

Николай Дмитриевич ТАЛИКОВ

*Генрих Васильевич Новожилов,
Генеральный конструктор, Академик РАН,
Дважды Герой Социалистического Труда*



Николай Дмитриевич ТАЛИКОВ

Николай Дмитриевич Таликов родился 22 мая 1945 года в Новосибирске. Послевоенные годы для всех были трудными. Огромная радость Победы и энтузиазм позволяли быть уверенными, что огромная работа советского народа по восстановлению всего разрушенного в короткие сроки улучшит жизнь каждого. Страна встала, если использовать несколько избитый термин, «на трудовую вахту».

Несомненно, пришлось и Николаю Дмитриевичу пройти не простой путь. Любовь к авиации позволила преодолеть все препятствия, и в 1968 году он заканчивает МАТИ и молодым специалистом приходит в наше ОКБ.

В начале работ по военно-транспортному самолету Ил-76 в ноябре 1967 года мы организовали новое подразделение КБ-7. Возглавлял его заместитель главного конструктора Радий Петрович Папковский.

В нем бригада С.И. Сумачева занималась разработкой нового для нас десантно-транспортного оборудования, там и начал работать Николай Дмитриевич.

Однако, главным в воспитании молодого конструктора была работа с такими специалистами, как Д.И. Коклин, А.Н. Туркин, работавших в ОКБ С.В. Ильюшина практически со времени его образования, имевшими большой опыт создания систем вооружения для самолетов – от штурмовика Ил-2 до противолодочного Ил-38.

Он прошел настоящую «Ильюшинскую» школу, когда опытные специалисты не только помогали в работе, но учили, как надо к порученному заданию относиться.

Николаю Дмитриевичу пришлось поработать и перенять опыт у антоновцев, уже имевших опыт в делах по десантированию и десантников, и боевой техники. В это время с нами работали и наши смежные предприятия, в их числе агрегатный завод «Универсал», главный конструктор А.И. Привалов - разработчик средств десантирования грузов и техники.

Самолет Ил-76 взлетел с Центрального аэродрома г. Москвы 25 марта 1971 года.

Впервые самолет Ил-76 появился в войсках в 1973 году на учениях под Одессой было выполнено десантирование 115 парашютистов.

Николай Дмитриевич начинает заниматься работами, которые проводил Герой Советского Союза (за это он и был удостоен высокого звания) ведущий летчик-испытатель А.М. Тюрюмин. Работа проходила под личным контролем командующего ВДВ Героя Советского Союза генерала армии В.Ф. Маргелова (1908-1990 гг.) и командующего ВТА генерал-полковника Г.Н. Пакилева (1920-2007 гг.).

Общение с десантниками, на мой взгляд, оказало серьезное влияние на Н.Д. Таликова, ставшее еще одним университетом.

Все стадии конструкторской иерархии Николай Дмитриевич прошел в КБ-7.

Шло время. В 1976 году Радий Петрович Папковский был назначен главным конструктором по самолету Ил-76. Такова наша обычная практика, когда завершались государственные или сертификационные испытания нового самолета, проведены работы по запуску его в серийное производство, Генеральный конструктор начинал работу по новому самолету. Начальником КБ-7 назначил Николая Дмитриевича Таликова.

На одном из совещаний в Генштабе мне сделали замечание – американцы умеют и выполняют десантирование воинских грузов и техники с предельно малых высот, а мы пока не выполнили требование, записанное в материалах макетной комиссии, которым должны были заниматься сразу после окончания госиспытаний.

В сентябре 1979 года мы получили официальное техническое задание. Работа оказалась сложной.

Летчик-испытатель А.М. Тюрюмин выполнил ряд полетов на высоте 2-7 метров и скорости 240-300 км/час. Были сделаны специальные расчеты по определению устойчивости и управляемости при выходе из самолета грузов. «Универсал» разработал специальное оборудование. Для десантирования БМД-1 потребовалось создать трехкупольную вытяжную парашютную систему.

