выходит с октября 1950 года

Крылья Родины

ISSN 0130-2701

НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ Ж[illegible] 9-10 2026



Президенту Академии наук авиации и воздухоплавания, президенту Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения», доктору технических наук, профессору, заместителю министра авиационной промышленности СССР по двигателестроению (1984-1991 гг.)

95 лет ВИКТОРУ МИХАЙЛОВИЧУ ЧУЙКО

ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

«ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАЩИТА ОБЪЕКТОВ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА»

3 ДЕКАБРЯ 2026

МОСКВА

www.avsec-rus.ru

Технический исполнитель: ООО «АВИАСОЮЗ»
ОГРН: 1107746184787

РЕКЛАМА

© «Крылья Родины»
9–10.2026 (831)
Национальный авиационный журнал.
Выходит с октября 1950 г.

Учредитель: ООО «Редакция журнала «Крылья Родины-1»
111524, г. Москва, ул. Электродная, д. 4Б (оф. 214)

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Д.Ю. Безобразов
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕН. ДИРЕКТОРА
Т.А. Воронина
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
С.Д. Комиссаров
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
А.В. Верешев
ДИРЕКТОР ПО МАРКЕТИНГУ И РЕКЛАМЕ
И.О. Дербикова
ШЕФ-РЕДАКТОР
И.Н. Егоров
РУКОВОДИТЕЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ РЕКЛАМЫ
И МАРКЕТИНГА, ВЕДУЩИЙ КОРРЕСПОНДЕНТ
А.Е. Моргуновская
РЕДАКТОР
М.А. Артёмов
КОРРЕСПОНДЕНТЫ
С.В. Белобров «SABRE», Д.В. Городнев, А.В. Клюев, И.В. Котин, Е.В. Котенко, Е.Н. Лебедев, К.Ю. Ломакин, Ю.А. Лорис, Д.В. Подвальнюк, А.И. Сдатчиков, Ю.Н. Силина, А.Л. Снигиров, К.О. Емченко, Л.В. Столяревский, И.А. Теущакова, М.Е.Чегодаев, А.Б. Янкевич
ВЕРСТКА И ДИЗАЙН
Л.П. Соколова
БУХГАЛТЕР
Е.П. Романенко

НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ПОРТАЛ
www.KR-media.ru

Адрес редакции:
111524 г. Москва, ул. Электродная, д. 4Б (оф. 214)
Тел.: 8 (926) 255-16-71, 8 (991) 685-55-11
www.kr-magazine.ru
e-mail: kr-magazine@mail.ru
Для писем:
111524, г. Москва, ул. Электродная, д. 4Б (оф. 214)

Авторы несут ответственность за точность приведенных фактов, а также за использование сведений, не подлежащих разглашению в открытой печати. Присланные рукописи и материалы не рецензируются и не высылаются обратно.
Редакция оставляет за собой право не вступать в переписку с читателями. Мнения авторов не всегда выражают позицию редакции.

Журнал зарегистрирован в Министерстве РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.
Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77-52206 от 19.12.2012 г.
Подписано в печать 10.11.2026 г. Дата выхода в свет 20.11.2026 г.
Номер подготовлен и отпечатан в типографии:
ООО "МедиаГранд"
г. Рыбинск, ул. Луговая, 7
Формат 60x90 1/8 Печать офсетная. Усл. печ. л. 24
Тираж 8000 экз. Заказ № 98662354
Цена свободная

E-mail: kr-magazine@mail.ru

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ISSN 0130-2701
9–10 СЕНТЯБРЬ–ОКТЯБРЬ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА
Чуйко В.М.
Президент Академии наук авиации и воздухоплавания,
Президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения»

ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА

Александров В.Е.
Генерал-майор авиации

Артюхов А.В.
Управляющий директор
Госкорпорации Ростех

Бобрышев А.П.
Заместитель генерального директора
ПАО «ОАК»

Богуслаев В.А.
Президент АО «МОТОР СИЧ»

Власов П.Н.
Летчик-испытатель,
Герой Российской Федерации

Гордин М.В.
Ректор Московского государственного технического университета имени Н.Э. Баумана

Гуляев О.А.
Заместитель генерального директора АО «Вертолеты России»

Елисеев Ю.С.
Генеральный директор
АО Гаврилов-Ямский машиностроительный завод «АГАТ»

Иноземцев А.А.
Генеральный конструктор
АО «ОДК-Авиадвигатель»,
Академик РАН

Каблов Е.Н.
Академик РАН

Комиссаров С.Д.
Главный редактор журнала «Крылья Родины», Академик АНАиВ

Кравченко И.Ф.
Генеральный конструктор
ГП «Ивченко-Прогресс»

Марчуков Е.Ю.
Генеральный конструктор – директор ОКБ им. А. Люльки – филиала ПАО «ОДК-УМПО», Член-корреспондент РАН

Ситнов А.П.
Президент, председатель совета директоров ЗАО «ВК-МС»

Сухоросов С.Ю.
Советник генерального директора
АО «НПП «Аэросила»

Тихомиров А.В.
Председатель Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности

Туровцев Е.В.
Генеральный директор
ООО «МАНЦ «Крылья Родины»

Шапкин В.С.
Первый заместитель генерального директора НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»

Шахматов Е.В.
Научный руководитель Самарского университета, Академик РАН

Шибитов А.Б.
Заместитель генерального директора АО «Вертолеты России»

Шильников Е.В.
Генеральный директор
АО «Металлургический завод «Электросталь»

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ:

Ростех — Госкорпорация Ростех
Союз машиностроителей России
Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения»
Союз авиапроизводителей России
ПАО «ОАК»
АО «Вертолеты России»
АО «ОДК»
Академия наук авиации и воздухоплавания
АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение»
АО «Технодинамика»
АО «Концерн Радиоэлектронные технологии»
АО «Рособоронэкспорт»
НИЦ ИНСТИТУТ ИМЕНИ Н.Е.ЖУКОВСКОГО
АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей»
Московский Авиационный Институт
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»
Российский профсоюз трудящихся авиационной промышленности

СОДЕРЖАНИЕ

СОЮЗМАШ ФОРМИРУЕТ ЕДИНЫЙ КОНТУР ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВА, НАУКИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ
4

20 лет ОАК – НАВСТРЕЧУ ВЫЗОВАМ ВРЕМЕНИ
8

20 лет – 20 ГРАНЕЙ АВИАСТРОЕНИЯ. ТЫСЯЧИ ПРОФЕССИОНАЛОВ – ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ
13

С. Хохлов
КОНСОЛИДАЦИЯ НАУКИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ: 20 лет ОБЪЕДИНЕННОЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ
14

А.Козлов
ПУБЛИЧНОМУ АКЦИОНЕРНОМУ ОБЩЕСТВУ «ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ» – 20 ЛЕТ!
16

Виктор Чуйко
ПРОФЕССИОНАЛ С БОЛЬШОЙ БУКВЫ
К 75-летию АЛЕКСАНДРА ЯНОВИЧА КНИВЕЛЯ
17

РОССИЯ И ИНДИЯ – ГОРИЗОНТЫ ПАРТНЕРСТВА В ГРАЖДАНСКОМ АВИАСТРОЕНИИ
18

«АЭРОФЛОТ» И РОСТЕХ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ 90 САМОЛЕТОВ МС-21
22

СОЗИДАТЬ – ЭТО ПРИЗВАНИЕ: 95 ЛЕТ ВИКТОРУ ЧУЙКО
24

Поздравления:
МИНИСТР ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
А.А. АЛИХАНОВ
31

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АО «ОДК» ПО УПРАВЛЕНИЮ НПК «ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ», АКАДЕМИК РАН, ГЕРОЙ ТРУДА РФ
А.А. ИНОЗЕМЦЕВ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «ОДК-ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ»
С.А. ХАРИН
32

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР – ДИРЕКТОР «ОКБ им. А. Люльки» филиала АО «ОДК-УМПО»
Е.Ю. МАРЧУКОВ
33

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ АО «РУСПОЛИМЕТ»,
В.В. КЛОЧАЙ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «РУСПОЛИМЕТ»
М.В. КЛОЧАЙ
34

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФАУ «ЦИАМ им. П.И. Баранова» (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»)
А.Л. КОЗЛОВ
35

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «ЛИИ им. М.М. Громова»
Е.Ю. ПУШКАРСКИЙ
38

АО «МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД «ЭЛЕКТРОСТАЛЬ»
Е.В. ШИЛЬНИКОВ
40

УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР АО «МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД «ЭЛЕКТРОСТАЛЬ»
А.Е. ШИЛЬНИКОВ
41

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «НПП «АЭРОСИЛА»
П.Г. ТОЧИЛИН
44

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «БОРИСФЕН»
П.И. КОНОНЕНКО
45

АО «МЕРА»
46

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «ОДК-СТАР»
С.В. ПОПОВ
47

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «МПО им. И. Румянцева»
Д.В. КОНЫШЕВ
48

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «НПП «ТЕМП» им. Ф. КОРОТКОВА»
А.В. ЗЛОБИН
49

ООО «ДИАМЕХ 2000»
50

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «ОКБ «АЭРОКОСМИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ»
В.В. ШАДРИН
52

ДИРЕКТОР ООО «СЭПО-ЗЭМ»
А.А. СЛЕПЧЕНКОВ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «СЭПО»,
ПРЕЗИДЕНТ ОБЩЕСТВА, ЧЛЕН ПРАВЛЕНИЯ АССАД
Е.П. РЕЗНИК
53

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «НИИизмерения»
М.Г. КОВАЛЬСКИЙ
54

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ФОРМУЛА НК»
Л.С. ХОТУЛЁВА
55

УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР АО «123 АРЗ»
А.В. ХОЛКИН

СОВЕТНИК УПРАВЛЯЮЩЕГО ДИРЕКТОРА АО «123 АРЗ»
А.Л. САХАРОВ
56

ПЕРВАЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МОЛОДЫХ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЕЙ: И ЭТО ТОЛЬКО НАЧАЛО
58

ЕВГЕНИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ШИЛЬНИКОВ: ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ
65

Поздравления:
В.М. Чуйко
ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ «СОЮЗ АВИАЦИОННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ», ПРЕЗИДЕНТ АКАДЕМИИ НАУК АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ
73

А.А. Иноземцев
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АО «ОДК» ПО УПРАВЛЕНИЮ НПК «ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ», АКАДЕМИК РАН, ГЕРОЙ ТРУДА РФ

С.А. Харин
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «ОДК-ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ»
74

О.И. Выдумлев
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПАО «ОДК-КУЗНЕЦОВ»
75

С.В. ПОПОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «ОДК-СТАР»
76

С.П. Павлинич
ДИРЕКТОР ФИЛИАЛА АО «ОДК» «НИИД»
77

В.В. Семенов
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ФГУП «ЦНИИчермет им. И.П. Бардина», СОВЕТНИК МИНИСТРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
78

С.В. Яковлев
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР НИЦ «КУРЧАТОВСКИЙ ИНСТИТУТ» – ВИАМ
79

П.Г. ТОЧИЛИН
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «НПП «АЭРОСИЛА»
80

АО «УЗГА»
81

В.М. Шорин
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «РТ-ТЕХПРИЕМКА»
82

Д.Ю. БЕЗОБРАЗОВ
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ», ЧЛЕН ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА ПО АВИАЦИИ ПРИ МИНПРОМТОРГЕ РОССИИ
83

ЭЛЬ-АЛАМЕЙН-2026: ТРИУМФ РОССИЙСКОГО ВПК В ПЕСКАХ ЕГИПТА
84

Петр Захаров
ЗНАКИ БЕСКОНЕЧНОСТИ.
ЛЕГЕНДЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ ВЯЧЕСЛАВУ АЛЕКСАНДРОВИЧУ БОГУСЛАЕВУ – 88
88

В МОСКВЕ СОСТОЯЛСЯ XIX СЪЕЗД ПРОФАВИА
94

ОПРЕДЕЛЕНЫ ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ ИНЖЕНЕРЫ-ТЕХНОЛОГИ В АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В 2026 ГОДУ
97

«СПАСАТЬ САМОЛЕТЫ – МОЕ ПРИЗВАНИЕ»
К 80-летию СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ЛЕГЕНДАРНОГО ЛЕТЧИКА-ИСПЫТАТЕЛЯ РУБЕНА ЕСАЯНА
100

ТОП СТЮАРДЕСС И АВИА МИСС
102

Сергей «SABRE»
ВЕТЕР НАД СОЛЕНЫМИ ВОЛНАМИ
Трагедия в Черном море 10 апреля 2024 года
106

Федор Пущин
СГОРЕВШИЕ ЦИФРЫ БЕССМЕРТНЫХ ПОДВИГОВ
122

Сергей Комиссаров
САМОЛЁТЫ В НОВОЙ ИПОСТАСИ
Часть 4. От сухопутного самолёта к летающей лодке и наоборот
130

Союзмаш формирует единый контур взаимодействия государства, науки и промышленности

5 октября в Москве, в Национальном космическом центре имени первой в мире женщины-космонавта В.В. Терешковой – штаб-квартире Госкорпорации «Роскосмос», состоялось расширенное заседание бюро Союза машиностроителей России и Ассоциации «Лига содействия оборонным предприятиям». Центральной темой стало совершенствование механизмов взаимодействия государства, науки и индустрии в сфере технологического развития страны.



Заседание провел председатель Союза машиностроителей России, глава Госкорпорации Ростех **Сергей Чемезов**. В работе приняли участие президент Лиги содействия оборонным предприятиям, председатель Комитета Государственной Думы по промышленности и торговле **Владимир Гутенев**, генеральный директор Госкорпорации «Роскосмос» **Дмитрий Баканов**, члены бюро Союза и Лиги, представители федеральных органов власти, руководители крупнейших промышленных компаний, научных и образовательных организаций.

