноместном варианте начался на Воронежском авиазаводе только в марте 1941 г., и именно эти машины встретили противника в июне этого года.

Осенью 1941 г. из-за эвакуации серийных заводов производство Ил-2 резко сократилось. Но шла битва за Москву, и фронту, как никогда прежде, нужны были самолеты Ил-2. Именно тогда И.В. Сталин обратился

## АВИАЦИЯ И ЛИЧНОСТЬ

Ил-2



к самолетостроителям со знаменитой телеграммой, в которой он определил значения штурмовиков Ил-2: «Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии как воздух, как хлеб».

В тяжелых боях первого этапа войны выяснилось, что одноместные самолеты Ил-2 несут неоправданно большие потери из-за того, что заднюю полусферу в бою не защищает стрелок. В Куйбышеве специалисты ОКБ Ильюшина и серийщики в ускоренном режиме переконструировали штурмовик в двухместный вариант. Появление новой машины стало неприятным сюрпризом для врага, а Ил-2 превратился в грозную машину, которая была признана одним из лучших самолетов Второй Мировой войны.

В свое время одному из авторов этой статьи (Ю.Остапенко) довелось беседовать с дважды Героем Советского Союза Т.Я. Бегельдиновым, который всю войну провоял на Ил-2 и был буквально влюблен в этот самолет. Талгат Якубович стал первым советским штурмовиком, который в воздушном бою одолел фашистский Me-109, за что и получил первую геройскую Звезду. Его опыт распространяли во всех штурмовых полках, он помог разрушить миф о беззащитности Ил-2 перед истребителями. Вторую Звезду Героя Советского Союза Т.Я. Бегельдинов получил за то, что он в одиночку на

своем Ил-2 в 1945 г. расправился с немецкой горно-стрелковой дивизией «Эдельвейс», которая шла по крутому ущелью в горный лагерь, где укрывался от преследования штаб югославских партизан под командованием И.Б. Тито. Первыми двумя ракетами советский штурмовик уничтожил бронетранспортеры, шедшие в голове и в хвосте колонны, а пулеметные очереди и пушечные залпы довершили операцию. Недаром Главнокомандующий ВВС, Главный маршал авиации А.А. Новиков однозначно сказал: «С 1943 г. Ил-2 становится главной ударной силой ВВС Красной Армии».

Всего было выпущено 36 154 самолета Ил-2. На завершающем этапе войны в боях стали принимать участие скоростные и маневренные бронированные штурмовики Ил-10.

Восторженно отзывается об ильюшинских машинах ныне здравствующий Герой Советского Союза В.В. Решетников, в течение многих лет возглавлявший Дальнюю авиацию. С первого дня войны и до победного мая 1945 г. воевал Василий Васильевич на дальнем бомбардировщике Ил-4. 307 боевых вылетов совершил летчик Дальней авиации на легендарном бомбардировщике в тыл врага и всегда верил в надежную машину, созданную талантом конструкторов ОКБ С.В. Ильюшина.

25 ноября 1941 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР С.В. Ильюшину было присвоено звание Героя Социалистического Труда «За выдающиеся достижения в области создания новых типов боевых самолетов». Геройская Звезда, присужденная в 1941 г., когда враг стоял у стен Москвы, дорогого стоит.

Сергей Владимирович Ильюшин за годы войны был отмечен многими наградами, но особо отметим две



полководческие — ордена Суворова 1-й и 2-й степени, которыми по статусу награждались военачальники, под чьим руководством разрабатывались фронтовые и армейские операции, завершавшиеся разгромом крупных войсковых соединений противника. Но не только Главный конструктор был отмечен Родиной, сотни конструкторов, инженеров, рабочих, летчиков-испытателей получили ордена и медали, а само ОКБ С.В. Ильюшина в сентябре 1942 г. было награждено орденом Ленина, а в ноябре 1944 г. — орденом Красного Знамени.



Но вернемся в военные годы, чтобы оценить стратегический уровень государственного мышления авиаконструктора С.В. Ильюшина. 1943 год, еще на полях сражений грохочут взрывы, враг ожесточенно сопротивляется, но уже ясно, что он будет повержен, и за победой придет мирная жизнь, в которой потребуются не только военная авиатехника. И вот в конце 1943 г. С.В. Ильюшин по своей инициативе начинает проектировать пассажирский самолет. Все, кто увидел первый проект 27-местного серебристого красавца, были очарованы изяществом его линий, точным инженерским расчетам. Ил-12, а именно такое наименование получил новый самолет, предназначался для эксплуатации на воздушных линиях средней протяженности. Столь серьезный шаг, как переориентировка (пусть и частичная) ОКБ во время войны на новое направление — создание пассажирских самолетов, не мог долгое время быть тайной.