Первое десантирование было выполнено 11 февраля 1981 года на базе 334 Берлинского Краснознаменного полка ВТА в Пскове. Платформа Мп-219 с грузом благополучно приземлилась, проскользнула по снегу несколько десятков метров. После осмотра оказалось, что платформа стоит в нормальном положении, груз в порядке, амортизация



слегка деформирована. В июне 1983 года успешно завершены госиспытания.

Научились сбрасывать не только платформы, но и БМД. После сброса экипаж занимал свои места, и БМД была готова к бою.

В день 60-летия ВДВ на аэродроме в Тушино Герой Советского Союза С.Г. Близнюк впервые такое десантирование продемонстрировал широкой публике. В 2001 году Военные атташе разных стран убедились, что все это умеют делать экипажа ВТА.

Все эти работы прошли под руководством Николая Дмитриевича Таликова.

Этот метод десантирования экипажем 339 полка ВТА обеспечил в октябре-ноябре 1991 года снабжение станции «Восток» в Антарктиде, расположенной на высоте 3488 метров над уровнем моря необходимым запасом продовольствия.

Николая Дмитриевича всегда тянуло в полярные страны. Он сам участвовал в выполнении сложных полетов и в Арктике, и Антарктике.

Январь 1987 года.

По просьбе «Госгидромета» 27 декабря 1986 года – 07 января 1987 года, методом парашютного десантирования в условиях полярной ночи, были доставлены грузы на дрейфующие станции «Северный полюс – 27» и «Северный полюс – 28». Из-за подвижек льдов часть снаряжения на станциях была потеряна, требовалась немедленная помощь. Базируясь в аэропорту Тикси, было выполнено 5 рейсов, в каждом из которых было доставлено 26 тонн различных грузов: дизельное топливо, продовольствие и даже новогодняя елка на радость зимовщиков.

Грузы размещались на фанерных платформах ПГС-500А, на каждую из которых швартовалось около одной тонны грузов. Выход грузов из самолета происходил не под действием вытяжных парашютов, а под действием составляющей веса платформы, которая скатывалась по роликовым дорожкам, за счет того, что летчики создавали заметный угол наклона (тангаж) пола грузовой кабины. Такой способ десантирования был применен впервые. Обосновали и разработали схему десантирования Главный конструктор Н.Д. Таликов и начальник отдела В.В. Архипов, которые участвовали в полетах.



Экипаж самолета возглавлял летчик – испытатель С.Г. Близнюк. Руководитель экспедиции И.Б. Воробьев.

1989 год.

Транспортный рейс самолета Ил-76МД по доставке шестерых членов международной экспедиции «Трансантарктика» с ездовыми собаками на антарктический остров Кинг-Джордж. Для загрузки участников экспедиции и необходимого снаряжения рейс выполнялся по маршруту: Москва – Монреаль (Канада) – Миннеаполис (США) – Гавана (Куба) – Лима (Перу) – Буэнос-Айрес (Аргентина) – Пунта-Аренас (Чили). Командир экипажа С.Г. Близнюк. Руководитель экспедиции – Заместитель Главного конструктора Н.Д. Таликов.

Не обошлось без приключений. При подлете к Чикаго отказал второй двигатель, так что пришлось сажать самолет в Миннеаполисе на 3-х двигателях, где силами прекрасных специалистов – инженеров и техников под руководством бортинженера В.М. Володько и старшего авиационного техника В.Г. Алферова удалось создать видимость работы отказавшего двигателя, что позволило получить у инспекторов FAA разрешение на продолжение рейса. В Гаване был заменен отказавший двигатель на исправный, взятый в авиакомпании «Кубана».

Завершающим этапом рейса был перелет с аэродрома Пунта-Аренас на военную базу чилийских ВВС на антарктическом острове Кинг-Джордж, длина заснеженной грунтовой ВПП, на котором было всего 1295 метро. Проявив высочайшее мастерство и применив все средства торможения, экипаж, возглавляемый С.Г. Близнюком, успешно произвел посадку.

Работа с полярниками была связана не с романтикой, а с стремлением лично участвовать в опробовании методик выполнения заданий, которые он разрабатывал.