Открывая заседание, **Сергей Чемезов** обозначил стратегический уровень повестки – необходимость связать научные результаты, технологические решения и промышленное производство в единую систему, ориентированную на конечный результат. Он подчеркнул: *«Как неоднократно отмечал наш Президент Владимир Владимирович Путин, от скорости создания и внедрения инноваций в современном мире зависит наш суверенитет, развитие экономики, решение важнейших оборонных задач. Необходимо выстроить единую цепочку: от научной идеи и разработки – через создание технологии – к её внедрению в производство и выпуску конкретной продукции. Законодательство здесь играет ключевую роль. Необходима не просто совокупность отдельных законов о науке, технологиях и промышленности, а согласованная нормативная система с едиными понятиями, приоритетами, механизмами поддержки и критериями оценки результата. Главным показателем эффективности такой системы должна стать способность превращать научный результат в технологию, технологию – в конкурентоспособную продукцию, а интеллектуальный потенциал страны – в реальный экономический результат».*



Практическая работа по этой линии уже ведется совместно с Минобрнауки России. В рабочую группу по синхронизации законодательства вошли четыре представителя Союза, что дает промышленному сообществу возможность участвовать в выработке решений и соотносить их с реальными потребностями предприятий.

Первый заместитель председателя Союза машиностроителей России, президент Лиги содействия оборонным предприятиям, председатель Комитета Государственной Думы по промышленности и торговле **Владимир Гутенев** сделал акцент на качестве регулирования и необходимости сокращать путь от научной разработки до серийного решения. По его мнению, технологическое развитие требует не только совершенствования нормативной базы, но и постоянного взаимодействия заказчика, науки и промышленности, а также поддержки инженерных команд и молодых специалистов. При этом важно четко разделять разные по природе процессы – научный поиск и разработки, ориентированные на конкретный результат.

«За последние годы нормативная база в научно-технологической сфере существенно расширилась, однако в ней сохраняются пересечения предметов регулирования, терминологические несогласованности и дублирование управленческих механизмов. Один из принципиальных вопросов – разграничить научные исследования и разработки, предполагающие получение конкретного конечного результата. Науке необходимо сохранить право на обоснованную ошибку: отрицательный результат может быть естественной частью научного поиска. К опытно-конструкторским и технологическим работам, напротив, должны применяться жесткие требования к эффективности расходования средств и достижению результата – без подмены реальной работы формальной отчетностью», – подчеркнул **Владимир Гутенев**.

Практическим наполнением повестки стала программа на площадке Роскосмоса. Перед основной частью заседания руководство СоюзМаш России посетило Государственный космический научно-производственный центр имени М.В. Хруничева. Участники ознакомились с производством ракетно-космической техники, осмотрели основную продукцию предприятия и встретились с молодыми специалистами. В штаб-квартире Роскосмоса также была представлена выставочная экспозиция с результатами кооперации предприятий ракетно-космической и машиностроительной отраслей.

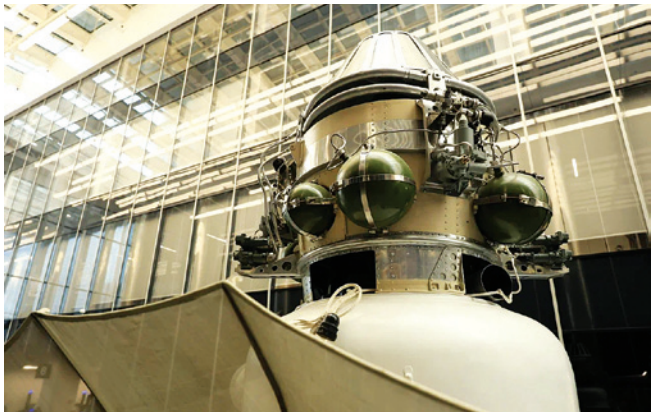
Генеральный директор Госкорпорации «Роскосмос», член бюро СоюзМаш **Дмитрий Баканов** привел ракетно-космическую отрасль как пример сложной системы, в которой конечный результат зависит от согласованной работы большого числа участников.

«Ракетно-космическая отрасль – один из примеров, где результат определяется глубиной кооперации. Современный космический аппарат объединяет компетенции десятков предприятий, научных организаций и инженерных коллективов. Наша задача – расширять такую кооперацию, обеспечивать «бесшовное» взаимодействие участников производственной цепочки, быстрее внедрять отечественные разработки и создавать решения, которые дают практический эффект для экономики и регионов страны», – отметил **Дмитрий Баканов**.

Эту модель взаимодействия иллюстрирует новая отечественная система стереоскопической съемки Земли, представленная на заседании. Космические аппараты «Аист-2Т», разработанные РКЦ «Прогресс» Госкорпорации «Роскосмос», оснащены двумя комплектами оптико-электронной аппаратуры «Аврора», созданными предприятиями холдинга «Швабе» Госкорпорации Ростех. Совместная работа космической платформы и съемочных систем позволяет получать стереоскопические изображения поверхности Земли.









Аппаратура «Аврора» обеспечивает стереосъемку с линейным разрешением на местности 1,9 метра при полосе захвата 40 километров. Получаемые данные могут использоваться для построения цифровых моделей местности и крупномасштабных карт, а также для мониторинга чрезвычайных ситуаций, гидрологии, сельского хозяйства, экологии и геологоразведки.

Технические возможности комплекса прокомментировал генеральный директор холдинга «Швабе», член бюро Союза машиностроителей России **Вадим Калюгин**.

«Традиционное партнерство Ростеха и Роскосмоса в сфере оптико-электронной аппаратуры в очередной раз подтвердило свою успешность. Совместная работа специалистов обеих Госкорпораций позволила интегрировать в состав новейшего топографического спутника передовые комплексы дистанционного зондирования Земли. Они не только получают детальные изображения поверхности, но и формируют стереопары, позволяющие восстанавливать рельеф и строить на основе цифровых моделей 3D-карты для всей страны и мира», – пояснил **Вадим Калюгин**.

Представленные технологические решения стали практическим фоном для дальнейшего разговора о законодательных механизмах, от которых зависят скорость внедрения разработок и эффективность инвестиций в новые технологии.

Законодательный блок получил и прикладное продолжение. Комитет Государственной Думы по промышленности и торговле выступает соисполнителем по законопроекту об оценке технологической целесообразности и реализуемости инвестиционных проектов организаций ОПК. Подготовка позиции по таким инициативам ведется с участием экспертных структур Союза и Лиги.

Особое значение эта повестка приобретает с началом работы Государственной Думы IX созыва и предстоящим рассмотрением федерального бюджета. Через Комитет Госдумы по промышленности и торговле проходят девять государственных программ. Поэтому экспертным структурам Союза и Лиги важно своевременно сформировать консолидированную позицию промышленного сообщества.



В связи с этим работа экспертных советов, комитетов и комиссий Союза и Лиги продолжает трансформироваться. Основной критерий – не формальная активность, а практическая отдача: законодательные инициативы, предложения по настройке мер государственной поддержки и решения, востребованные предприятиями.

На заседании также рассмотрели текущие проекты Союза и Лиги. В конце сентября стартовал новый сезон многопрофильной инженерной олимпиады «Звезда». С этого года наряду со школьниками в ней примут участие учащиеся организаций среднего профессионального образования. Запущен творческий конкурс «СоюзМаш. Цех историй», посвященный людям, профессиям и производственным традициям российской промышленности.

Донорская программа Союза также демонстрирует рост: за девять месяцев 2026 года проведено более 190 тысяч донаций крови и ее компонентов, тогда как за весь 2025 год – 166 тысяч. Лучшие показатели отмечены в Тульском, Ростовском, Свердловском и Московском областном региональных отделениях.

Расширяется деятельность Арбитражного учреждения при Союзе машиностроителей России. По итогам заседания подписаны соглашения о сотрудничестве с Госкорпорацией «Роскосмос», АО «Рособоронэкспорт», АО «Трансмашхолдинг» и АО «Концерн ВКО «Алмаз-Антей». Кроме того, принято решение о дальнейшем проведении Арбитражным учреждением СоюзМаш России совместно с юридическим факультетом МГУ имени М.В. Ломоносова ежегодного международного студенческого конкурса по третейскому разбирательству.

Бюро приняло ряд организационных решений. В его состав вошел генеральный директор АО «Вертолеты России» Петр Мотренко. За ним закреплено кураторство Приморского и Бурятского региональных отделений Союза.

Заседание завершилось церемонией награждения представителей промышленности, органов власти, экспертного и научно-образовательного сообщества.

Пресс-служба Союза машиностроителей России

НАИС

Национальный Авиационный Инфраструктурный Салон

При поддержке

Минпромторг России

Минтранс России

Росавиация

Ространснадзор

Ространсмодернизация

10-11 февраля 2027

Москва, Крокус Экспо

Крупнейшая* в России выставка оборудования и технологий для инфраструктуры гражданской авиации

Участвуйте **со стендом**



12 500+ посетителей

100+ участников

300+ делегаций

Организатор ExpoVision Rus

Реклама | ООО «ЭВР»

*по количеству участников

0+

20 лет ОАК – НАВСТРЕЧУ ВЫЗОВАМ ВРЕМЕНИ

Двадцать лет в ноябре 2026 года исполняется Объединенной авиастроительной корпорации Госкорпорации Ростех, консолидирующей самолетостроение России. Предлагаем обзор достижений и ключевых программ ОАК в важнейшей сфере гражданского авиастроения, от которой зависит будущее авиаперевозок России.



ФЛАГМАН САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ

Публичное акционерное общество «Объединенная авиастроительная корпорация» (ПАО «ОАК») было создано 20 ноября 2006 г. (до апреля 2015 года ОАО «ОАК») в соответствии с указом Президента РФ от 20 февраля 2006 г. №140 в целях сохранения и развития научно-производственного потенциала авиастроительного комплекса Российской Федерации, обеспечения безопасности и обороноспособности государства, концентрации интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для реализации перспективных программ создания авиационной техники.

Приоритетные направления деятельности ОАК – разработка, производство, испытания и сопровождение эксплуатации, модернизация, гарантийное и сервисное обслуживание авиационной техники гражданского и военного назначения. В сфере работы компаний ОАК также находится подготовка кадров и повышение квалификации летного состава.

На сегодняшний день наибольший удельный вес в структуре производства занимает продукция военного назначения, как для внутреннего рынка, так и для иностранных заказчиков. При этом ОАК планирует увеличить долю гражданских самолетов в структуре продаж, прежде всего за счет серийного производства авиалайнера SJ-100 и реализации программы авиалайнера МС-21, отмечается в официальных материалах холдинга. По оценке корпорации, значительный портфель заказов на эти продукты – важный фактор бесперебойной загрузки целого ряда производств ОАК в среднесрочной перспективе.

В ряду приоритетных задач – качественное выполнение контрактов в рамках государственного оборонного заказа, развитие эффективного сотрудничества с авиакомпаниями и другими ключевыми эксплуатантами российской техники, а также формирование опережающего научно-технического задела для создания востребованных рынком передовых авиационных комплексов нового поколения.

В рамках реализации корпоративной трансформации ОАК проводит централизацию управления входящими в корпорацию предприятиями. Так, к головной компании дивизиона транспортной авиации ОАК – ПАО «Ил» – были присоединены и продолжают свою деятельность в статусе филиалов следующие предприятия дивизиона: АО «Авиастар-СП», ПАО «ВАСО», АО «ЭМЗ им. В.М. Мясищева». В свою очередь, ранее полномочия единоличного исполнительного органа в отношении ПАО «Ил» были переданы в ОАК. В 2022 году компания «Сухой» и Корпорация «МиГ» объединились с ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация». В ОАК также были переданы функции ЕИО ПАО «Туполев».

Централизация управления предприятиями самолетостроения является частью корпоративной трансформации ОАК, в рамках которой проводится исключение дублирующих административных функций, создание общекорпоративных центров компетенций и обслуживания, расширение кооперации производственных площадок для более эффективной реализации самолетостроительных программ. При этом авторитетные конструкторские школы продолжают развиваться.

В 2024 году было принято решение передать управление гражданскими программами непосредственно на уровень корпоративного центра ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» Госкорпорации Ростех.



Генеральный директор ПАО «ОАК» с 2024 года – **Вадим Александрович Бадеха**.

ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ: ГРАЖДАНСКИЙ ВЕКТОР

Весной 2022 года Президент Российской Федерации Владимир Путин в режиме видеоконференции провёл совещание по вопросам развития авиационных перевозок и авиастроения. Глава государства выразил уверенность в том, что имеются все возможности для того, чтобы авиастроение России не только преодолело текущие сложности, но и получило новый импульс для развития.

В июле 2025 года председатель Правительства Российской Федерации **Михаил Мишустин** заявил, что у России есть ресурсы для прорыва в авиастроении.

«*Наша страна обладает достаточным технологическим потенциалом, всеми ресурсами, чтобы совершить кардинальный прорыв в сфере авиастроения. Как следствие, обеспечить нашим гражданам гарантированную возможность для удобных, комфортных, безопасных перелетов*», – сказал глава кабмина на стратегической сессии по развитию авиационной промышленности.

В декабре 2025 года на «Итогах года» президент Владимир Путин также затронул тематику самолетостроения.

«*Нужны ли такие самолеты, как «Руслан»? В целом, да, и Ил-76 модернизированный нужен – будем развивать. Всё нужно, очень важно. И потом, это высокотехнологичное производство, требующее очень большой кооперации такого же технологического уровня. Здесь есть вопросы, которые требуют дополнительных решений, и вопросов дополнительных много, но обязательно всем этим будем заниматься*», – сказал **Владимир Путин**.

24 июля 2026 г. Владимир Путин в сопровождении генерального директора Ростеха Сергея Чемезова и губернатора Иркутской области Игоря Кобзева посетил Иркутский авиазавод (ИАЗ) – филиал ПАО «Яковлев», входящего в Объединенную авиастроительную корпорацию Ростеха. В настоящее время здесь ведётся сборка серийных импортозамещённых гражданских лайнеров МС-21–310.





Глава государства осмотрел кабину МС-21, а также оценил учебно-боевой самолет Як-130М.