**С.В. Ильюшин  
и В.К. Коккинаки**



С.В. Ильюшин добился того, чтобы проект нового пассажирского самолета был доложен И.В. Сталину в январе 1944 г. и получил одобрение.

Уже в январе 1946 года В.С. Ильюшин рапортовал Сталину о том, что В.К. Коккинаки успешно поднял в воздух первый послевоенный пассажирский самолет. Самолеты Ил-12 с 1947 г. начинают широко эксплуатироваться в Аэрофлоте, Полярной авиации, а их транспортные варианты — в ВВС. Всего было построено 663 самолета Ил-12 в различных модификациях.

Дальнейшим развитием направления по созданию пассажирских самолетов в ОКБ С.В. Ильюшина стал проект еще более совершенного и массового пассажирского самолета Ил-14, первый полет которого выполнил летчик-испытатель В.К. Коккинаки 13 июля 1950 г. Его эксплуатация началась в августе 1952 г. и продолжалась, практически, до начала 90-х гг. Он мог перевозить 24-32 пассажира на расстояние до 1500 км с рейсовой скоростью 350 км в час. Ил-14 был оснащен самым совершенным, на тот период, пилотажно-навигационным оборудованием, имел повышенный комфорт и высокую надежность, в том числе и

благодаря эффективной системе противобледенения. Обширная сфера применения в течение длительного времени ставит Ил-14 в ряд выдающихся образцов мировой авиационной техники. Всего было выпущено 839 самолетов Ил-14 сорока модификаций, в том числе, 119 на экспорт.

Высокие летно-технические характеристики самолетов Ил-12 и Ил-14 смог оценить и один из авторов данной статьи (Ю.Остапенко), летавший бортмехаником на этих самолетах.

С.В. Ильюшин свои отпуска проводил на родине, в Вологодской области, на юг он отправлялся редко. И однажды во время оформления билетов в аэропорту Внуково он обратил внимание на пассажиров, заполнивших просторные помещения аэровокзала: то были, в основном,

полета в которых должен быть сравним с железнодорожным.

У Ильюшина слова не расходились с делом, быстро реализовывались в реальные дела. Проект многоместного дальнего пассажирского самолета Ил-18 с четырьмя поршневыми двигателями АШ-73ТК вполне соответствовал его задумке.

В августе 1947 г. новинка была показана на воздушном параде в Тушино, однако на Главного заказчика впечатления не произвела: говорят, Сталин считал, что катастрофа самолета с 65 пассажирами на борту будет приравняться к национальной трагедии. Наверное, время многоместных пассажирских самолетов еще не настало. Пришлось ждать целых 10 лет, но опыт, приобретенный в ОКБ, оказался как нельзя кстати, когда стремительно развивающаяся



**Ил-14**

командировочные высокого ранга, военные, семьи явно высокопоставленных чиновников. Воздушный транспорт все еще был элитным, недоступным для подавляющей части населения. Для этого, влагал конструктор, надо делать вместительные многоместные машины, билет для

сеть аэродромов потребовала многоместный самолет. И тогда (1958 г.) Аэрофлот получил прекрасный турбовинтовой самолет Ил-18, который сразу полюбили и летчики, и пассажиры. Наряду с Ту-104 и Ан-10 ильюшинская машина способствовала бурному развитию воздушных перевозок в СССР, как на внутренних, так и на международных линиях. Самолет Ил-18, простой и надежный, экономичный и неприхотливый, продержался в эксплуатации намного дольше свои собратьев из других ОКБ. Самолеты Ил-18 в варианте компоновки «Салон» использовались для перевозок высших должностных лиц СССР и других стран. Ил-18 стал первым отечественным самолетом, нашедшим широкий спрос за рубежом. Всего было построено 564 самолета Ил-18, в том числе 88 на экспорт. В различных вариантах эти машины эксплуатируются и в настоящее время.



