



Ил-76МД-90А: САМОЛЕТ БОЛЬШОГО БУДУЩЕГО

*Светлана СУЛЕЙМАНОВА,
ведущий специалист по связям
с общественностью
ОАО «Авиационный комплекс
им. С.В. Ильюшина»*

После завершения полета в присутствии Президента РФ был подписан крупнейший за историю современного российского авиапрома контракт между Министерством обороны и ОАО «ОАК – Транспортные самолеты» на 39 тяжелых транспортных самолетов Ил-76МД-90А. Стоимость контракта – около 140 млрд рублей. Срок реализации госзаказа рассчитан до 2020 года.

В церемонии подписания участвовали глава президентской администрации Сергей Иванов, вице-премьер Правительства России Дмитрий Рагозин, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, министр обороны Анато-

4 октября 2012 года Президенту страны Владимиру Путину был продемонстрирован новый российский тяжелый военно-транспортный самолет Ил-76МД-90А, который совершил первый публичный испытательный полет. Президент наблюдал за полетом на летно-испытательном комплексе завода «Авиастар-СП» в Ульяновской области. В ходе полета летный опытный образец успешно поднялся в небо и приземлился в точно назначенное время на взлетно-посадочную полосу летно-испытательного комплекса аэропорта Ульяновск-Восточный.

лий Сердюков, глава Объединенной авиастроительной корпорации Михаил Погосян, советник Президента Игорь Левитин, генеральный директор – генеральный конструктор ОАО «Ил» Виктор Ливанов.

Предшественник опытного образца – ветеран военно-транспортной и гражданской авиации Ил-76 впервые поднялся в небо более сорока лет назад – 25 марта 1971 года. «Я очень хорошо помню тот день, – рассказал создатель самолета, генеральный авиаконструктор, академик Российской академии наук, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии Генрих Новожилов. – Мне, всего год назад назначенному на пост генерального

конструктора, было тогда особенно приятно, что это радостное событие разделил с нами сам Ильюшин, хотя тогда он был серьезно болен».

При создании Ил-76 коллектив, возглавляемый Генрихом Новожиловым, успешно решил сложные технические задачи. На самолете впервые были применены трехщелевые раздвигающиеся закрылки; оригинальное шасси, обеспечивающее взлет и посадку с грунтовых аэродромов; система управления с автономными бустерами и другие новаторские находки. Конструкторские решения и аэродинамика самолета оказались настолько удачными, что не устарели и сегодня. Более того, они легли в основу создания Ил-76МД-90А.



Самолет Ил-76 выпускался серийно на Ташкентском авиационном производственном объединении имени В.П. Чкалова – ТАПО и Ч. Всего за минувшие годы построили 950 машин. На его базе были созданы многочисленные модификации, которые успешно выполняют военно-транспортные, народно-хозяйственные и другие задачи по сей день.

Работы по созданию самолета Ил-76МД-90А и организации его серийного производства в России начались в 2007 году. Он создавался в соответствии с требованиями Минпромторга России и основного заказчика – Министерства обороны. Главным исполнителем работ по подготовке производства и запуску его в серийное производство является ОАО «ОАК – Транспортные самолеты», разработчиком – ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина», изготовителем – ЗАО «Авиастар-СП», которые входят в состав ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация». В числе соисполнителей проекта – ОАО «Пермский моторный завод», ЗАО «Котлин-Новатор», ОАО «Техприбор», ОАО «МИЭА», ОАО «Гидроагрегат», ОАО «Авиаагрегат», ОАО «Электропривод» и другие организации.

Конструкторская документация самолета создавалась по новой технологии проектирования в виде трехмерных цифровых моделей

всех деталей планера. Он оснащен новым пилотажно-навигационным комплексом, бортовым радиоэлектронным оборудованием, системой автоматического управления, комплексом связи и «стеклянной» кабиной, отвечающей всем современным и перспективным международным требованиям к авионике воздушных судов. Все это значительно увеличивает безопасность полетов, точность самолетовождения и десантирования. Замена штатных двигателей Д-30КП2 на современные ПС-90А-76 увеличивает топливную эффективность, надежность самолета и позволяет ему соответствовать требованиям ИКАО. Установка нового крыла, модернизированного шасси и тормозной системы позволила значительно расширить эксплуатационные возможности.

