



Виктор Ливанов, Генеральный директор — Генеральный конструктор
ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина»

Работникам гражданской авиации России

Уважаемые коллеги!

От имени коллектива ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» и от себя лично сердечно поздравляю всех сотрудников и ветеранов гражданской авиации с 90-летним юбилеем!

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

Желаю Вам благополучия, крепкого здоровья, отличного настроения, удачи и реализации намеченных планов в ответственном и благородном деле развития гражданской авиации России!



Самолеты «Ил» в истории гражданской авиации России

Генрих Новожилов, Главный советник Генерального директора — Генерального конструктора по науке ОАО «Ил», Генеральный конструктор в 1970-2005 г.г., академик РАН, дважды Герой Социалистического Труда



В России 2013 год ознаменован яркими событиями: 90-летие гражданской авиации России и 80-летие ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина».

13 января 1933 г. был подписан приказ о создании Опытного конструкторского бюро на заводе № 39 имени В.Р. Менжинского. Его начальником был назначен авиаконструктор Сергей Владимирович Ильюшин. Во время Великой Отечественной войны самолеты «Ил» внесли весомый вклад в победу. В советский период ВВС, гражданская авиация и народное хозяйство страны испытывали потребность в самолетах марки «Ил».

В нашем Авиационном комплексе за 80 лет создано более 120-ти типов самолетов и их модификаций. Не было ни одного дня, чтобы серийные заводы не выпускали наши самолеты. Их отличала простота конструкции, технологичность производства, высокая надежность, большой ресурс, удобное пилотирование и техобслуживание — все это обеспечило долговечность эксплуатации этих машин. Поэтому в советский период самолеты марки «Ил» по праву являлись флагманом гражданской авиации СССР. По созданным в конструкторском бюро машинам можно проследить всю историю развития гражданской авиации.

Это поршневые, турбовинтовые и турбореактивные, наконец, широкофюзеляжные средне- и дальнемагистральные машины.

Разработки воздушных судов для гражданской авиации начались в конце 1946 г., когда ОКБ С. В. Ильюшина приступило к созданию пассажирского самолета, способного обеспечить безопасное завершение взлета после отказа одного из двигателей. Сегодня можно уверенно 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.



Ил-14

История развития гражданских самолетов «Ил» показывает, что пассажироместимость 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 самолеты Ил-18, Ил-38, Ил-62, Ил-76, созданные десятки лет назад. За 30 лет эксплуатации 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». 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. Практически не пишут об огромной работе, и это не преувеличение, проводимой конструкторским бюро, научно — исследовательскими институтами, разработчиками готовых изделий, обеспечивающей поддержание этой летной годности в эксплуатации.

Например, за период эксплуатации пять планеров самолета Ил-18, имеющих максимальный налет, были испытаны на повторные нагрузки.

В среднем, в КБ «Ильюшин» через каждые 5-8 лет создавался новый самолет или его модификация.



Ил-18



Ил-62М

Остановились мы на самолете Ил-96-300, создание которого совпало с трудным периодом в истории нашего государства. Возникло несколько проблем, среди которых — создание нового оборудования. На самолете установили так называемую «стеклянную кабину», т.е. многие приборы были заменены цветными дисплеями, что упростило работу экипажа. Для сохранения дальности полета мы уменьшили взлетный вес, укоротили фюзеляж на 5,5 м и обеспечили 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 и все другие соразмерности самолета, что позволило в 90-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. из ворот Воронежского завода (ВАСО) вышел первый серийный грузовой самолет Ил-96Т.

Учитывая, 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, увеличивая взлетный вес, снижая вес пустого самолета, вводя аэродинамические улучшения, реализующие результаты летных испытаний, которые шли на опытном самолете. Он всегда был у конструкторского бюро, чего мы были лишены впоследствии.

Когда Генеральному директору — Генеральному конструктору Виктору Владимировичу Ливанову удалось на средства авиакомпании «Атлант-Союз» на взаимовы-

годных условиях восстановить принадлежавший нам самолет Ил-96-300, работа продолжилась.

В Советском Союзе гражданской авиации уделялось серьезное внимание с учетом огромной территории, где в ряде районов не было другого вида транспорта, туда «только самолетом можно долететь». Региональная авиация осуществляла связи между областными центрами и малыми городами, обеспечивая подвоз пассажиров к большим городам, давая возможность с максимальным удобством и минимальными затратами достичь желаемого пункта назначения. Фактически своей ежедневной работой авиация местных воздушных линий обеспечивала транспортное единство страны.



Г.В.Новожилов и С.В.Ильюшин

В 1990 году общесоюзный «Аэрофлот» перевозил свыше 140 млн. пассажиров, из них не более 8-10% составляли международные перевозки, все остальное приходилось на воздушные маршруты внутри страны. Сегодня из 50-55 млн. пассажиров в год только 15% приходится на регионы России.

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 начал связывать такие города, как Норильск, со всеми курортами. Мини-

стерство авиационной промышленности и Министерство гражданской авиации совместно проявляли заботу об обновлении парка самолетов, используемых для этой цели.