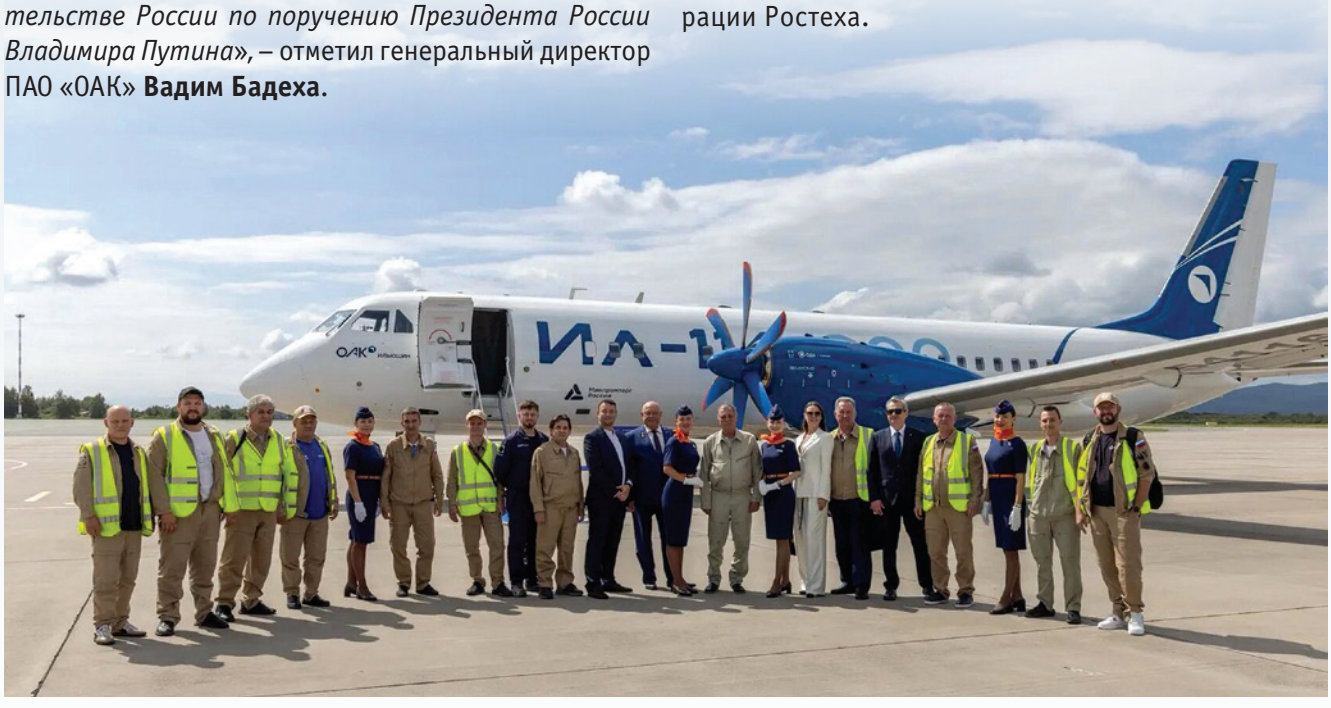
3 августа 2026 г. первый серийный полностью импортозамещенный самолет МС-21-310 впервые поднялся в небо с аэродрома филиала Иркутского авиационного завода. Машиной с заводским номером МС.0014 управлял экипаж в составе заслуженных летчиков-испытателей Героя России Романа Таскаева, Сергея Михайлюка и Андрея Воропаева, а также инженера-испытателя Николая Фонурина. В ходе полета, который продолжался один час 23 минуты на высотах до 6000 метров и приборных скоростях до 600 км/ч, были проверены устойчивость и управляемость самолета в разных конфигурациях и работа отечественных систем самолета.

«*Коллектив Иркутского авиационного завода подтвердил готовность обеспечить изготовление первой партии из 18 МС-21 и приступить к работе над следующими заказами, решения по которым на прошлой неделе были приняты в Правительстве России по поручению Президента России Владимира Путина*», – отметил генеральный директор ПАО «ОАК» **Вадим Бадеха**.

«*Сегодняшний полет имеет важное значение для обеспечения серийных поставок МС-21 в заданные сроки. Параллельно с плотным графиком летных испытаний по сертификации МС-21 мы уже сейчас отработали ключевые процедуры финальных этапов производства и прохождения через летно-испытательную станцию. Впоследствии это позволит максимально сократить срок между получением сертификата и началом серийных поставок МС-21*», – сказал главный конструктор МС-21 **Виталий Нарышкин**.

«*Мы не только построили самолет по серийным технологиям, но и в реальных условиях проверили ключевые производственные и обеспечивающие процессы, приступили к их последовательному совершенствованию на каждом участке. Такая работа обеспечит ритмичное движение самолетов по сборочной линии и выход на заданные темпы выпуска*», – подчеркнул генеральный директор ИАЗ **Андрей Сойнов**.

Активно развивается и другая программа ОАК – турбовинтовой региональный самолет Ил-114-300. Машина разработана для развития регионального авиасообщения и эксплуатации в широком диапазоне климатических зон – от арктических широт и сибирских морозов до горной местности и регионов с тропическим, субтропическим и жарким климатом. Ил-114-300 может эксплуатироваться автономно с небольших аэродромов, вне зависимости от уровня их наземной инфраструктуры, в том числе с коротких взлетно-посадочных полос. Самолет построен полностью из отечественных комплектующих и оснащен двигателями ТВ7-117СТ-01 разработки Объединенной двигателестроительной корпорации Ростеха.



В мае 2026 г. специалисты Авиационного комплекса им. С.В. Ильюшина (входит в ОАК) завершили дополнительный этап сертификационных испытаний Ил-114-300 в Арктической зоне. Опытный борт выполнил серию полетов с аэродромов арктических архипелагов Новая Земля и Земля Франца-Иосифа. Специальные испытания воздушного судна в условиях Арктики были проведены с целью максимального расширения географии будущей эксплуатации и возможного базирования самолета.

«*Успешное завершение арктических испытаний Ил-114-300 – это важный шаг для развития отечественного авиастроения и обеспечения транспортной доступности самых удаленных регионов России. Этот самолет способен работать в экстремальных климатических условиях, что особенно актуально для нашей страны с ее обширной территорией и разнообразием климатических зон*», – подчеркнул заместитель главы Минпромторга России **Геннадий Абраменков**.

«*Мы всегда подчеркивали, что самолет Ил-114-300 создавался абсолютно для всех географических широт, погодных и климатических условий, и сегодняшние испытания еще раз это подтвердили. Самолет долетел практически до Северного полюса, до «нулевой отметки» оставалось без малого 100 км. Для определения максимальной широты базирования был выбран архипелаг Земля Франца-Иосифа, где находится самый северный аэродром России, расположенный на 80-й параллели*», – отметил управляющий директор АО «Ил» **Даниил Бренерман**.

В августе Ил-114-300 прошел испытания в условиях экстремально высоких температур в Узбекистане. Проверялась работоспособность систем воздушного судна при температуре наружного воздуха на земле до +42°С.

5 июня 2026 г. Федеральное агентство воздушного транспорта России (Росавиация) вручило сертификат типа на самолет Ил-114-300. Получение документа подтверждает соответствие машины нормам летной годности и заложенным техническим характеристикам, а также позволяет начать серийное производство. Выпуск будет вестись на Луховицком авиационном заводе.

Поступательно реализуется и программа среднемагистрального узкофюзеляжного двухдвигательного пассажирского самолета Ту-214. Он способен перевозить до 210 пассажиров. Самолет оснащен отечественными системами и серийно выпускается в филиале ПАО «Туполев» – Казанский авиационный завод им. С.П. Горбунова (входит в ПАО «ОАК» Госкорпорации Ростех). Ту-214 отличает высокое аэродинамическое качество,



современные аэродинамическая компоновка и пилотажно-навигационный комплекс, высокие летно-технические характеристики.

В феврале в рамках выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS 2026 ОАК и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) подписали трехсторонний меморандум о сотрудничестве, который развивает договоренности 2024 года и подтверждает намерение сторон по поставке 100 среднемагистральных самолетов Ту-214, включая воздушные суда с расширенными эксплуатационными характеристиками, адаптированными под модель использования авиакомпании S7 Airlines.

Большое значение для авиационных перевозок России имеет программа создания импортозамещенного авиалайнера SJ100 – ближнемагистрального узкофюзеляжного самолета в размерности 100 пассажиров. В рамках работ по импортозамещению машина оснащена российскими двигателями, авионикой, шасси, вспомогательной силовой установкой, системами управления, электроснабжения, кондиционирования воздуха, противопожарной защиты, интерьером пассажирской кабины. 5 сентября 2025 г. импортозамещенный самолет



SJ-100 с номером 97004, построенный по серийным технологиям в Производственном центре Филиала «Региональные самолеты» ПАО «Яковлев», поднялся в воздух с заводского аэродрома в Комсомольске-на-Амуре. Машина оснащена российскими системами и агрегатами, включая двигатели ПД-8 производства ОДК.

«*Это подтверждает, что Россия была и остается авиастроительной державой, способной создавать современные самолеты как в международной кооперации, так и без участия иностранных партнеров*», – прокомментировали тогда в Ростехе.

В то же время парк находящихся в эксплуатации самолетов SSJ-100, несмотря на уход западных поставщиков, показывает высокую надежность. В ноябре 2025 г. заместитель управляющего директора ПАО «Яковлев» по поддержке заказчиков гражданской авиатехники Дмитрий Борисенко в ходе третьего симпозиума по актуальным вопросам эксплуатации ближнемагистральных самолетов SSJ-100 объявил, что с начала эксплуатации машины налетали более двух миллионов часов. По его словам, несмотря на полную остановку сотрудничества с западными производителями, совместными усилиями удается поддерживать интенсивную эксплуатацию самолетов SSJ-100, а регулярность вылетов этих машин устойчиво держится в районе 97%.

ОАК уделяет серьезное внимание и перспективам в другом важном сегменте – малой авиации. В августе 2026 г. в филиале ПАО «ОАК» Нижегородском авиационном заводе «Сокол» прошел круглый стол по вопросам развития малой авиации, организованный Минпромторгом России. В мероприятии приняли участие министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов, заместитель министра транспорта РФ Владимир Потешкин, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, генеральный директор ПАО «ОАК» Вадим Бадеха, а также представители авиационной промышленности, профильных министерств, ведомств и научных институтов.





«*Именно небольшие самолеты и вертолеты хорошо дополнят модельный ряд среднемагистральной и региональной авиации, которую мы развиваем в рамках КПГА. Сейчас эта программа актуализируется, и при формировании прогнозных показателей поставок готовы также рассмотреть предложения разработчиков и производителей из малой авиации*», – отметил **Антон Алиханов**.

В рамках круглого стола на площадке НАЗ «Сокол» была организована выставка отечественных легкомоторных самолетов и комплектующих к ним – двигателей, винтов, авионики, кресел и других компонентов. Объединенная авиастроительная корпорация представила на выставочной площадке опытный образец четырехместного одномоторного самолета Ил-103, который ранее создавался с использованием иностранной компонентной базы и может стать потенциальной платформой для внедрения российских комплектующих изделий.

«*Мы на базе Нижегородского завода «Сокол» предлагаем создать центр коллективного пользования по изготовлению летательных аппаратов и их агрегатов, по их испытанию. Но мы не ограничиваемся «Соколом» и вопросами изготовления – у нас также есть инженерные ресурсы, ресурсы по обеспечению сертификации воздушных судов, и мы исходим из того, что мы с производителями малой авиации можем быть друг другу полезны в этих вопросах*», – заявил **Вадим Бадеха**.

ОАК никогда не останавливается на достигнутом и встречает 20-летие активной работой по целому спектру передовых проектов.

Редакция журнала «Крылья Родины» и Академия наук авиации и воздухоплавания искренне поздравляют весь коллектив Объединенной авиастроительной корпорации с 20-летним юбилеем, желают новых прорывов и достижений в благородном деле развития самолетостроения России!

В статье использованы фото ПАО «ОАК»



20 ЛЕТ – 20 ГРАНЕЙ АВИАСТРОЕНИЯ. ТЫСЯЧИ ПРОФЕССИОНАЛОВ – ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ

Дорогие коллеги!

Поздравляем вас со знаменательной датой — 20-летием со дня образования авиастроительной корпорации!

Двадцать лет — двадцать граней, за которыми стоят смелые решения, технологические прорывы и важные этапы развития.

Авиастроение — отрасль особой красоты и невероятной сложности. Здесь точность инженерной мысли сочетается со смелостью замысла, научные открытия обретают крылья, а самые дерзкие идеи становятся реальностью.

Подобно граням драгоценного кристалла, направления работы корпорации отражают многообразие современного авиастроения. Инновации и научные исследования, передовые материалы и цифровое проектирование, автоматизация и производственная кооперация, искусственный интеллект и перспективные технологии — всё это формирует общий результат, укрепляет технологический суверенитет страны и расширяет возможности отечественной авиации.

Главная ценность и движущая сила корпорации — её люди: конструкторы и инженеры, учёные и технологи, специалисты производственных площадок, лётчики-испытатели и представители других профессий, объединённые общим делом. Каждый специалист — важная грань единого целого. Их знания, опыт, мастерство и преданность авиации, преемственность поколений и ответственность за общее дело создают основу для реализации сложных проектов, разработки современных воздушных судов и внедрения передовых решений.

Желаем корпорации смелых замыслов, интересных проектов и новых технологических решений! Пусть профессионализм коллектива, энергия созидания и стремление к совершенству вдохновляют новые поколения авиастроителей.

Пусть каждая грань таланта, мастерства и профессионализма сияет всё ярче, а вместе они создают неповторимый облик сильной, современной авиационной промышленности, уверенно смотрящей вперёд!

С 20-летием! Новых горизонтов и ярких свершений!