Ил-76МД-90А можно успешно использовать для десантирования парашютным и посадочным способом крупногабаритной техники и тяжелых грузов, личного состава, а также для работы в зонах чрезвычайных ситуаций. Как и его предшественник Ил-76, он, безусловно, найдет широкое применение в гражданской авиации как внутри страны, так и за ее пределами.



По своим техническим характеристикам новый самолет существенно превосходит Ил-76. Одно из главных его преимуществ – серийный двигатель ПС-90А-76, изготовленный Пермским моторным заводом. Двигатель прошел государственные испытания по требованиям Министерства обороны России, имеет сертификат типа Авиационного Регистра Межгосударственного авиационного комитета и, что особенно

Технические характеристики	Единицы измерения	Ил-76МД	Ил-76МД-90А
Двигатели:			
– тип		ТРДД Д-30КП2	ТРДД ПС-90А-76
– кол-во x взлетная тяга	ед. x кгс	4 x 12000	4 x 16000
Максимальная взлетная масса	кг	190000	210000
Максимальная масса полезной нагрузки	кг	48000	60000
Дальность полета:			
– с нагрузкой 60т	км	-	4000
– с нагрузкой 48т	км	3800	5300
– с нагрузкой 40т	км	4750	6500
без нагрузки	км	9300	9700
Крейсерская скорость полета	км/ч	750-780	780-800
Потребная длина ИВПП	м	2250	2150
Кoeffициент топливной эффективности	г/(т*км)	232,4	187,1



важно, отвечает всем современным требованиям ИКАО.

Перед тем, как продемонстрировать новую разработку российских авиастроителей Президенту Владимиру Путину, был проведен обширный комплекс наземных и летных испытаний самолета. Как рассказал главный руководитель проекта Андрей Юрасов, 7 июля 2012 года самолет перебазировали из сборочного цеха на летно-испытательную станцию ЗАО «Авиастар-СП». Была образована комплексная бригада из представителей ОАО «Ил», ЗАО «Авиастар» и организаций-разработчиков систем и оборудования. В ее состав вошли луч-

шие специалисты, имеющие большой опыт испытаний систем и оборудования самолетов типа Ил-76 различных модификаций.

Работа комплексной бригады по наладке различных систем и оборудования с последующим оперативным устранением замечаний не прекращалась ни днем, ни ночью. Для «Авиастара» этот самолет является принципиально новым продуктом, поэтому ему уделялось самое повышенное внимание. В частности, был организован ежедневный двухразовый мониторинг программы испытаний, выполнения доработок и устранения замечаний.

Первый этап наземных испытаний был завершен в августе 2012 года, и самолет был передан в ОАО «Ил». Но работа комплексной испытательной бригады на этом не прекратилась. Начался второй этап наземных предварительных испытаний – этап аэродромных отработок. Он потребовал больших усилий со стороны специалистов ОАО «Ил» и всех подразделений ЗАО «Авиастар-СП». Ключевым моментом наземных предварительных испытаний стал первый запуск двигателей ПС-90А-76, который состоялся 13 сентября 2012 года. Запуск двигателей и их работа прошли без замечаний, что и предопределило дальнейшую ускоренную подготовку к первому полету. После этого специалистами ОАО «Ил» при работающих двигателях были проведены испытания всех систем и оборудования самолета.

Генеральный директор – генеральный конструктор ОАО «Ил» Виктор Ливанов постоянно находился на ЗАО «Авиастар-СП», осуществляя руководство всеми важными и ответственными этапами подготовки к первому полету. Под его руководством решались самые сложные технические и организационные проблемы, которые возникали.

21 сентября 2012 года самолет вывели на рулежку и пробежку. На пробежке была комплексно оценена работа тормозной системы, ре-

