

Уважаемые коллеги!

От имени коллектива Авиационного комплекса им. С.В. Ильюшина и от себя лично сердечно поздравляю всех работников и ветеранов отечественной авиатранспортной отрасли с юбилеем!

На протяжении 90 лет гражданская авиация является важнейшей составляющей единой транспортной системы Российской Федерации. Гражданская авиация претерпела процессы реорганизации и реформирования, но и в это сложное время истинные патриоты отрасли сохранили богатые традиции и многолетний опыт, заложив основу для ее дальнейшего развития. Люди, которые связали жизнь с небом, могут по праву гордиться своей работой.

В этот праздник желаю вам всем благополучия, крепкого здоровья, хорошего настроения, удачи и реализации намеченных планов в ответственном и благородном деле развития гражданской авиации России!

*Виктор Ливанов,
генеральный директор – генеральный конструктор
ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина»*



Генрих Новожилов,
главный советник
по науке
генерального
директора –
генерального
конструктора
ОАО «Авиационный
комплекс
им. С.В. Ильюшина»

В России начало 2013 г. ознаменовано двумя яркими событиями: 90-летием отечественной гражданской авиации и 80-летием ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина».

13 января 1933 г. заместитель наркома тяжелой промышленности и начальник Главного управления авиационной промышленности П. Баранов подписал приказ о создании на заводе № 39 им. В.Р. Менжинского Опытного конструкторского бюро. Его начальником был назначен авиаконструктор С. Ильюшин. Уже в годы Великой Отечест-

Роль самолетов марки «Ил» в истории развития гражданской авиации



венной войны самолеты «Ил» внесли весомый вклад в победу над Германией. А в послевоенное время ОКБ занялось конструированием летательных аппаратов для гражданской авиации. За прошедшие годы в нем создали более 80 типов самолетов и их модификаций. И не было ни одного дня, чтобы серийные заводы не выпускали наши машины.

Простота конструкции и пилотирования, технологичность производства и удобство техобслуживания, большой ресурс и высокая надежность обеспечили долговечность эксплуатации этих самолетов. По ним можно проследить всю историю развития отечественной гражданской авиации. Это поршневого, турбовинтового и турбореактивного, наконец широкофюзеляжные средне- и дальнемагистральные машины.

А разработки начались в конце 1946 г., когда ОКБ С.В. Ильюшина приступило к созданию пассажирского самолета, способного безопасно завершить взлет при отказе одного из двигателей. Сегодня можно с уверенностью сказать, что самолет не только получился, но его еще и полюбили. Использование Ил-14 в Арктике и Антарктиде обеспечило решение многих трудных задач, стоявших перед полярниками.

Регулярные же пассажирские авиаперевозки начались в апреле 1959 г. История развития гражданских самолетов показывает, что пассажироплотность каждого следующего поколения почти удваивается. Так, Ил-14 – 40 пассажиров, Ил-18 – 75, Ил-62 – 165, Ил-86 – 350, Ил-96-300 – 300, Ил-96-400М – 400. Сегодня продолжают летать Ил-18, Ил-20, Ил-38, Ил-62, Ил-76, созданные десятки лет назад. За 30 лет экс-

плуатации широкофюзеляжный 350-местный Ил-86 побывал в 64 странах, перевез десятки миллионов пассажиров и не имел ни одного серьезного летного происшествия. Ил-96 в варианте «пункт управления» обслуживает руководство России.

В наших СМИ часто употребляют термин «старые самолеты». Но, к сожалению, никто не разъясняет, что если самолет находится на эксплуатации, то он имеет сертификат летной годности, который свидетельствует, что безопасность полета конструкцией самолета обеспечена. И никто никогда не писал о проводимой конструкторским бюро, научно-исследовательскими институтами, разработчиками изделий огромной работе, обеспечивающей поддержание этой летной годности в эксплуатации.

В ОКБ Ильюшина в среднем через каждые 5-8 лет создавался новый самолет или его модификация. Остановились мы на Ил-96-300, создание которого совпало с трудным периодом в истории нашего государства. Возникло несколько проблем, среди которых была проблема создания нового оборудования. На самолете установили так называемую «стеклянную» кабину, то есть многие приборы заменили цветными дисплеями, что упростило работу экипажа. Для сохранения дальности полета мы уменьшили взлетный вес, укоротив фюзеляж на 5,5 м и обеспечив в одноклассной компоновке перевозку 300 пассажиров. Впервые в ильюшинской практике за названием самолета появились цифры, а не буквы. Так родился Ил-96-300.