ОАК ИЛЬЮШИН

Консолидация науки и промышленности:
20 лет Объединенной авиастроительной корпорации



Объединенная авиастроительная корпорация отмечает в 2026 году 20-летие со дня своего основания. Этот юбилей – важная веха в истории отечественного авиастроительного комплекса, которая знаменует консолидацию научного и производственного потенциала для реализации крупных программ и совершения масштабного технологического прорыва в создании воздушных судов нового поколения.

ОАК объединяет легендарные конструкторские школы – А.Н. Туполева, С.В. Ильюшина, П.О. Сухого, А.С. Яковлева, А.И. Микояна и М.И. Гуревича, а также ведущие научно-исследовательские организации, авиастроительные заводы и развернутую сеть сервисных предприятий, что позволяет выстраивать эффективную производственно-технологическую цепочку, обеспечивающую решение государственных задач по модернизации и расширению авиационного парка страны.

За два десятилетия Объединенная авиастроительная корпорация прочно закрепила за собой статус лидера отечественного авиастроения, разработав линейку самолетов для всех основных сегментов рынка – от региональных машин до дальнемагистральных лайнеров. Каждый новый проект ОАК становится значимым шагом на пути к полной технологической независимости России, подтверждая, что авиационная отрасль может демонстрировать высокие результаты, полагаясь исключительно на собственные силы.

Новые флагманы гражданской авиации воплотили в себе инженерный опыт конструкторов прошлых поколений и уникальные разработки века высоких технологий. Благодаря этому произошли важные исторические события: в 2012 году Superjet 100 получил сертификат Европейского агентства по безопасности гражданской авиации (EASA) и вышел на международный рынок, а в 2026 году модернизированный региональный турбовинтовой самолет Ил-114-300, предназначенный для полетов в сложных географических и климатических условиях, получил сертификат типа. Также проходят сертификационные испытания среднемагистрального самолета МС-21, в конструкцию которого интегрировано крыло из композитных материалов.

Многоцелевой сверхманевренный истребитель Су-35, многофункциональный фронтовой истребитель пятого поколения Су-57, тяжелый военно-транспортный самолет Ил-76МД-90А – это ключевые образцы современной отечественной авиационной техники, составляющие основу боевой мощи воздушно-космических сил Российской Федерации. Наследие научных школ и технологический прорыв переплелись в судьбе каждого самолета, созданного под началом корпорации. Реализация программ их производства и модернизации подтверждает колоссальный научно-технический задел в авиастроении и создает прочную основу для дальнейшего развития научно-технологического потенциала отрасли.



Специалисты ОАК в партнерстве с ведущими научными организациями внедряют технологии, которые меняют облик современной авиации и формируют основу для создания перспективных воздушных судов. Это «более электрический самолет», водородные топливные элементы, аддитивное производство, цифровые двойники и многое другое. Обеспечение качества авиационной техники, соответствующего мировому уровню, стало возможным благодаря гармоничному единению традиций, производственного мастерства и эффективного взаимодействия с научно-испытательной базой, включая многолетнее сотрудничество с ГосНИИАС. Научной опорой в разработке новых гражданских самолетов стали научно-технический задел института и прикладные исследования, проводимые на уникальной испытательной базе, оснащенной высокотехнологичными комплексами моделирования.

Наиболее ярким примером партнерства стало создание уникальных комплексов – «Железной птицы» и «Электронной птицы» – универсальных моделирующих стендов, которые воспроизводят все ключевые системы отечественных воздушных судов. Эти комплексы, разработанные в ГосНИИАС, позволили ОАК в кратчайшие сроки отработать тысячи критических режимов, выявить и устранить потенциальные проблемы задолго до первого полета, а также свести к минимуму риски для летчиков-испытателей.

В эту памятную дату хочется отметить, что ОАК – это в первую очередь команда талантливых конструкторов, инженеров и рабочих, каждый из которых вносит свой значительный вклад в поддержание и укрепление статуса России как великой авиационной державы.

Дорогие коллеги, от лица коллектива ГосНИИАС и от себя лично желаю новых открытий, неиссякаемой творческой энергии, смелости в инновационных решениях и стойкости перед любыми вызовами. И пусть ваши имена – имена создателей новейших российских самолетов – будут навсегда запечатлены в истории мировой авиации.

С уважением и теплыми пожеланиями в честь двадцатилетия – коллегам, сотрудникам, ветеранам и всем, кто причастен к великому делу отечественного авиастроения,

С.В. Хохлов,
генеральный директор ФАУ «ГосНИИАС»

Публичному акционерному обществу «Объединенная авиастроительная корпорация» – 20 лет!



Коллектив Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова сердечно поздравляет руководство и работников ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» с юбилеем!

От коллектива Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова и от себя лично сердечно поздравляю всех работников и ветеранов предприятия, со знаменательным юбилеем – 20-летием со дня основания ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация»!

За эти годы корпорация прошла славный путь, успешно выполняя задачи сохранения и развития научно-производственного потенциала авиастроительного комплекса Российской Федерации, обеспечения безопасности и обороноспособности государства, концентрации интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов для реализации перспективных программ создания авиационной техники.

Казалось бы, 20 лет – для организации юный возраст, когда сложно оценить масштаб достижений. Особенно если речь идет о таких долгосрочных технологических проектах, как создание новых видов авиационной техники. Но сегодня ОАК является одним из крупнейших игроков на мировом рынке авиастроения. Предприятия, входящие в структуру корпорации, производят самолеты таких всемирно известных брендов, как «Су», «МиГ», «Ил», «Ту», «Як», «Бе», а также новые – SJ-100 и МС-21.

Без ОАК невозможно себе представить судьбу авиации России: она вносит серьёзный вклад в укрепление обороноспособности России, занимаясь разработкой, производством, испытаниями и сопровождением эксплуатации, модернизацией, гарантийным и сервисным обслуживанием авиационной техники гражданского и военного назначения, а также подготовкой кадров и повышением квалификации летного состава.

Огромную роль для современного авиастроения играет качественное и ритмичное выполнение ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» своих обязательств по контрактам в рамках государственного оборонного заказа. Умение корпорации эффективно выстраивать и развивать партнерские взаимоотношения с авиакомпаниями и другими ключевыми эксплуатантами российской техники, сохранять и приумножать научно-производственный потенциал авиапрома, консолидировать ресурсы для разработки и выпуска перспективных, востребованных рынком передовых авиационных комплексов нового поколения пользуется заслуженным уважением в отраслевом сообществе.

ЦИАМ гордится многолетним партнёрством с вашей организацией, высоко оценивая компетентность её специалистов и их вклад в прорывные инженерные и технологические решения, которые позволяют отечественному производственному комплексу с каждым годом умножать свой потенциал, становиться мощнее и эффективнее. Совместные усилия, способствующие успешной реализации сложных и интересных проектов, а также решение непростых задач по созданию высокотехнологичной техники в интересах страны надолго объединили наши трудовые коллективы.

В день 20-летнего юбилея от всей души желаю коллективу ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» эффективных стратегических решений, процветания, благополучия и реализации всех намеченных планов!

С наилучшими пожеланиями,
генеральный директор ФАУ «ЦИАМ им. П.И. Баранова»
А.Л. Козлов

ПРОФЕССИОНАЛ С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

К 75-летию Александра Яновича Книвеля

4 ноября 2026 года семидесятипятилетний юбилей отметил Александр Янович Книвель – известный и авторитетный авиационный специалист и руководитель.

Практически вся профессиональная деятельность юбиляра связана с отечественной авиацией: после окончания в 1974 году Московского физико-технического института он занимался научной деятельностью в ведущем центре мировой авиационной науки – ЦАГИ имени Н.Е. Жуковского. В ЦАГИ он изучал вопросы каталитической активности различных материалов поверхностей теплозащиты летательных аппаратов при взаимодействии с плазменными потоками, возникающими при входе летательных аппаратов в атмосферу. За эти работы Александру Книвелю была присуждена премия ЦАГИ. Результаты научной деятельности с участием А.Я. Книвеля были использованы при создании многоразового космического корабля «Буран».

В 1983 году Александр Книвель был переведён в Министерство авиационной промышленности СССР, где до 1991 года работал ведущим инженером, начальником отдела, заместителем начальника Главного управления по развитию экспериментальной базы предприятий авиационной промышленности. Он отвечал за создание научно-технического задела для перспективной авиатехники, подготовку заключений по соответствию ТЗ и контроль выполнения опытно-конструкторских работ для комплекса «Энергия – Буран», самолётов МиГ-29, Су-27, Ил-96-300, Ту-204, вертолётов Ми-28, Ка-50, Ка-29, двигателей АЛ-31, РД-33, ПС-90, ТВД-1500 и др.

В 1990 гг. А. Я. Книвель работал на руководящих должностях в Минпроме, Роскомоборонпроме, Госкомоборонпроме России. Занимался решением актуальных вопросов развития отечественной авиационной промышленности. Именно он отвечал за разработку и реализацию при переходе на новый порядок финансирования первой Государственной программы развития гражданской авиационной техники России до 2000 года.

Значителен вклад А.Я. Книвеля внёс в становление отечественной авиационной выставочной деятельности. Он координировал работу по проведению «Мосаэрошоу-1992», а затем авиасалонов МАКС в 1993–1997 гг., за что был награждён орденом «Дружбы».

Александр Книвель координировал работу НИИ авиапрома по созданию новых российских норм лётной годности самолётов и вертолётов, гармонизированных с американскими FAR. Это в итоге позволило подписать Межправительственное соглашение России и США по безопасности полётов (BASA).

Значительный вклад Александр Янович внес в успешное завершение работ по получению сертификатов типа самолётов Ил-96-300, Ил-96Т (в РФ и США), Ил-114, Ил-103, Ту-204, Су-29, Авиатика-МАИ-890, вертолётов Ми-34С, Ми-26ТС, Ми-171А, Ми-172А.

В период 2010-х гг. А.Я. Книвель работал первым заместителем председателя Межгосударственного авиационного комитета. С его активным участием было подготовлено рабочее Соглашение по летной годности между МАК и EASA.

С 2015 года Александр Янович Книвель – исполнительный директор ФАУ «Авиационный регистр России» по сертификации разработчиков и изготовителей гражданской авиационной техники и БАС. В области сертификации он является одним из ведущих отечественных экспертов.

Его статьи по актуальным вопросам развития авиационной отрасли, в том числе в сфере сертификации и безопасности полётов, публикуемые в Международном авиационно-космическом журнале «АвиаСоюз», вызывают большой интерес. Александр Янович – один из инициаторов создания и многолетний председатель Редакционного совета этого авторитетного издания.



За большие заслуги в развитие отечественной авиации Александр Книвель удостоен Ордена Дружбы и многих отраслевых наград и почётных званий. Лауреат премии Правительства России в области науки и техники, академик Академии наук авиации и воздухоплавания.



А.Я. Книвель, В.К. Глухих, В.М.Чуйко (слева направо), авиасалон ILA, 1994 г.

Уважаемый Александр Янович!

От всего сердца поздравляю Вас с замечательным юбилеем! Здоровья, благополучия, активного долголетия и успехов в Вашей профессиональной деятельности!

Президент Академии наук авиации и воздухоплавания, президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» В.М. Чуйко



Россия и Индия – горизонты партнерства в гражданском авиастроении

Сотрудничество России и Индии в области авиастроения традиционно концентрировалось вокруг проектов военно-технического сотрудничества, самым масштабным из которых является лицензионное производство на индийских мощностях многоцелевых истребителей Су-30МКИ. Однако теперь, после насыщенных важными новостями выставок Wings India и «ИННОПРОМ. Индия», для Объединенной авиастроительной корпорации открылись серьезные перспективы и в гражданской сфере.

РОССИЙСКИЕ КРЫЛЬЯ НАД НЬЮ-ДЕЛИ

На международной выставке «ИННОПРОМ. Индия», состоявшейся в Нью-Дели с 9 по 11 сентября, Объединенная авиастроительная корпорация Госкорпорации Ростех представила линейку полностью отечественных гражданских самолетов нового поколения.

В частности, на совместном с Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК) стенде были представлены модели регионального турбовинтового самолета Ил-114-300, ближнемагистрального SJ-100 и среднемагистрального МС-21. ОДК продемонстрировала полноразмерный двигатель ПД-8 для SJ-100.

Представленная на выставке линейка самолетов, по оценке ОАК, может полностью закрыть потребности местных авиакомпаний. Ил-114-300 будет способствовать развитию региональных перевозок с небольших аэродромов в рамках программы UDAN (Ude Desh ka Aam Naagrik – Пусть простые граждане страны летают). SJ-100 может использоваться для перевозок из мегаполисов в региональные центры и небольшие города, а МС-21 – эксплуатироваться на наиболее загруженных магистральных маршрутах.

«*Мы продолжаем работу в ключе, заданном на январской выставке Wings of India. За прошедшие полгода мы значительно продвинулись в переговорах и вышли на ряд соглашений по Ил-114-300, которые подпишем на «ИННОПРОМ. Индия». Возможности ОАК и других предприятий Ростеха позволяют предлагать индийским партнерам не отдельные продукты, а комплексную промышленную кооперацию – от поставок авиационной техники до локализации производства и технологического партнерства. Наглядный пример такого сотрудничества – наш проект по локализации производства SJ-100 совместно с корпорацией HAL. На сегодняшний день мы согласовали лицензионное соглашение более*

MINISTRY OF INDUSTRY AND TRADE OF RUSSIA

वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय
MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY
सत्यमेव जयते

CII
Confederation of Indian Industry

Partnership Takes Flight: Towards Atmanirbhar Bharat through Regional Aviation Projects



чем на 80%, планируем подписать его в ближайшее время. На предстоящей выставке AeroIndia 2027 рассчитываем заключить договор с первым индийским эксплуатантом», – отметил генеральный директор ПАО «ОАК» **Вадим Бадеха**.