**Руководящий состав ОКБ С.В. Ильюшина (1948 г.)**

## АВИАЦИЯ И ЛИЧНОСТЬ

Особое уважение к самолету Ил-18 было у инженерно-технического состава. Его надежность, технологичность, удобство и доступность к агрегатам и системам существенно сокращали сроки и повышали качество технического обслуживания при подготовке самолета к полетам. Все сказанное смог оценить и еще один из авторов данной статьи (И.Вайсберг), который участвовал в техническом обслуживании этих воздушных судов в период работы в Авиационно-технической базе аэропорта Домодедово.

На основе конструкции самолета Ил-18 были созданы дальний противолодочный самолет Ил-38, самолет электронной и фоторазведки Ил-20, воздушный командный пункт и ретранслятор Ил-22. Они строились серийно и эксплуатировались в интересах Министерства обороны СССР.

Наряду с работой по пассажирской тематике ОКБ С.В. Ильюшина продолжало работу и по укреплению обороноспособности страны. Мало

8 июля 1948 г. летчик-испытатель В.К. Коккинаки выполнил на опытном Ил-28 первый полет. Он был принят на вооружение и запущен в массовое серийное производство. Самолеты Ил-28 подняли отечественную фронтовую авиацию на новую, более высокую ступень развития и долгое время несли боевую вахту на суше и на море.

Специалисты и историки авиации отмечают, что у С.В.Ильюшина, одного из немногих в мире создателей крылатых машин, практически не было «неудачных» самолетов, при этом, выделяют их необычайное разнообразие. Он был не из тех, кто продолжал разработку однажды найденной удачной конструктивной схемы и доведения ее до совершенства, что, в общем-то, вполне естественно. Величие таланта Ильюшина состояло в том, что он умел заглядывать за горизонт, или пытался предугадать вызовы завтрашнего дня. Так было и с ДБ-3 и Ил-2, так было и с Ил-14 и Ил-18, машинами, которые



вновь становится первопроходцем со всеми вытекающими последствиями — и в случае успеха, и неудачи.

Специалисты обратили особое внимание на то, как поведет себя столь огромный лайнер на критических режимах полета — при выходе машины на большие углы атаки. Однако расчеты конструктора и последующая эксплуатация показали, что аэродинамическая компоновка крыла исключает попадание Ил-62 в режим «суперсрыва». Уникальным оказался новый самолет и по своей системе управления. В то время, как зарубежные аналоги имели сложные системы управления с многочисленными бустерами, отклоняющими поверхности рулей, Ил-62 был единственным в мире среди самолетов своего класса с простой и надежной ручной (безбустерной) системой управления.

Выход на трассы межконтинентального пассажирского самолета Ил-62 вызвал в мире в некотором роде сенсацию — это означало, что авиационная промышленность Советского Союза в состоянии выпускать летательные аппараты любого класса, двигатели к ним и авиационное оборудование, соответствующие мировым стандартам. А многоместные (168-186 пассажиров) самолеты Ил-62 обеспечивали перевозку на дальнемагистральных внутренних и международных авиалиниях. Самолеты Ил-62М эксплуатируются и в настоящее время. Как и его предшественники, Ил-14 и Ил-18, самолеты Ил-62 долгое время (до появления широкофюзеляжных лайнеров Ил-96-300) осуществляли перевозки высших



кто помнит, что во время упоминавшегося парада 1947 г. наряду с Ил-18 в небе Тушина прошла еще одна ильюшинская новинка — первый реактивный бомбардировщик Ил-22 с четырьмя двигателями АЛ-1 конструкции А.М. Люлька. Ил-22 серийно не строились, но полученный опыт был широко использован при создании реактивного фронтового бомбардировщика Ил-28. Работу над этой машиной С.В. Ильюшин начал опять по своей инициативе, поскольку официальное задание на создание фронтового бомбардировщика было выдано ОКБ А.Н. Туполева. Только когда Ил-28 был уже готов к летным испытаниям, этот проект был включен в план опытного строительства.

оставили яркий след в истории авиации. Но какими бы удачными не были найденные схемы, они становились для творца днем вчерашним.

В 1960 г., когда слава его «звездного самолета» Ил-18 только разгоралась, С.В. Ильюшин обратился в Правительство с инициативным предложением о создании дальнего пассажирского самолета Ил-62. Даже у тех, кто знал цену таланта Ильюшина, этот проект вызывал удивление, смешанное с восхищением. Для нового самолета конструктор выбрал схему с расположением четырех реактивных двигателей в хвостовой части фюзеляжа, что позволило получить «чистое» крыло с высоким аэродинамическим качеством. Таких самолетов у нас не строили, и Ильюшин



должностных лиц нашей страны. Всего было построено 290 самолетов Ил-62 различных модификаций, в том числе, 86 на экспорт.