Понимая, что жизнь машины на этом не кончится, мы сохранили площадь крыла

Ил-14

Ил-18

и все другие соразмерности самолета, что позволило в 1990-е, самые трудные годы для нашей авиационной промышленности, создать опытный самолет Ил-96МО с американскими двигателями и оборудованием. Он совершил первый полет в апреле 1993 г. На его базе в апреле 1997 г. на Воронежском заводе (ВАСО) был произведен первый серийный грузовой самолет Ил-96Т.

С учетом того, что и в советские времена на гражданскую авиацию деньги не сыпались «золотым дождем», мы стремились проводить в серийном производстве, не меняя его коренным образом, некоторые изменения: увеличивали взлетный вес, снижали вес пустого самолета, улучшали аэродинамику по результатам летных испытаний, которые шли на опытных самолетах. Он прежде всегда был у конструкторского бюро, чего мы лишились впоследствии. И когда генеральному директору — генеральному конструктору В. Ливанову удалось на средства авиакомпании «Атлант — Союз» на взаимовыгодных условиях восстановить принадлежавший нам самолет Ил-96-300, работа продолжилась.

Безусловно, значительным событием в жизни авиапромышленности в последнее время стали первые полеты модифицированного самолета Ил-76 (проект «476»). Напомню, что на авиазаводе в Ташкенте были построены 950 самолетов для обеспечения Военно-транспортной авиации страны и сотни машин поставлены за рубеж. Первыми еще в 1985 г. самолеты Ил-76 получили ВВС Индии. Успешно эксплуатируют Ил-76 и гражданские авиакомпании. Это единственный в мире самолет такого класса, который летает в Антарктиду.

В 2006 г. Правительство РФ приняло решение возобновить серийное производство модификации Ил-76 на заводе «Авиастар-СП» в Ульяновске. На модернизированном Ил-76МД-90А установлен новый пилотажно-навигационный комплекс. Всю необходимую информацию для экипажа обеспечивают цветные дисплеи — кабина стала «стеклянной». Изменена конструкция каркаса крыла. Она стала аналогичной Ил-96-300. Многочисленные пресованные панели заменены на длинномерную обшивку, убран поперечный стык. На Ил-76МД-90А установлены новые двигатели ПС-90А-76, которые обеспечили увеличение дальности полета и соответствуют нормам ИКАО по шумам и эмиссии. Все проведенные мероприятия, безусловно, омолодили самолет. Неизменными остались внешний облик планера, вся аэродинамика и выдающиеся конструкторские решения, обеспечившие успешную эксплуатацию.

Президент России В. Путин наблюдал за одним из испытательных полетов. Он дал высокую оценку модернизированному самолету, порадовавшую всех, кто 40 лет на-

зад принимал участие в создании базового Ил-76 и его модификации. Подписанный с Министерством обороны контракт на производство 39 самолетов должен обеспечить заводу «Авиастар-СП» работу, свойственную серийному предприятию. На заводах Иркутска, Новосибирска, теперь и Ульяновска освоена технология внедрения в серийное производство безбумажной, цифровой технической документации.

Надеюсь, что в жизни активнее будет реализовываться Федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и до 2015 года». Но, видимо, не она станет путевой звездой развития. Недавно появилась новая государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». На совещании в Ульяновске с участием В. Путина речь шла о консолидированной авиационной программе. Ведь в настоящее время Россия крайне нуждается в простом турбовинтовом самолете для местных воздушных линий.

В Советском Союзе гражданской авиации уделялось серьезное внимание. Этого требовали размеры страны, где в ряде мест не было другого вида транспорта и туда «только самолетом можно долететь». Региональная авиация осуществляла связь между областными центрами и малыми городами, обеспечивая доставку пассажиров в большие города и давая им возможность с максимальным удобством и минимальными затратами достичь желаемого пункта назначения. Фактически своей ежедневной работой самолеты местных воздушных линий обеспечивали транспортное единство страны.

В 1990 г. общесоюзный «Аэрофлот» перевез более 140 млн. пассажиров. Из них около 90% (125 млн.) приходилось на воздушные маршруты внутри страны. Сегодня же из 50-55 млн. перевозимых в год пассажиров только 15% (8 млн.) приходится на внутренние перевозки. Региональные перевозки выполнялись на самолетах Ан-2, Ил-14, Ан-24, L-410, Як-40. На некоторых маршрутах использовался Ил-18, а позднее 350-местный Ил-86 стал летать из таких городов, как Норильск, на все курорты. Министерство авиационной промышленности СССР и Министерство гражданской авиации СССР совместно проявляли заботу об обновлении парка самолетов, используемых для региональных перевозок.