Также в рамках деловой программы «ИННОПРОМа» ОАК провела специальную сессию «Крылья партнерства: на пути к «самодостаточной Индии» через проекты в сфере региональной авиации». На мероприятии была представлена концепция использования российских машин для развития авиаперевозок в Индии, включая возможности ОАК по локализации производства и послепродажного обслуживания самолетов и их компонентов.

КУРС – НА ЗАВОЕВАНИЕ РЫНКА

На «ИННОПРОМ. Индия» ОАК подписала с местными авиакомпаниями соглашения о поставке региональных турбовинтовых самолетов Ил-114-300. В общей сложности планируется поставить 85 машин.

Было заключено соглашение о намерениях на поставку 50 самолетов в интересах авиакомпании Pinnacle Air. С компанией Sleek Aviation был подписан меморандум о взаимопонимании, предполагающий поставку 35 самолетов, а также открытие на базе эксплуатанта учебного центра с полнопилотажным тренажером.

«*Индия обладает значительным потенциалом для развития региональных авиаперевозок, и Ил-114-300 хорошо отвечает задачам расширения маршрутной сети и повышения транспортной доступности. Достигнутые сегодня договоренности подтверждают интерес индийских авиакомпаний к российскому самолету и открывают новые возможности для нашего сотрудничества*», – сообщил заместитель министра промышленности и торговли РФ **Геннадий Абраменков**.

«*Ил-114-300 – полностью российская машина, где всё – от авионики до двигателей ТВ7-117СТ-01 – производится на наших предприятиях. Самолет получился современный, комфортный и надежный. Неудивительно, что интерес к нему есть не только в России, но и за рубежом. Использование Ил-114-300 на местных авиалиниях будет способствовать реализации национальной программы UDAN (Ude Desh ka Aam Naagrik –*





Пусть простые граждане страны летают), направленной на повышение доступности авиаперевозок и предусматривающей открытие новых региональных аэропортов по всей Индии. Помимо пассажирских перевозок, самолет может быть задействован для доставки почты и грузов, проведения медицинских и спасательных операций», – отметил заместитель генерального директора Госкорпорации Ростех **Дмитрий Леликов**.

Графики поставок воздушных судов, а также условия их техобслуживания и обязательства по локализации тех или иных компонентов Ил-114-300 планируется закрепить в рамках отдельных договоров с заказчиками.

«*Сегодняшние подписания – результат большой работы, которая началась после презентации самолета Ил-114-300 на выставке Wings of India в январе этого года. Мы увидели большой интерес к этой машине со стороны местных эксплуатантов, и сегодня он был закреплен в соглашениях. Первые твердые контракты мы планируем заключить до конца текущего года. По мере развития нашего сотрудничества мы готовы будем двигаться дальше и переходить в формат индустриального партнерства по сервису, техобслуживанию, обучению персонала и даже локализации производства Ил-114-300 в Индии*», – подчеркнул глава ПАО «ОАК» **Вадим Бадеха**.

Кроме того, ОАК ожидает заключения сделки по самолетам SJ-100 с индийской корпорацией HAL в ближайшее время.

«*По Superjet у нас есть местный партнер HAL, Hindustan Aeronautics Limited, с которым мы производим здесь самолеты Су-30 и Ми-29. Я думаю, что мы до конца года с ними подпишем уже твердый лицензионный договор*», – приводит ТАСС слова **Вадима Бадехи**.

Ранее, в январе 2026 г., в рамках Международной авиационной выставки Wings India 2026 в аэропорту Бегумпет (Хайдерабад) Объединенная авиастроительная корпорация и корпорация HAL подписали договор о совместной деятельности, регламентирующий сотрудничество по производству Superjet-100 в Индии.

Кроме того, в Хайдарабаде ОАК и индийская компания Flamingo Aerospace объявили о стратегическом партнерстве и заключили предварительное соглашение о поставке шести самолетов Ил-114-300. Сообщалось, что в рамках договоренностей ОАК предоставит Flamingo Aerospace дорожную карту развития авиационных компетенций. Это позволит индийской компании поэтапно наращивать возможности сборки, модификации, технического обслуживания, ремонта и капитального ремонта самолетов, а также развития инфраструктуры. Соглашение отражает готовность сторон к развитию в Индии устойчивых долгосрочных авиационных проектов после подписания окончательных соглашений и получения разрешений регулирующих органов, отмечали в ОАК.

«*Индийский рынок авиаперевозок растет самыми быстрыми темпами в мире – ежегодно на 11%. Сегодня он является третьим по величине. Это создает предпосылки для коммерческого успеха наших самолетов в регионе*», – заявил в январе **Вадим Бадеха**.

МИНПРОМТОРГ: СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ВНИМАНИЕ ИНДИИ

Министр промышленности и торговли Российской Федерации Антон Алиханов в рамках рабочей программы на выставке «ИННОПРОМ. Индия» встретился с министром гражданской авиации Индии Раммоханом Найду и принял участие в сессии «Крылья партнерства: на пути к «самодостаточной Индии» в сфере региональной авиации». В ходе встречи Антон Алиханов отметил активное развитие межведомственного диалога и взаимодействия между ОАК и индийской государственной корпорацией HAL, в том числе по проекту локализации производства самолетов SJ-100 в Индии. По оценке HAL, потребность индийских авиакомпаний в самолетах этой модели может составить до 300 воздушных судов, отмечается на сайте Минпромторга.

«*Наше предложение носит комплексный характер, оно включает переоснащение производственных мощностей,локализацию производства*



комплектующих для ремонта, технического обслуживания и сборки самолета, обучение индийских специалистов. В перспективе подобный подход может быть применен и по самолетам Ил-114-300», – сообщил **Антон Алиханов**.

Кроме того, глава Минпромторга России выразил готовность к сотрудничеству в области двигателестроения и аэродинамических исследований. Перспективным направлением взаимодействия также является развитие аэропортовой инфраструктуры. Российская сторона представила индийским партнерам возможности отечественных компаний в области производства специализированного оборудования, строительства и модернизации аэропортов.

В ходе сессии «Крылья партнерства: на пути к «самодостаточной Индии» в сфере региональной авиации» Антон Алиханов рассказал о масштабном технологическом перевооружении российских авиастроительных заводов и создании отечественных компетенций в производстве критически важных компонентов и систем.

«*Основная цель – устранить зависимость от поставок критически важных технологий и компонентов из-за рубежа, обеспечить технологический суверенитет в этой стратегической отрасли отечественной экономики. Нам удалось заместить импортные двигатели, авионику, бортовые системы, программное обеспечение, комплектующие и материалы. В итоге все новые самолеты, которые уже выходят на рынок и скоро пойдут в серию – полностью российские. Могу с уверенностью сказать, что благодаря большой работе наших конструкторов и производителей, мы на сегодня обладаем компетенциями мирового уровня. Это касается даже тех систем, которые выпускают единственные глобальные производители*», – подчеркнул **Антон Алиханов**.

По словам министра, накопленный российской промышленностью опыт может стать основой для нового этапа индустриального сотрудничества с Индией.

«*По сути, мы с нашими индийскими партнерами можем открыть новую страницу индустриального сотрудничества, запустить масштабную инициативу, направленную как на развитие новых технологических компетенций, так и на обеспечение транспортной безопасности и связанности регионов наших стран*», – заявил глава Минпромторга.

Нет сомнений, что, учитывая мощный бэкграунд российско-индийского сотрудничества в сфере боевой авиации, можно ожидать и серьезных успехов в деле реализации двусторонних проектов Москвы и Нью-Дели по направлению гражданской авиации.



В статье использованы фото ПАО «ОАК»

«Аэрофлот» и Ростех заключили контракт на поставку 90 самолетов МС-21

Крупнейший в истории российской гражданской авиации контракт на поставку и послепродажное обслуживание отечественных авиалайнеров МС-21 подписан 18 сентября в Москве. В торжественной церемонии принял участие президент России Владимир Путин, а также глава Минпромторга России Антон Алиханов и глава Минтранса России Андрей Никитин.

Контракт подписали «Аэрофлот» и три компании Госкорпорации Ростех – Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), лизинговая компания «Авиакапитал-Сервис» и Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК).

По условиям сделки авиакомпания получит 90 среднемагистральных самолетов МС-21 в период с 2029 по 2032 год. В договор включена стоимость воздушных судов, авиатренажеров, услуг по подготовке летного состава, послепродажное обслуживание на срок 22 года.

«*Сегодня мы делаем очередной значимый шаг в реализации комплексной программы развития гражданской авиации. Среднемагистральный самолет МС-21-310 создается с учетом самых современных требований к экономичности, эксплуатационной эффективности и комфорту пассажиров. И в следующем году он будет сертифицирован*», – сказал **Антон Алиханов**.

В документе четко разделены обязательства всех сторон – поставка, лизинг, полное техническое сопровождение воздушных судов. Авиаперевозчик максимизирует коммерческий налет МС-21,



а поставщик и провайдер послепродажного обслуживания обеспечат исправность и техническую доступность новых лайнеров.

«*Данный контракт во многом определяет будущее российского самолётостроения и гражданской авиации. Это касается не только производства воздушных судов: совместными усилиями мы с партнерами выстроим максимально эффективную систему послепродажного обслуживания российских лайнеров. С нетерпением ожидаем поступления самолетов и уже готовы приступить к подготовке персонала на новый тип – пилотов, бортпроводников, инженеров. Для «Аэрофлота» большая честь быть стартовым эксплуатантом МС-21. На протяжении 103-летней истории наша авиакомпания ставит на крыло новейшую отечественную авиатехнику, и мы с гордостью продолжаем эту добрую традицию через годы.*







Именно наши пассажиры первыми оценят комфорт и надежность российского лайнера», – рассказал генеральный директор ПАО «Аэрофлот» **Сергей Александровский**.

МС-21 – среднемагистральный пассажирский самолет нового поколения вместимостью до 211 пассажиров. Лайнер создан на базе самых современных технологических решений и ориентирован на наиболее востребованный сегмент рынка пассажирских перевозок. Передовая аэродинамика, двигатели ПД-14 и системы последнего поколения обеспечивают ему высокие летно-технические характеристики и новый уровень комфорта для пассажиров и экипажа. Самолет имеет увеличенные иллюминаторы, более широкий проход между рядами кресел, более вместительные багажные полки.

После санкций 2022 года и отказа западных партнеров от сотрудничества лайнер пришлось пересобрать заново: для самолета было создано порядка 80 отечественных систем и агрегатов, включая двигатели.

«*Ни одна страна в мире сегодня не производит гражданские самолеты сама. Американские и европейские производители работают в кооперации с иностранными поставщиками. Авиационные двигатели выпускают всего 4 страны, не считая России. Наша страна, благодаря поддержке президента и правительства, смогла все сделать сама в рекордные сроки. Вместе с тем для промышленности важны контракты, в которых четко зафиксированы условия поставки: количество самолетов, сроки, цена. Ведь производство пассажирского лайнера – длительный и дорогостоящий процесс, который занимает от полутора до двух лет. Контракт с «Аэрофлотом» обеспечивает понятную загрузку на годы вперед и создает основу для планомерного наращивания серийного производства*», – прокомментировал генеральный директор Госкорпорации Ростех **Сергей Чемезов**.

Первая поставка самолетов по новому контракту состоится в 2029 году. В 2027-2028 годах «Аэрофлот» получит первую партию из 18 лайнеров МС-21 по договору, который был подписан в 2023 году. Контракт, подписанный сегодня, обеспечивает полное техническое сопровождение всех 108 лайнеров МС-21 в течение 22 лет с момента поставки. Кроме того, авиакомпании передадут полнопилотажные и процедурные тренажеры для обучения летного состава. Также договором предусмотрена подготовка технического персонала, предоставление программного обеспечения для обслуживания воздушных судов и другие услуги послепродажного сервиса.

«*С нашим ключевым эксплуатантом мы будем выстраивать стратегическое партнерство, направленное на всестороннее обеспечение эффективного ввода в эксплуатацию нового воздушного судна – это не только самолеты, но и послепродажное обслуживание, ремонты, обучение персонала. Уверен, совместными усилиями мы сделаем МС-21 настоящим флагманом российской гражданской авиации*», – отметил генеральный директор ПАО «ОАК» **Вадим Бадеха**.

Фото ПАО «ОАК»

По материалам пресс-службы Госкорпорации Ростех





СОЗИДАТЬ – ЭТО ПРИЗВАНИЕ:

95 лет ВИКТОРУ ЧУЙКО

23 ноября свой 95-летний юбилей отмечает Виктор Михайлович Чуйко, президент Академии наук авиации и воздухоплавания, доктор технических наук, профессор, заместитель министра авиационной промышленности СССР по двигателестроению (1984–1991 гг.), президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (1991 г. – н.в.), лауреат Премии Совета министров СССР, лауреат Премии правительства РФ и Государственной премии Украинской ССР в области науки и техники, председатель редакционного совета Национального авиационного журнала «Крылья Родины».

ЖИЗНЬ – АВИАСТРОЕНИЮ

Виктор Михайлович Чуйко родился 23 ноября 1931 года в с. Кременчуг-Константиновском, в Кабардино-Балкарии. Своего отца, Михаила Дмитриевича, Виктор помнит только по фотографиям: он умер, когда мальчику было всего 1,5 года. Маме, Мавре Захаровне, не пришлось воспитывать Витю одной, благо рядом жили бабушки и дедушки. С благодарностью вспоминает Чуйко и трех старших теть по отцовской линии – Ксению, Марию и Любовь. Они принимали участие в воспитании и становлении Виктора.



Сельский парень Витя Чуйко. Ученик 7-го класса. 12 августа 1946 года

Перед войной отца Виктору заменил отчим – Федор Волошин. И мама радовалась крепнувшей дружбе отчима с сыном. Однако эта радость длилась недолго. Отчим ушел на фронт, и вскоре в дом пришла «похоронка». Виктору пришлось взять на себя все тяготы нелегкой жизни. А Мавра Захаровна делала все, чтобы ее сын рос честным и здоровым, чтобы не потерял на жизненных ухабах веру в справедливость и тягу к знаниям.