С.В. Ильюшин всегда уделял большое внимание внедрению передовых методов организации работы и прогрессивных технологий при проектировании и производстве авиационной техники. Вот что вспоминает об этом ветеран Великой Отечественной войны Евгений Львович Перельштейн, проработавший в ОКБ С.В. Ильюшина почти 50(!) лет с 1946 по 1992 г. старшим инженером

Величие Генерального конструктора С.В. Ильюшина состоит не только в том, что он был выдающимся конструктором и инженером XX века, создававшим уникальные самолеты. Он сумел собрать вокруг себя талантливый коллектив единомышленников, которые были всегда его верной опорой. Со многими из них он работал десятилетия. Среди тех, кто шли с ним рука об руку долгие годы — В.Н. Бугайский, В.А. Борог, Ю.В. Комм, А.Я. Левин, Д.А. Поликарпов, В.П. Яценко, и многие др. И, конечно, надо сказать

ные экземпляры самолетов «Ил»: от Ил-12 до Ил-76.

Но, несомненно, одно — успешная деятельность ОКБ по созданию военных и пассажирских самолетов во многом определялась личными качествами С.В. Ильюшина, его даром предвидеть важнейшие пути развития авиации, выдающимся инженерным и организаторским талантом, умением использовать в конструкции создаваемых самолетов новейшие достижения науки, высочайшей личной работоспособностью и организованностью. По словам Генерального конструктора Генриха Васильевича Новожилова, ученика и преемника основателя ОКБ, более 30 лет возглавлявшего предприятие, Ильюшин считал что «...создание коллектива единомышленников, творцов-энтузиастов своего дела — задача не менее сложная, чем разработка хорошего самолета».

Жизнь на износ — такова участь творцов. Творец сжигает себя во имя тех идей, которые он положил в основу своей жизни. Награды и звания, которыми С.В. Ильюшин удостоен за свои достижения и выдающиеся заслуги перед страной — трижды Герой Социалистического Труда, академик АН СССР, генерал-полковник, кавалер множества орденов и медалей, лауреатских званий — все это внешнее отражение той титанической работы ума, породившей целое направление в истории авиации. Главной же наградой для самого Сергея Владимировича было сознание того, что он сумел реализовать свой талант во имя процветания Родины, которую он безгранично любил.

В 1970 г. Сергей Владимирович снова принимает непростое для себя решение: по собственной инициативе уходит на пенсию — работать на износ он больше не может, а по иному не умеет.



Д.Е. Кофман, Г.В. Новожилов, С.В. Ильюшин (слева направо)

и главным метрологом предприятия: «В середине 50-х гг., в период разработки новых самолетов «Ил» с газотурбинными двигателями, встал вопрос о повышении достоверности результатов измерений во всех подразделениях лабораторно-испытательного комплекса и в сфере производства предприятия. С.В. Ильюшиным было принято решение о создании единой комплексной службы в области измерительной техники, которую мне было поручено возглавить. Этот комплекс оказался в авиационной и других отраслях промышленности страны одним из первых и явился, по сути, исходным импульсом развития в СССР единой метрологической службы. У Генерального конструктора С.В. Ильюшина и его последователей вопрос качества и надежности агрегатов и систем разрабатываемых самолетов всегда был приоритетным, имел важное значение при проектировании, в производстве и испытаниях».

особо о бесменном летчике-испытателе ильюшинских самолетов В.К. Коккинаки.

Один из тех, с кем Сергей Владимирович Ильюшин сотрудничал еще с военных времен при организации серийного производства легендарных штурмовиков Ил-2 — Давид Ефимович Кофман. После войны Д.Е. Кофман в течение 30 лет(!) работал директором опытного завода ОКБ С.В. Ильюшина, на котором строились первые опыт-



Ил-62М

## АВИАЦИЯ И ЛИЧНОСТЬ

Уходил он с легким сердцем — преемником он видел Генриха Васильевича Новожилова, который за двадцать лет работы в ОКБ под неусыпным взором Учителя превратился в зрелого конструктора и талантливого организатора. Г.В. Новожилов до сих пор помнит слова Сергея Владимировича Ильюшина: «Если хочешь проектировать и строить новые самолеты, о личной жизни придется забыть. Уверен, что дело у

Владимирович Ливанов, Генеральный директор — Генеральный конструктор, чья профессиональная деятельность практически всегда была связана с ильюшинской фирмой.