Уже в 1985 г. стало понятно, что очень хорошему самолету Ан-24 конструкции О. Антонова надо готовить замену. Такая работа постановлением Правительства СССР от 2 сентября 1985 г. была поручена ОКБ им. С.В. Ильюшина. Так начиналась история создания турбовинтового самолета на 64 пассажира с дальностью полета 1000 км. Его предполагалось использовать для работы в Арктике и Антарктике, поэтому в соот-



Ил-62



Ил-76



Ил-86



Ил-96



Ил-114



ветствии с ТЗ коммерческую нагрузку в 1,5 т необходимо было перевозить на дальность 5000 км. Самолет в честь легендарного поршневого Ил-14 был назван Ил-114. Серийное производство этих машин было организовано в Ташкенте. И сейчас их успешно эксплуатирует в Узбекистане авиакомпания «Узбекистон Хаво Йуллари». Когда ТАПОиЧ прекратил работу, вопрос о региональном самолете повис в воздухе. Если Ил-114 не подходит для серийного производства, то нужно срочно создавать другой самолет, ведь необходимость в этом очевидна.

Высказавшись о роли в истории и возможности различных самолетов марки «Ил», следует сказать о главном. Успех в их создании обеспечивали:

- дружный коллектив единомышленников – «ильюшинцев», в котором опытные специалисты постоянно передавали свои знания и умения молодым;

- тесное сотрудничество с научно-исследовательскими институтами, то есть тесная связь конструкторов и ученых;

- активная работа с серийными заводами, учитывавшая особенности производства и многие полезные пожелания тех, кто непосредственно превращает чертежи в металл;

- постоянное участие заказчиков в процессе создания новых образцов авиационной техники, выполнение их требований, направленных на совершенствование конструкции и улучшающих характеристики и условия эксплуатации.

Сегодня генеральный директор – генеральный конструктор ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» В. Ливанов продолжает эффективно управлять ОКБ, что способствует внедрению передовых технологий и инновационных решений в области производства новой авиатехники

и поддержанию летной годности самолетов марки «Ил».

За создание и запуск в серийное производство модернизированного военно-транспортного самолета Ил-76МД-90А, созданного на основе современных цифровых технологий проектирования и производства, авторский коллектив ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» совместно с ЗАО «Авиастар-СП» и ОАО «ОАК-ТС» 15 декабря 2012 г. удостоен высокой награды – Национальной премии «Золотая идея», учрежденной ФСВТС России.

В заключение хочу сказать слова благодарности энтузиастам авиации, работающим в нашем конструкторском бюро в разные годы. Низкий поклон всем, но особенно ветеранам, чьи заслуги неосценимы. И искренне хочу пожелать молодым людям посвятить свою жизнь служению авиации России!

Авторский коллектив ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» совместно с ЗАО «Авиастар-СП» и ОАО «ОАК-ТС» – обладатель Национальной премии «Золотая идея»

В «Президент-Отеле» 15 декабря 2012 г. прошла очередная церемония вручения ежегодной Национальной премии «Золотая идея». Премия была учреждена в 2001 г. Федеральной службой по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС России) в целях стимулирования экспорта российской продукции военного назначения, разработки и производства новейших конкурентоспособных отечественных образцов вооружения и военной техники, в том числе с российской компонентной базой мирового уровня, модернизации ранее поставленной продукции военного назначения, а также повышения эффективности военно-технического сотрудничества Российской Федерации с иностранными государствами. Награждение лауреатов Национальной премии «Золотая идея» провели директор ФСВТС России А. Фомин и заместитель председа-

теля Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ О. Бочкарев.

Авторский коллектив ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» совместно с ЗАО «Авиастар – СП» и ОАО «ОАК – ТС» награжден Первой премией за 2012 г. в номинации «За успехи в области производства продукции военного назначения, внедрение передовых технологий и инновационных решений». Премия вручена за создание и запуск в серийное производство модернизированного военно-транспортного самолета проекта «476» на основе цифровых технологий проектирования и производства. Премию получал генеральный директор – генеральный конструктор В. Ливанов: «Мы благодарим Оргкомитет, ФСВТС России, ОАО «Рособоронэкспорт», всех спонсоров за то, что оценили первый этап нашей работы. Выражаю уверенность, что это не последняя у нас Национальная



премия «Золотая идея». Далее последуют первая поставка в нашу армию, первая поставка на экспорт и так далее. Спасибо»

Создателей Ил-76МД-90А поздравил заместитель директора ФСВТС России В. Дзиркалн: «Начинается возрождение нашей авиационной промышленности. Очень приятно, что в данной ситуации ваше предприятие одним из первых представило новый продукт. У нас в течение долгого времени ничего не было, а сейчас мы выступаем с новым продуктом, который будет и конкурентоспособен в мире и в первую очередь необходим нашим Вооруженным Силам. Я думаю, что он будет достаточно широко использоваться и за рубежом. Мы возрождаемся, есть силы здоровые – это наша молодежь. Здесь у нас хорошее будущее, уверенность в том, что мы на правильном пути. За последнее время – это прорыв, а проект «476» – это его результат.»