В школьные годы Виктор Чуйко увлекся фотографией, литературой, причем любил как прозу, так и поэзию. Особенно близко ему было творчество Лермонтова. Ответ прост: это связано с местом жительства Михаила Юрьевича. Но связать свою судьбу решил с моторами.

В 1950 году Виктор Чуйко окончил Кременчуг-Константиновскую среднюю школу с золотой медалью. Это была первая медаль за всю историю существования школы. А на всю Кабардино-Балкарскую АССР в тот год оказалось всего десять медалистов – и золотых, и серебряных. Об этом Виктор узнал в Нальчике на слете выпускников, где министр просвещения Кабардино-Балкарской АССР в своем докладе процитировал абзац из сочинения десятиклассника.

Виктор Михайлович никогда не забывал о своей сельской школе. И сегодня по мере своих возможностей помогает ей.



С мамой. 1958 год. Запорожье

Когда Виктору вручили золотую медаль и аттестат зрелости, дающий право поступать без экзаменов в любой вуз страны, необходимо было определиться, куда же ехать. «*А это уж тебе решать*», – сказала мать.

Виктора с детства привлекала авиация, а самые известные авиационные институты тогда располагались в Москве, Самаре и Харькове. Ближе всех к Северному Кавказу был Харьковский авиационный институт. Возможно, это и предопределило выбор Чуйко. Ведь раньше он еще никогда не уезжал из дома так далеко. К тому же из Прохладного или Минеральных Вод в Харьков можно было добраться без пересадки, что для сельского паренька тоже было немаловажно.

«*В конце июня я отправил документы в ХАИ, а в августе получил уведомление из института о зачислении меня, золотого медалиста, на первый курс моторного факультета*».

Сегодня Виктор Михайлович с удовольствием рассказывает о полных яркими событиями и впечатлениями годы учебы в институте, а также о талантливых преподавателях и наставниках, передающих студентам глубокие знания и навыки профессионального мастерства. Особенно дороги ему дух коллективизма, взаимопонимание и взаимовыручка, которые Чуйко бережно хранит всю жизнь.

Шел 1950-й год. Первый курс обучения в ХАИ для студента Виктора Чуйко оказался непростым. Трудности в основном были связаны с тем, что он окончил сельскую школу, которая своим материально-техническим обеспечением значительно уступала городским. К тому же своей скромностью и стеснительностью Виктор заметно отличался от бойких городских ребят. А еще Виктор Чуйко принадлежит к поколению, которое подставило свои еще не окрепшие плечи под тяготы войны, к тому поколению, сердце которого изранено гибелью близких и родных на фронтах Великой Отечественной.

«*Когда я впервые приехал в Харьков, он еще лежал в руинах,* – вспоминает Виктор Михайлович. – *Это было трудное время. Есть хотелось постоянно. Родители присылали студентам продуктовые посылки, это становилось праздником для всех обитателей комнаты: обычно половина посылки сразу же выкладывалась на общий стол. Присылала посылки и моя мама, так как ничем другим помочь мне не могла. Годы учебы были насыщены не только упорством в обучении, но и активной общественной работой. Занимались в кружках художественной самодеятельности, спортом. Большой популярностью пользовались субботние вечера отдыха в стенах института*».



Комсомольское бюро моторного факультета ХАИ. Апрель 1955 года

На комсомольской работе нашли друг друга Виктор Михайлович и его будущая супруга. Галина Борисовна отвечала в комитете комсомола за шефскую работу. Крепнущие чувства привели к тому, что на последнем курсе они поженились, и факт создания семьи в какой-то степени сыграл свою роль при распределении. Для молодой семьи вопрос о собственном жилье был немаловажным, поэтому, когда А.М. Люлька, в конструкторском бюро которого Чуйко проходил преддипломную практику, предложил ему работу, не обеспечив жильем, Виктор Михайлович ответил вежливым отказом. Однако на взаимоотношения с Архипом Михайловичем это никак не отразилось. Впоследствии они только укрепились, когда после успешной деятельности в запорожском машиностроительном конструкторском бюро «Прогресс» Виктора Михайловича перевели в Москву, в Министерство авиационной промышленности, заместителем начальника третьего главного управления по опытным двигателям.

Но все это будет потом. А в середине 50-х на повестке дня у студента ХАИ Чуйко – защита диплома. Дипломный проект Виктор Михайлович, конечно, защитил на «отлично». Пришло время прощаться с институтом. При распределении на работу молодая семья Чуйко получила направление в недавно созданное Запорожское КБ завода № 478, где молодым специалистам обещали сразу предоставить жилье.



В ХАИ Виктор встретил свою судьбу. Галина Кубикова (будущая супруга) и Виктор на 5-м курсе

Весной 1956 года семья Чуйко с двумя чемоданами переехала в Запорожье.

Вместе с Виктором Михайловичем и Галиной Борисовной на завод № 478, в частности в ОКБ А.Г. Ивченко, по распределению прибыло около 20 выпускников ХАИ. Среди них – А.П. Щёлок, Б.Г. Резник, К.Н. Видута, В.П. Крамной, А.С. Кудря, Э.Г. Булавин, М.А. Савранский и другие молодые специалисты. Многие из них потом составили костяк творческих коллективов ОКБ и завода, возглавив крупные направления их деятельности, определили деловой почерк предприятий.

Виктора Михайловича принимал на работу заместитель директора завода П.В. Филоненко. В трудовой книжке Чуйко записано, что он принят на работу на завод № 478 инженером-конструктором в ОКБ. Через десяток лет ОКБ стало самостоятельной организацией – ОКБ-478 (это номер завода). Позже ОКБ получило свой п/я – № 57.

Конец 40-х и 50-е годы прошлого столетия стали эрой перехода авиации с поршневых на газотурбинные двигатели. Запорожское ОКБ несколько запаздывало с таким переходом в силу выполнения важных правительственных постановлений по созданию поршневых моторов для вертолётов и самолётов спецавиации. Вопрос перехода на рельсы создания газотурбинных двигателей стоял чрезвычайно остро.

Трудовая деятельность В.М. Чуйко в качестве руководителя началась с конструкторской бригады по запуску газотурбинных двигателей. В 1959 году он был назначен заместителем начальника вновь созданной бригады запуска, а через полтора года – ее начальником.



Бригада запуска ЗМКБ «Прогресс»

В те годы в Советском Союзе процесс запуска ГТД был мало изучен. Благодаря инициативе в поиске решений бригадой и лично В.М. Чуйко за короткое время был разработан и внедрен комплекс мероприятий, значительно улучшивших запуск двигателя АИ-20 и снявших остроту проблемы.

Всегда нацеленный на новые решения, В.М. Чуйко выступил с инициативой разработать для двигателя АИ-20 воздушную систему запуска как наиболее простую, легкую и имеющую большие возможности в сравнении с громоздкой электрической. В 1960 году под руководством Виктора Михайловича была завершена разработка первой в СССР воздушной системы запуска двигателей АИ-20 на самолете Ил-18.

Тогда же судьба свела Виктора Михайловича с Владимиром Константиновичем Коккинаки – выдающимся летчиком XX века. Надо было провести испытания новой пусковой системы двигателей АИ-20 на самолёте Ил-18 при крайних температурах воздуха – от +40 до -25 °С. На Север, в Амдерму, полетел Федор Михайлович Муравченко. Там при -25 °С все прошло нормально. 8 апреля 1959 года Чуйко с Коккинаки полетел в Ашхабад. Вылетели около двух часов ночи из ЛИИ, температура воздуха была -6 °С. Когда через пять часов полета приземлились в Ашхабаде, там уже сияло солнце, и Чуйко обратил внимание, что справа вдоль полосы туркмен в меховой шапке гнал овец. На улице было +28 °С. Согласно программе, сразу после посадки провели запуск «горячего» двигателя. Потом через два часа при температуре воздуха +38 °С провели запуск «холодного» двигателя – все было в норме.

Виктор Михайлович Чуйко выделялся среди своих коллег масштабностью мышления и государственным подходом в решении тех или иных проблем. Не случайно В.А. Лотарев принял решение назначить Виктора Михайловича заместителем главного конструктора по серийному производству.

«*18 июня 1970 года на заседании коллегии Минавиапрома, которое вел Петр Васильевич Дементьев, меня утвердили в должности заместителя главного конструктора по серийному производству*».

Было тогда Виктору Михайловичу неполных 39 лет! Но работа предстояла непростая, учитывая сложный характер генерального директора Запорожского моторного завода В.И. Омельченко.

Получив новое назначение, Виктор Михайлович много времени уделял знакомству со службами серийного завода, его специалистами. Без знания специфики металлургических цехов, служб УГМет, УГК, СКО, механических цехов, механосборочного производства невозможно было бы решать спорные вопросы, возникающие в серийном производстве. Иногда приходилось долго искать нелегкие решения, устраивающие как конструкторов, так и производственников.

В серии на тот момент помимо турбовинтовых двигателей семейства АИ-20 и АИ-24 шло широкое изготовление двухконтурных двигателей АИ-25 и АИ-25ТЛ. Происходило освоение производства авиадвигателей нового поколения: самого мощного в мире турбовального двигателя Д-136 и чуть позже – Д-18Т. И все вопросы Виктор Михайлович решал с энтузиазмом и чувствовал себя на высоте. Он легко сходился с людьми, и это помогало ему решать дела на самом высоком уровне.

В это время начинается научная деятельность Чуйко. Он защитил диссертацию и стал кандидатом технических наук.

«*Мне трудно отделить свою жизнь от жизни большой и дружной производственной семьи, многие из членов которой были выпускниками ХАИ,* – говорит Виктор Михайлович. – *В их числе – первый заместитель Ивченко, а позже генеральный конструктор ЗМКБ «Прогресс» Владимир Алексеевич Лотарев, который был одним из самых почитаемых наставников Федора Михайловича Муравченко*».

1 сентября 1979 года начался новый этап в жизни Виктора Чуйко. Его перевели в Министерство авиационной промышленности заместителем начальника третьего главного управления по опытным двигателям.

Уже в марте 1981 года В.М. Чуйко назначают главным инженером 3 ГУ МАП, а в августе 1984 года – заместителем министра авиационной промышленности. В этой должности Виктор Михайлович проработал почти 9 лет, пользовался огромным авторитетом и уважением со стороны директорского корпуса. А директора заводов и руководители КБ были заслуженными людьми с авторитетом и регалиями: многие из них имели звания Героев Социалистического Труда.



Перед центром Драйдена,
НАСА, Калифорния, США, 1987 год

«*Мне повезло в жизни*, – говорит Виктор Михайлович, – *что довелось работать, общаться с плеядой выдающихся конструкторов, директоров заводов. Мне пришлось работать с Сергеем Владимировичем Ильюшиным, особенно тесные деловые отношения сложились с Генрихом Васильевичем Новожиловым, с Олегом Константиновичем Антоновым, Александром Сергеевичем Яковлевым. Скажу прямо, было у кого поучиться. В Министерстве авиационной промышленности были Макар Михайлович Лукин, Сергей Васильевич Ворожбеев, начальником третьего моторного главка был Степин Михаил Николаевич, главным инженером главка – Дегтярев Абрам Львович. Это были выдающиеся личности. Особенно запомнилась встреча с Петром Васильевичем Дементьевым на совещаниях и коллегиях МАП, с работниками аппарата правительства СССР Н.С. Строевым, В.В. Саранцевым и др.*».

ПРЕЗИДЕНТ АССАД

В конце 80-х гг. началась перестройка. Она коснулась и аппарата управления. Стали сокращать численность работников министерства. Чуйко создает рабочую группу из профессиональных юристов, которая работает над созданием структуры, которая будет координировать работу авиационного двигателестроения в новых условиях. Так родилась АССАД – Международная ассоциация «Союз авиационного двигателестроения». Это добровольный союз разработчиков и изготовителей высокотехнологичной и наукоемкой продукции, основу которой составляют двигатели для самолетов, вертолетов, ракетно-космической техники, речных и морских судов, энергетические и газоперекачивающие комплексы, агрегаты и комплектующие к двигателям, а также широкая номенклатура товаров широкого спроса.



Учредители АССАД после подписания договора
в 1991 году

Ассоциация, ставшая координационным центром деятельности двигателестроительных предприятий пространства бывшего СССР, была создана в феврале 1991 года по инициативе 58 организаций и зарегистрирована 31 мая 1991 года (свидетельство Московской регистрационной палаты № 003.076). В настоящее время в АССАД входят 74 фирмы различного профиля и форм собственности из России и Беларуси.

Почему ассоциация? Этот выбор Чуйко аргументировал так: «*Форма «ассоциация» хороша тем, что она никому не навязывает определенных решений, а позволяет на основании анализа проблем вырабатывать предложения, обсуждать их с участниками и эти предложения делать предложениями самих этих участников*».

Главную задачу АССАД можно сформулировать как сохранение и приумножение лучших традиций отечественных конструкторских и технологических школ.

Именно АССАД первой предложила разработать Федеральную целевую программу возрождения отечественного авиастроения до 2020 года с разделом «Двигателестроение» с опережающими темпами разработки двигателей.

На первом же заседании В.М. Чуйко избрали президентом и генеральным директором Ассоциации. Он и сегодня руководит АССАД, координирует все важнейшие направления ее деятельности. К их числу относится участие в международных выставках, конференциях, проведение научно-технических советов. Особое место занимает подготовка и регулярное проведение Международного форума двигателестроения (МФД) и Научно-технического конгресса по двигателестроению (НТКД). АССАД является организатором форума наряду с Минпромторгом России.



Подписание акта ГСИ двигателя АИ-222-25.
28 августа 2008 год, Москва

Под патронатом Чуйко проводятся работы, способствующие повышению престижа авиационного двигателестроения: присуждение званий «Почетный авиадвигателестроитель АССАД», «Заслуженный двигателестроитель АССАД», издание Каталога АССАД, серии книг «Созвездие» и т.д.