По самолету Ил-76 была широко развернута работа по модификациям. Появились самолеты Ил-76К для тренировки космонавтов в невесомости, керосинозаправщик Ил-78, Ил-76ПС поисково-спасательный, десантирующий в паре катер «Гагара», Ил-76МФ «Скальпель» - летающий госпиталь. Выполнена работа по защите самолета от поражения средствами ПЗРК, необходимая при боевых действиях в Афганистане.

В сентябре 1989 года совершил первый полет противопожарный самолет Ил-76МД с экспериментальным комплек-



том оборудования, позволившим иметь большой объем воды внутри фюзеляжа, предназначенного для борьбы с огнем.

Для тушения лесных пожаров уже давно применялись самолеты различных типов. Возникла идея использовать для этой цели Ил-76. Имея большой опыт десантирования солдат и грузов, включая сброс моногруза весом 50 тонн, группа конструкторов, возглавляемая Н.Д. Таликовым, в инициативном порядке приступила к работе по «противопожарному самолету».

При создании пожарного оборудования для Ил-76 была поставлена задача обеспечить простоту конструкции и эксплуатации и, главное, дать возможность в аэродромных условиях провести переоборудование любого транспортного самолета без каких-либо доработок его конструкции.

Рассматривалось несколько вариантов пожарной системы, в том числе использование платформы ПГС-500. В итоге большой работы остановились на конструкции, состоящей из двух резервуаров. Для этой цели использовали две трубы, расположенные по всей длине грузовой кабины и имеющие на одном конце систему заправки водой (или огнегасящей жидкостью), а на другом – систему слива, состоящую из герметичных крышек с замками и желоба. Жидкость свободно сливалась через открытый грузовой люк в хвостовой части фюзеляжа.

Летные испытания, проводившиеся на разных скоростях и высотах, подтвердили правильность выбранной конструкции. Полет на высоте от 50 до 500 метров со скоростью 240-280 км/час со сбросом 32 тонн воды не стали необычными режимами для самолета.

В 1990 году самолет был использован в Красноярском крае для тушения тайги. В 1992 году в крайне сложных условиях под Ереваном, командир, летчик-испытатель Герой России И.Р. Закиров выполнил ряд полетов по тушению пожара на складе боеприпасов.

На борту - первый заместитель министра МЧС Ю.Л. Воробьев и заместитель главного конструктора Н.Д. Таликов. Все были награждены орденами «За личное мужество».

Успешная работа экспериментального самолета Ил-76 была оценена, и зам. министра МЧС Ю.Л. Воробьев дал задание создать серийный улучшенный агрегат ВАП-2 с увеличенным до 42000 л объемом резервуаров. Выполнили заказ на пять таких систем.

В августе 1993 года авиация Центроспаса получила два таких самолета.



Простота конструкции обеспечивала возможность установки системы пожаротушения за 1,5-2 часа. Такую работу с использованием бортовых тельферов выполняли четыре человека, используя для крепления агрегата ВАП-2 пол грузовой кабины штатные швартовочные цепи – никаких доработок.

В ноябре 1995 года самолет и противопожарное оборудование получили Золотую медаль и диплом международного жюри на Всемирном салоне изобретений и научных исследований в Бельгии «Брюссель-Эврика-95».

Применение самолета продолжалось. Тушили пожары в Греции, Болгарии, Турции.

За рубежом убедились, что пожарный самолет Ил-76 не имеет аналогов в мире. Интересно, что в 1998 году после пожаров во Флориде американцы, ознакомившись с возможностями «пожарного» Ил-76, назвали его «водяным бомбардировщиком» - или «стратегическим оружием в деле пожаротушения».

В начале восьмидесятых годов мы начали заниматься созданием турбовинтового пассажирского самолета местных воздушных линий Ил-114, который должен был прийти на смену отличного, но уже стареющего самолета Ан-24. В 1985 году вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров о постройке Ил-114.

Начало эксплуатации П квартал 1991 года.