Уже в 1985 году стало понятно, что очень хорошему самолету Ан-24 конструкции О.К. Антонова надо готовить замену. Такая работа Постановлением Правительства от 2 сентября 1985 г. была поручена конструкторскому бюро имени С.В. Ильюшина. Так начиналась история создания турбовинтового самолета на 64 пассажира с дальностью полета 1000 км. Самолет предполагалось использовать для работы в Арктике и Антарктике, для этого, в соответствии с ТЗ, 1,5 т коммерческой нагрузки необходимо перевозить на дальность 5000 км. Самолет в честь легендарного поршневого Ил-14 был назван Ил-114. Серийное производство этих машин было организовано в Ташкенте, их успешно эксплуатирует в Узбекистане авиакомпания «Узбекистон Хаво йуллари». Когда авиазавод в Ташкенте прекратил работу, вопрос о региональном самолете завис. Если серийное производство Ил-114 не устраивает, нужно срочно создавать другой самолет, но необходимость в этом очевидна.

Я хорошо знал предприятие КАПО им. С.П. Горбунова в Казани. Там успешно вели работу и с «туполями», и с «ильюшинцами». Самолет Ту-22, выдающийся Ту-160 и Ил-62М строились одновременно. Специалисты завода имели высочайшую квалификацию. Технологическое оборудование, обеспечивающее автоматическую сварку средней части фюзеляжа из титана, и сегодня вызывает восхищение.

Безусловно, выдающимся событием в жизни авиационной промышленности последних дней стали первые полеты модифицированного самолета Ил-76 — проект Ил-476.



Ил-76МД-90А: испытательный полет

свойственную серийному заводу. Мне представляется, что новая модификация самолета может быть востребована и для коммерческих грузовых перевозок на предприятиях российской гражданской авиации.

На авиазаводах в Иркутске, Новосибирске, теперь и Ульяновске освоена технология внедрения в серийное производство безбумажной, цифровой технической документации.

Надеюсь, что активно будет действовать Федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и до 2015 года». Но, видимо, не она станет путевой картой развития. Недавно появилась новая Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы». Это объемный документ, более 300 страниц.

На совещании в Ульяновске с участием Владимира Путина речь шла о консолидированной авиационной программе. В настоящее время Россия крайне нуждается в простом турбовинтовом самолете для местных воздушных линий.

Высказав размышления о роли в истории авиации и возможностях 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, только связь конструкторов и ученых может обеспечить успех;

☑ активная работа с серийными заводами, учитывающая особенности производства и выполнение многих полезных пожеланий тех, кто непосредственно превращает чертежи в металл;

☑ постоянное участие Заказчиков в процессе создания нового образца авиационной техники, выполнение их требований, направленных на совершенствование конструкции, улучшающих характеристики и условия эксплуатации.

В настоящее время Генеральный директор – Генеральный конструктор Виктор Владимирович Ливанов продолжает эффективно управлять ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина». Это способствует эффективному внедрению инновационных технологий и поддержанию летной годности самолетов марки «Ил».

В заключение хочу сказать добрые слова людям, энтузиастам авиации, принимавшим участие в работе нашего конструкторского бюро на протяжении многих лет. Приношу извинения, что не могу перечислить каждого поименно. Поэтому низкий поклон всем, но особенно ветеранам, чьи заслуги неоценимы.

Поздравляю всех работников и ветеранов отечественной гражданской авиации с юбилеем! Искренне желаю молодым людям посвятить свою жизнь служению авиации России!

Напомню: на авиазаводе в Ташкенте было построено 950 самолетов, обеспечивших военно-транспортную авиацию страны, сотни машин поставлены за рубеж. Первыми, еще в 1985 г., самолет Ил-76 получили ВВС Индии. Ил-76 успешно эксплуатируется в гражданских авиакомпаниях. Единственный в мире самолет такого класса летает в Антарктиду.

В 2006 г. Правительство приняло решение возобновить серийное производство модификации Ил-76 в России на заводе «Авиастар-СП» в Ульяновске. На модифицированном Ил-76МД-90А установлен новый пилотажно-навигационный комплекс, всю необходимую информацию для экипажа обеспечивают цветные дисплеи – кабина стала «стеклянной». В этой модификации изменена конструкция каркаса крыла, прессованные панели заменили на длинномерную обшивку, убрали поперечный стык. На Ил-76МД-90А установлены новые двигатели ПС-90А-76, которые обеспечили увеличение дальности полета и соответствуют нормам по шумам и экологии. Все приведенные мероприятия, безусловно, омолодили самолет. Неизменными остались внешний облик планера, вся аэродинамика и выдающиеся конструкторские решения, обеспечившие успешную эксплуатацию.

Президент России Владимир Путин лично наблюдал за одним из испытательных полетов. Он дал высокую оценку модернизированному самолету, порадовав всех, кто 40 лет назад принимал участие в создании базового Ил-76 и его модификации.

Можно надеяться, что подписанный с Министерством обороны контракт на производство 39 самолетов обеспечит заводу в Ульяновске работу,

событие

15 декабря 2012 г. в гостиничном комплексе «Президент-Отель» прошла церемония вручения ежегодной Национальной премии «Золотая идея» (учреждитель – Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству России).

Авторский коллектив ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» совместно с ЗАО «Авиастар-СП» и ОАО «ОАК-ТС» удостоен первой премии 2012 года в номинации «За успехи в области производства продукции военного назначения,

внедрение передовых технологий и инновационных решений».

Премии вручили Генеральному директору – Генеральному конструктору Виктору Владимировичу Ливанову за создание и запуск в серийное производство модернизированного военно-транспортного самолета проекта «476» на основе цифровых технологий проектирования и производства.

Редакция журнала «АвиаСоюз» поздравляет Виктора Владимировича Ливанова и его коллег с высокой наградой! Желаем успехов в создании новых самолетов «Ил»!