В Ассоциации сосредоточен большой научный потенциал – 8 НИИ, 6 вузов. Предприятия, входящие в ассоциацию, выполняют работы по авиационным и другим типам двигателей в течение всего их жизненного цикла. Это опытно-конструкторские, серийные, ремонтные организации, занятые созданием, производством, ремонтом и послепродажным обслуживанием авиационных двигателей и агрегатов к ним. Также членами ассоциации являются предприятия смежных отраслей промышленности – станкостроения, металлургии, приборостроения и др.

Ассоциация взаимодействует с государственными органами власти различного уровня, включая Аппарат Правительства РФ, Военно-промышленную комиссию РФ, Минпромторг России, Минобороны России, Минтранс России, Роскосмос, Межгосударственный авиационный комитет, Торгово-промышленную палату РФ и др.

ВО ГЛАВЕ АКАДЕМИИ

10 ноября 2022 г. в Москве, в Центральном институте авиационного моторостроения имени П.И. Баранова, состоялось общее собрание Академии наук авиации и воздухоплавания (АНАиВ), в ходе которого новым ее президентом единогласно был избран Виктор Михайлович Чуйко.

Академия наук авиации и воздухоплавания – межрегиональная общественная организация, объединяющая ведущих учёных и специалистов в области авиации и воздухоплавания. Основные задачи организации: формирование новых научных направлений в области авиации и воздухоплавания; участие в разработке целевых программ по направлениям в области авиации и воздухоплавания; содействие внедрению в экономику РФ научных достижений Российской академии наук (РАН); проведение научных конференций, симпозиумов и семинаров по исследуемым проблемам авиации и воздухоплавания. Очевидно, что избрание Виктора Михайловича Чуйко руководителем АНАиВ означало, что работа академии вышла на новый уровень.

«Во-первых, это личный мотив. Мы были друзьями с Генрихом Васильевичем Новожиловым, вторым президентом академии. Нас многое связывало, в том числе совместные работы в ОКБ Ильюшина. И из чувства глубочайшего уважения к нему, к его памяти я подумал, что будет очень нехорошо, если на Генрихе Васильевиче академия закончится. И когда ко мне пришел один из учредителей АНАиВ, Семинихин Николай Петрович, и предложил возглавить академию, я долго думал, зачем мне это надо. Но в итоге согласился. Прежде всего это память о Генрихе Васильевиче. А вторая причина – это необходимость иметь научную организацию, объединение ученых авиационной промышленности. И поэтому я взялся за это дело. Для меня руководство академией ничего не дает, никаких материальных благ, потому что это общественная организация, я работаю там на общественных началах. Но для меня







на первом месте находится развитие науки в авиационной отрасли», – такими словами ранее в интервью «Крыльям Родины» Виктор Михайлович описал свою мотивацию при назначении на пост главы АНАиВ.

По его словам, на момент его назначения академия «находилась в таком состоянии, что была включена в число ликвидируемых организаций». После прихода Виктора Чуйко АНАиВ была перерегистрирована в Минюсте, были решены другие вопросы. 15 февраля 2024 года была окончательно утверждена структура АНАиВ. Все отделения были укомплектованы.

Работа академии строится вокруг семи научных отделений: «Летательные аппараты»; «Двигатели авиационные и их промышленное применение»; «Воздухоплавание»; «Комплексы бортового оборудования»; «Цифровизация и инновационные технологии в авиации»; «Лётная годность и безопасность на воздушном транспорте»; «История авиации и воздухоплавания».

«*Прежде всего академия не должна быть оторвана от жизни. Для этого мы ввели институт индустриального партнера. Он заключается в том, что при каждом научном отделении у нас будут индустриальные партнеры – по самолетам, вертолётам, двигателям, агрегатам, авионики и т.д. Например, у индустриального партнёра появилось какое-то выдающееся изобретение, которое требует экспертизы, анализа, научного заключения, организации доработок и т.д. Индустриальный партнёр обращается в академию с предложениями провести все необходимые исследования. Академия (научное отделение академии, которое курирует данное направление) изучает вопрос, даёт свои заключения и рекомендации, осуществляет сопровождение данного изобретения. При необходимости организует координацию с Российской академии наук, выходит с предложениями к Правительству РФ. Предприятие (индустриальный партнёр АНАиВ) первым внедряет у себя данное изобретение и в результате получает конкретные преимущества перед другими. После этого оно по договору уже продает или передает другим структурам результаты внедрения. С другой стороны, если мы в процессе внедрения увидели, что в какой-то области не хватает теоретических разработок, мы обращаемся к коллегам в РАН с предложением продолжить в этом направлении тематику. Соответственно, задачи АНАиВ – это, прежде всего, прикладные вопросы. Хотя и глубокие фундаментальные исследования тоже могут иметь место, но с результатами практического внедрения*», – таким видит основное призвание АНАиВ ее президент.

Виктор Михайлович убежден, что академия должна стать «одной из главных научных площадок в авиационной отрасли, своего рода связующим звеном между фундаментальной наукой и непосредственно реальным сектором».

«*Наша задача – дать возможность не только практического внедрения научных результатов, но и возможность зарабатывать деньги по договорам через индустриальных партнеров. Если выразить в двух словах основную миссию академии, то наша цель – соединить задел великого прошлого с новейшими инновационными разработками, обеспечив прорыв в будущее*».













Важным направлением работы АНАиВ Виктор Чуйко считает и выстраивание взаимодействия с Российской академией наук.

«Для обеспечения связи с РАН на общем собрании мы избрали в состав президиума АНАиВ двух академиков РАН. Это Александр Александрович Иноземцев, создатель двигателя ПД-14, и Шахматов Евгений Владимирович, проректор по науке Самарского университета. Можно сказать, что РАН – это большой и очень значимый центр отечественной науки, но при этом система внедрения и достижения научных результатов на практике, на мой взгляд, разорвана. Соответственно, если мы получаем запрос от коллег из РАН, мы его рассматриваем в своем профильном отделении и, если видим, что это даст большой эффект, переходим к индустриальному партнеру, после чего он уже вместе с нами и с людьми из РАН претворяет эти замыслы в жизнь. В то же время мы нуждаемся в сотрудничестве и кооперации с РАН, поскольку это главный центр нашей фундаментальной науки».

Ещё одним важным направлением, которым занимается АНАиВ, является издание журнала «Труды Академии наук авиации и воздухоплавания». **«**Труды АНАиВ» – полноценный научный журнал, в котором публикуются статьи, отражающие все направления деятельности научных отделений АНАиВ: пилотируемые и беспилотные летательные аппараты; двигатели авиационные и их промышленное применение; авиационные комплексы бортового оборудования; воздухоплавание; летная годность и безопасность на воздушном транспорте; цифровые и инновационные технологии в авиации; история авиации и воздухоплавания.

В 2026 году Академия наук авиации и воздухоплавания отметила свой 30-летний юбилей. Можно смело сказать, что юбилейный год для Академии наук авиации и воздухоплавания проходит плодотворно и приносит достойные результаты. Дело, которому дали начало тридцать лет назад, продолжает жить и служить авиации и стране.

«Мы не говорим о достижениях, мы просто работаем», – так охарактеризовал суть АССАД и АНАиВ в интервью «Крыльям Родины» сам Виктор Михайлович Чуйко.

Уважаемый Виктор Михайлович!

От имени редакции Национального авиационного журнала «Крылья Родины» примите самые искренние и сердечные поздравления! Желаем Вам новых свершений в деле дальнейшего развития авиастроительной отрасли России, поддержки друзей и коллег, неиссякаемой бодрости духа и, конечно же, счастья и здоровья Вам и Вашим близким!

С днем рождения! С юбилеем!



Антон Андреевич Алиханов,
министр промышленности и торговли
Российской Федерации

Уважаемый Виктор Михайлович!

От имени Министерства промышленности и торговли Российской Федерации сердечно поздравляю Вас с 95-летним юбилеем!

После окончания Харьковского авиационного института Вы, Виктор Михайлович, посвятили семь десятилетий профессиональной деятельности развитию отечественного авиационного двигателестроения. Пройдя путь от инженера-конструктора до заместителя министра авиационной промышленности СССР по двигателестроению, внесли значительный вклад в создание и освоение серийного производства авиационных двигателей, укрепление взаимодействия конструкторских бюро, научных организаций и производственных предприятий, являясь доктором технических наук, профессором.

Под Вашим руководством и при непосредственном участии созданы, внедрены в серийное производство и успешно эксплуатируются авиационные двигатели, которые устанавливаются на большинство типов самолетов и вертолетов гражданского и военного назначения, а также применяются для создания газотурбинных приводов к газоперекачивающим и энергетическим установкам.

Действительный член Академии наук авиации и воздухоплавания, Вы, Виктор Михайлович, 1991 года являетесь бессменным президентом и генеральным директором Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения».

Государственный подход к порученному делу, высокий профессионализм, большие организаторские способности, доброжелательное отношение к людям снискали Вам заслуженный авторитет среди руководителей и ведущих специалистов оборонно-промышленного комплекса.

Родина по праву высоко оценила Ваши заслуги, наградив Вас рядом государственных наград.

Вместе с искренними поздравлениями по случаю Вашего юбилея примите, уважаемый Виктор Михайлович, самые добрые пожелания крепкого здоровья на долгие годы, счастья, благополучия, неиссякаемой энергии для дальнейшего сотрудничества.

Минпромторг России



Президенту Международной ассоциации
«Союз авиационного двигателестроения»,
президенту Академии наук авиации и воздухоплавания
Виктору Михайловичу Чуйко

Глубокоуважаемый Виктор Михайлович!

От имени конструкторов, рабочих, технологов, ветеранов труда предприятий научно-производственного комплекса «Пермские моторы» и от себя лично поздравляем Вас с 95-летием!

Ваш высокий патриотизм, преданность делу и неугасимая энергия заслуживают самого глубокого уважения и являются для нас примером беззаветного служения Отечеству, чести, достоинства, верности своей профессии.

Пройдя славный путь от молодого специалиста Запорожского моторостроительного конструкторского бюро «Прогресс» до заместителя генерального конструктора предприятия, а затем и заместителя министра авиационной промышленности СССР, Вы всегда и во всем стремились, чтобы отечественное двигателестроение было самым лучшим в мире, учили этому и нас.

Уже в настоящее время Вы отдаете свои силы, знания делу неуклонного развития российского моторостроения и авиационной науки, распространению передового отраслевого опыта!

Уважаемый Виктор Михайлович, в день юбилея от всей души желаем Вам крепкого здоровья, новых научных достижений, благополучия Вам и Вашим близким!

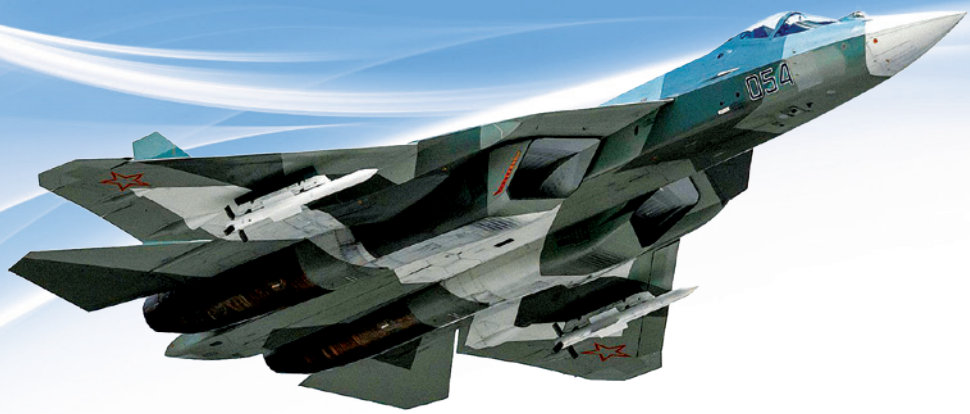
Заместитель генерального директора
АО «ОДК» по управлению НПК «Пермские моторы»,
академик РАН, Герой Труда РФ
А.А. Иноземцев

Генеральный директор АО «ОДК-Пермские моторы»
С.А. Харин

ОДК | АВИАДВИГАТЕЛЬ

ОДК | ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ





Уважаемый Виктор Михайлович!

Сердечно поздравляю Вас с 95-летним юбилеем!

Биография таких людей, как Вы, разрушает стереотип о случайности успеха. Авиация завладела Вашим сердцем еще в школьные годы, и на протяжении десятилетий Вы оставались верным смелой мечте создавать лучшие двигатели, отдавая всего себя без остатка любимому делу. Шаг за шагом Вами был пройден большой путь к вершинам профессионального мастерства. Сегодня Вы известны во всем мире как крупный ученый, корифей авиационного двигателестроения и блестящий организатор. Колоссальные технические знания, масштабность мышления, уникальный производственный опыт в сочетании с феноменальной инженерной интуицией и способностью сплотить вокруг амбициозной цели специалистов ведущих научных и конструкторских школ по праву снискали Вам безусловный авторитет среди коллег.

Ваши яркие достижения, отмеченные высокими наградами, навсегда вошли в летопись побед отечественного авиастроения. Под Вашим руководством и при Вашем непосредственном участии созданы, внедрены в серийное производство и успешно эксплуатируются силовые установки, применяемые на большинстве типов самолетов и вертолетов военного и гражданского назначения.

Сейчас уже сложно представить российский авиапром без Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД). Именно Вы инициировали создание АССАД и стали главным идеологом и бессменным руководителем ассоциации, объединившей многочисленные авиастроительные предприятия, НИИ и профильные вузы. Эффективная деятельность ассоциации, где конкуренция предприятий сменилась кооперацией умов, помогла отрасли выжить в турбулентные девяностые и не растерять накопленный потенциал. В первую очередь, благодаря Вашему профессионализму, умению выстраивать конструктивный диалог с самыми разными людьми АССАД сейчас – мощнейший координационный центр, обеспечивающий слаженность работы десятков организаций для решения общих задач.