Приказом Министра авиационной промышленности в январе 1987 года Н.Д. Таликов был назначен заместителем Главного конструктора по этому самолету. Несмотря на большую загрузку ОКБ работами по дальнемагистральному Ил-96 (первый взлет с Ходынки 28.09.1988 г.), Николай Дмитриевич умудрялся продвигать проектирование новой машины с присущей ему энергией и ответственностью за порученное дело.

Появилась проблема в постройке первого опытного самолета. Межнациональные конфликты 1988-1989 годов, случившиеся в Фергане (филиал ТАПОИЧ), задержали поставку крыла. И все же 29 марта 1990 года в ЛИИ самолет, пилотируемый летчиком-испытателем С.В. Белоусовым, совершил первый полет. Все радовались, но тогда еще никто не знал, что самолет ждет трудная, если не сказать, горемычная судьба.

Николай Дмитриевич принял участие в одном из полетов. Вот его впечатление:

«Я был поражен той относительной тишиной в салоне. В любом месте самолета, даже в зоне работы винтов, можно было говорить, не повышая голоса».

Самолет запустили в серийное производство в Ташкенте, где 7 августа 1992 года состоялся первый полет первого серийного самолета, к этому времени с апреля месяца Николай Дмитриевич стал Главным конструктором.

Не буду утомлять рассказом об очень большой работе Николая Дмитриевича по этой машине. Все прекрасно изложено в его книге «Ил-114 боль и надежда».

Как заметил недавний руководитель ОАК М.А. Погосян в статье, посвященной 80-летию ОАО АК имени С.В. Ильюшина, «Ил-114 родился не в свое время». Несмотря на это, самолет более 10 лет эксплуатируется в Компании авиалиний Узбекистана.

Усилиями Николая Дмитриевича в Санкт-Петербурге летает специальный самолет «Калибр», помогающий создавать электронное оборудование.



Президент России в июле прошлого года посетил завод в Самаре, где делают или можно сказать делали (штучно) самолеты Ан-140. Заводчане выразили желание перезапустить в серийное производство Ил-114. С тех пор «толчем воду в ступе», точно по Гамлету «Быть или не быть?».

Мы все же надеемся на второе рождение этой машины. Ил-114 в Арктике и Антарктике может и должен продолжить славный путь поршневого Ил-14. Николай Дмитриевич в этом уверен и его полярному опыту можно верить.

В 1993 году назначил его Начальником ОКБ. В это время шла работа с ФААСША по сертификации российско-американского самолета Ил-96, двигатели «Пратт энд Уитни», пилотажно-навигационный комплекс «Коллинз», все программы функционирования Гос НИИ АС. Потом наступили трудные времена безденежья, нужная, но не интересная работа по модификациям семейств самолетов «Ил». Такую работу подразделений трудно организовывать, но Главный конструктор Н.Д. Таликов, который понимает, знает и умеет, справился.

Не могу не отметить талант Николая Дмитриевича, начавшего по собственной инициативе собирать и отмечать в своих записях все события, связанные с деятельностью нашего конструкторского бюро, начиная с 13 января 1933 года, когда Сергей Владимирович Ильюшин был назначен Начальником ЦКБ завода № 39 им. В.Р. Менжинского.

В начале знаменитой книги «В небе «Ильюшин» Николай Дмитриевич пишет:

«За простыми фактами стояли и сейчас стоят люди – простые, честные специалисты, беззаветно влюбленные в самолеты и в свою профессию».

При выполнении этой сложной, но крайне важной работы пришлось с головой окунуться в романтическую атмосферу прошлых лет, когда лозунгом авиации было «выше, дальше, быстрее», во всем отчетливо чувствовался напряженный ритм работы ОКБ».

Поздравляя Николая Дмитриевича с 70-летием выражаю ему искреннюю благодарность от всех «ильюшинцев» за проделанную работу. Мы желаем доброго здоровья, конечно, успехов и удачи во всех делах.

В любимой мною песне есть слова «...а удача награда за смелость», присущая всей работе Главного конструктора Таликова Н.Д.