Предприятие находится на подъеме: поддерживается эксплуатация «старых» самолетов «Ил», интенсивно ведутся работы по модернизации военно-транспортного самолета Ил-76 в современную версию Ил-76МД-90А, идет подготовка к запуску в серию самолета Ил-112, реализуются другие проекты по созданию новых самолетов «Ил». Успехи ОАО «Ил» во многом связаны с тем, что в коллективе сохраняются и развиваются подходы и методы работы, заложенные еще основателем ОКБ С.В. Ильюшиным. Простота, технологичность и надежность конструкции самолета, возмож-

современные достижения авиационной науки и техники.

Как уже говорилось ранее, Сергей Владимирович всегда в своей работе опирался на коллектив соратников и единомышленников ОКБ, уделял большое внимание подготовке молодых специалистов, проявлял заботу о них. Эти традиции сегодня поддерживает и развивает руководитель ОАО «Ил» Виктор Ливанов. На предприятии, наряду с ветеранами фирмы и опытными специалистами, трудится достаточно большое количество молодых специалистов, пришедших в последние годы. Для них разработан и реализуется целый ряд мер социальной поддержки с целью закрепления их на предприятии. Предусмотрен, в частности, целевой набор абитуриентов для обучения в вузах за счет средств федерального бюджета для ОАО «Ил». Руководство предприятия, как в свое время и Сергей Владимирович Ильюшин, хорошо понимает, что новые конкурентоспособные самолеты «Ил» могут создавать только талантливые, хорошо образованные и преданные родной фирме специалисты.



С.В. Ильюшин и Г.В. Новожилов — учитель и ученик

тебя пойдет, но помни еще одну истину: слава — вещь обременительная, а иногда и опасная в том смысле, что может притупить личный самоконтроль. В жизни все возможно, и, глядишь, через несколько лет тебе могут сделать интересное предложение — новую большую работу. Ты не должен оставить ОКБ. Запомни, бойся склок в коллективе, они, как ржавчина, разъедающая сталь, приводят к самым неприятным последствиям».

Сергей Владимирович внимательно наблюдал за жизнью своего коллектива и работой преемника. Он был рад, что не ошибся в своем выборе. И об этом он прилюдно сказал в марте 1971 г., когда приехал на Центральный аэродром имени М.В. Фрунзе, откуда ушел в первый полет опытный самолет Ил-76.

С.В. Ильюшин скончался 9 февраля 1977 г. и похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

В прошлом году знаменитой ильюшинской фирме, ныне ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина (ОАО «Ил»), исполнилось 80 лет. В последние годы предприятие возглавляет Виктор

Ливанов, который продолжает традицию создания различных модификаций на базе основной конструкции и др. принципы — все это с учетом современных достижений науки и техники и использованием компьютерных (цифровых) технологий при проектировании и производстве реализуется и в настоящее время при создании самолетов «Ил». Об этом рассказал заместитель Генерального директора — Генерального конструктора Николай Таликов, более 20 лет возглавляющий конструкторское бюро ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина».

Символично, что именно в проекте нового модернизированного военно-транспортного самолета Ил-76МД-90А, базовая конструкция которого проектировалась еще при жизни Сергея Владимировича Ильюшина, реализуются самые

**Большое, действительно, видится на расстоянии. Сегодня, в непростую пору для отечественного авиастроения, мы видим, что не только экономические проблемы могут тормозить развитие отрасли. В те далекие годы, когда начинал свое служение Авиации С.В. Ильюшин, наша страна была не очень богатой, но оказалась щедрой на таланты и подвижников Авиации, а их поддержка государством привела к тому самому «русскому чуду», когда отсталая, казалось бы, Россия, ворвалась в круг самых мощных авиационных держав. Талантами наша земля не оскудела, и нет сомнения, что жизнь Сергея Владимировича Ильюшина и его служение великой цели найдет последователей и в наше время.**

Юрий Остапенко, Илья Вайсберг  
Фото: ОАО «Ил»

«Ильюшин» — на взлете!