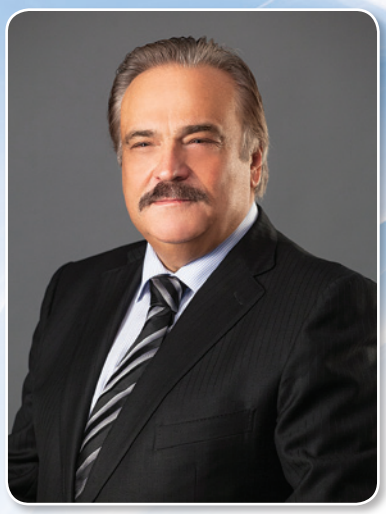
Нельзя не упомянуть и о Ваших заслугах на посту президента Академии наук авиации и воздухоплавания (АНАиВ). Ваша продуманная и сбалансированная стратегия управления сделала АНАиВ удобной площадкой для обсуждения научных проблем и поиска решений, установления контактов с российскими и зарубежными экспертами и организации крупных профильных мероприятий, имеющих большое значение для развития российской науки и промышленности.

В течение многих лет Вы оказываете ощутимую поддержку коллективу нашего опытно-конструкторского бюро в создании и совершенствовании новой техники, сохранении памяти об Архипе Михайловиче Люльке и приумножении его наследия. Еще во время доводки последнего и главного творения Архипа Михайловича – двигателя АЛ-31Ф, на ключевом посту заместителя министра авиационной промышленности СССР, Вы во многом способствовали успешному завершению работ. И сегодня продолжаете помогать нам во всех начинаниях – и словом, и делом. Ваша гибкость ума, энергичность, увлеченность физкультурой служат для нас примером, который вызывает искреннее восхищение и мотивирует совершенствоваться.

Ваш профессиональный путь – образец самоотверженного служения Родине, целеустремленности, стойкости и преданности своему делу. Вы всегда были и остаетесь для нас мудрым, внимательным наставником, источником вдохновения и образцом для подражания. От всей души желаю Вам железного здоровья, душевного спокойствия и благополучия во всем. Пусть каждый день приносит светлые моменты, наполненные гордостью за новые свершения, а число достойных соратников растет!

Генеральный конструктор – директор «ОКБ им. А. Люльки»
филиала АО «ОДК-УМПО»
Е.Ю. Марчуков

«ОКБ им. А. Люльки»





Глубокоуважаемый Виктор Михайлович!

От всего нашего дружного коллектива АО «Русполимет», с безмерной признательностью и трепетным уважением, примите самые теплые и искренние поздравления по случаю Ваших блестящих юбилеев!

2026 год, без сомнения, стал для Вас поистине звездным, отметившись целым фейерверком знаменательных дат! Во-первых, Вы отпраздновали свое 95-летие – возраст, достойный восхищения! А во-вторых, с 1956 года, целых 70 лет, Вы посвятили себя служению авиационной промышленности, пройдя головокружительный путь от пытливого инженера и ученого до виртуозного администратора. В те годы, когда наша отрасль стояла на распутье, в конце прошлого века, именно Вы, собрав воедино все ключевые центры авиационного моторостроения, спасли это жизненно важное направление от забвения!

Виктор Михайлович, обладая не просто опытом, а настоящей россыпью бесценных практических знаний, являясь блестящим инженером и стратегом-ученым, Вы и по сей день остаетесь драйвером развития отечественного двигателестроения! Ровно три пять лет назад, в 1991 году, Вы заложили фундамент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД) и с тех пор являетесь ее несменным капитаном! Сегодня АССАД, появившаяся по инициативе лучших умов отрасли, гордо объединяет более сотни российских и зарубежных компаний самых разных профилей, а также все ведущие научно-исследовательские институты авиационной промышленности – настоящий мировой оркестр! Эта уникальная организация, как опытный дирижер, помогает своим членам находить самые выгодные пути сотрудничества, неустанно анализирует горячие проблемы и предлагает самые эффективные решения!



Но это еще не все! Именно Вы, Виктор Михайлович, стали тем самым зажигательным идеологом и организатором международных салонов «Двигатели»! Уже более 35 лет эти грандиозные события служат уникальной площадкой для обмена идеями и заключения контрактов между компаниями, занимающимися двигателестроением и всем, что с ним связано! И, что особенно приятно, одна из таких выставок стала трамплином для нашего «Русполимета» на экспорт! Вспомните 9-й Международный салон «Двигатели-2006», где был подписан тот самый легендарный долгосрочный контракт между Pratt & Whitney Canada и нашим предприятием на поставку авиационных колец!

Дорогой Виктор Михайлович! Ваша жизнь – это целая эпоха, наполненная яркими событиями, головокружительными профессиональными взлетами и гениальными свершениями! Пусть Ваш богатейший опыт, Ваш несомненный организаторский талант, Ваша неугасающая научная страсть и впредь вдохновляют и ведут вперед! Желаем Вам крепчайшего здоровья, неиссякаемых сил и энергии для воплощения самых смелых идей!

С юбилеем мудрости, свершений и полетов!

Председатель совета директоров АО «Русполимет»,
Виктор Клочай,
генеральный директор АО «Русполимет»
Максим Клочай

РУСПОЛИМЕТ
Кулебакский Металлургический Завод



Виктор Михайлович Чуйко – лидер и душа отечественного двигателестроения









В 2026 году отмечает 95-летний юбилей президент международной ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД), президент Академии наук авиации и воздухоплавания (АНАиВ), заместитель министра авиационной промышленности СССР по двигателестроению (1984–1991 гг.), лауреат премии Совета Министров СССР, премии правительства РФ и Государственной премии Украинской ССР в области науки и техники, д.т.н., профессор Виктор Михайлович Чуйко. В летописи отечественного авиационного двигателестроения это имя проходит через всю историю технической эволюции – от советской эпохи до современной России. Его жизнь подобна миниатюрной истории развития отечественного авиационного двигателестроения: от молодого инженера за конструкторским столом до заместителя министра, державшего в руках ключевые нити отрасли, и далее – до руководителя ассоциации, объединившей силы всей авиастроительной отрасли. На каждом поворотном этапе в качестве «технического управленца» он оставлял заметный след.

Родился Виктор Михайлович 23 ноября 1931 года в далёком от центров авиационной промышленности селе Кременчуг-Константиновское Кабардино-Балкарской автономной области, но уже там жизненный путь будущего авиастроителя устремился к небу. Окончив школу с золотой медалью, он мечтал о карьере лётчика, но по совету учителя математики выбрал двигателестроительный факультет Харьковского авиационного института и больше никогда не сворачивал с этого пути.

За двадцать три года работы в запорожском КБ завода № 478 под началом выдающегося конструктора А.Г. Ивченко сформировался технический фундамент В.М. Чуйко, который из простого инженера-механика по авиационным двигателям вырос до заместителя главного конструктора КБ «Прогресс». Этот опыт позволил ему не только глубоко освоить проектирование двигателей, но и обрести глобальное видение качества продукта на протяжении всего жизненного цикла. Результатом стал первый запорожский серийный двухконтурный турбореактивный высокоресурсный двигатель АИ-25 для пассажирского самолёта Як-40 с воздушной системой запуска, которая впоследствии стала «визитной карточкой» последующих двигателей КБ «Прогресс».









Инженерная изобретательность, приверженность надёжности, способность просчитывать перспективы на годы вперед превратили В.М. Чуйко из технического специалиста одного КБ в управленца всей отрасли и сделали его «приёмным отцом» двигателей четвёртого поколения. При его участии и содействии целый ряд изделий, определивших судьбу основных типов самолётов советских ВВС и впоследствии российских ВКС, прошёл этапы проектирования и серийного производства: АЛ-31Ф (Су-27), РД-33 (МиГ-29), НК-32 (Ту-160), Д-18Т (Ан-124 «Руслан» и Ан-225 «Мрия»), семейства двигателей ТВ3-117 и ТВ7-117 для вертолётов, гражданский ПС-90А и другие. Эти модели охватили ключевые потребности в силовых установках для истребителей, стратегических бомбардировщиков, транспортных самолётов, вертолётов и гражданских лайнеров, составив костяк российского авиационного двигателестроения.

Но истинный талант лидера и «кризисного менеджера» отрасли юбиляр проявил после распада СССР, вместе с которым оборвались все производственные цепочки. Авиационное двигателестроение столкнулось не только с нехваткой финансирования, но и с потерей «мозга» на организационном уровне. Именно в этих условиях Виктор Михайлович принял стратегически значимое решение – в мае 1991 года по его инициативе и под его руководством предприятия авиационного двигателестроения объединились в Ассоциацию «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД), которая стала важнейшей площадкой для координации на постсоветском пространстве.

Имя Виктора Михайловича Чуйко никогда не значилось в графе «главный конструктор» какого-либо знаменитого двигателя. Его роль всегда была посреднической, поддерживающей: в КБ «Прогресс» он был инженером, решавшим конкретные технические задачи; в Министерстве авиационной промышленности – управленцем, координировавшим технические маршруты между КБ, научно-исследовательскими институтами и заводами; в АССАД – организатором, не дававшим разорваться международной производственной цепочке. Но при всём этом 95 лет его жизни охватывают полный цикл развития реактивного авиационного двигателя –





от рождения до зрелости. Созданные при его участии двигатели – АИ-25, Д-18Т, АЛ-31Ф, НК-32 – до сих пор летают в небе, а выстроенная им структура АССАД уже более 35 лет остаётся одной из наиболее стабильных опор российского авиационного двигателестроения.

Да, в истории техники обычно увековечивают имена гениальных конструкторов, начертивших первый эскиз. Но способность отрасли непрерывно функционировать в не меньшей степени зависит от тех, кто обеспечивает превращение чертежа в изделие, сохранение его надёжности и рентабельности. Виктор Михайлович Чуйко – именно такой человек: он никогда не стоял в центре прожектора, но занимаемая им позиция всегда была и остается тем ключевым узлом, который удерживал всю отрасль.

Уважаемый Виктор Михайлович!

Коллектив ЦИАМ поздравляет Вас с юбилеем! Вместе мы прошли через многое, и Ваш бесценный опыт не раз помогал достигать поставленных целей. Желаем Вам крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, творческих успехов и процветания делу, которому Вы посвящаете жизнь и любите всей душой!

А.Л. Козлов,
генеральный директор
ФАУ «ЦИАМ им. П.И. Баранова»
(входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»)





Акционерное общество «Летно-исследовательский институт им. М.М. Громова» ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РФ

Евгений Юрьевич Пушкарский,
генеральный директор
АО «ЛИИ им. М.М. Громова»

Летные исследования и испытания двигателей и силовых установок на летающих лабораториях

Государственный научный центр Российской Федерации АО «Летно-исследовательский институт имени М.М. Громова» (ЛИИ) является ведущей научно-исследовательской организацией промышленности в области летных исследований и испытаний экспериментальных летательных аппаратов, их силовых установок и бортового оборудования, методов обеспечения безопасности, надежности и эксплуатационной технологичности, в том числе с использованием летающих лабораторий.

Одним из основных направлений деятельности ЛИИ является проведение летных испытаний и исследований силовых установок с газотурбинными двигателями на летающих лабораториях (ЛЛ), которые являются неотъемлемым этапом в технологии создания авиационной техники

Развитием работ по реактивным двигателям предопределено создание в 1947 г. в ЛИИ двигательного комплекса № 3 (в настоящее время Научно-исследовательское отделение № 3), включающего в себя тематику летных испытаний и исследований газотурбинных двигателей (ГТД) и их систем. Все созданные в СССР и России авиационные двигатели прошли летные испытания на летающих лабораториях в ЛИИ.

С 1946 г. были созданы следующие ЛЛ: Ту-2ЛЛ (5 экз. в период 1946–1950 гг.), Ту-4ЛЛ (6 экз. в период 1951–1962 гг.), Ту-16ЛЛ (9 экз. в период 1956–1990 гг.) и Ил-76ЛЛ (5 экз. в период с 1980 г. по н.в.), на которых проводились летные исследования и испытания практически всех отечественных авиационных двигателей.

На протяжении многих лет в ЛИИ проводились летные испытания и исследования практически всех авиационных двигателей на ЛЛ, которые создавались на ЗМКБ «Прогресс» (г. Запорожье). Именно в это время сформировалось и развилось наше тесное научно-техническое сотрудничество, особенно с работавшим в то время заместителем главного конструктора ЗМКБ «Прогресс» Чуйко Виктором Михайловичем.

Особо хотелось бы отметить проведение летных испытаний двигателя АИ-20 разработки ЗМКБ «Прогресс» на летающей лаборатории Ту-4ЛЛ при самом активном участии В.М. Чуйко – руководителя испытательной бригады со стороны разработчика двигателя в тесном сотрудничестве с научными работниками НИО-3, такими как Л.М. Кац, К.И. Вайман, М.Д. Романов, Н.А. Данковцев и др.

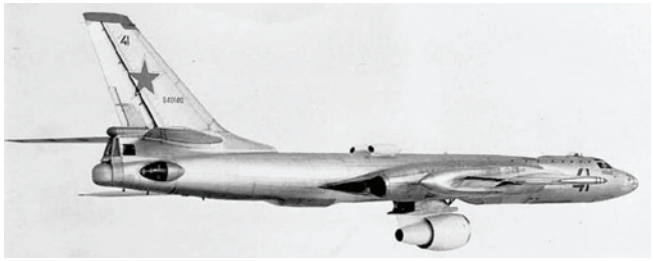
Одной из проблем являлась отработка запуска двигателя АИ-20. В её решении важную роль сыграл опыт В.М. Чуйко (начальника бригады запуска двигателя ЗМКБ «Прогресс»). Благодаря инициативе в поиске решений испытательной бригадой и лично В.М. Чуйко за короткое время был разработан и внедрен комплекс мероприятий, значительно улучшивших запуск двигателя АИ-20 и снявших остроту проблемы.



Летающая лаборатория Ту-4ЛЛ
с двумя опытными двигателями АИ-20

На следующем этапе летных испытаний на Ту-4ЛЛ были установлены два опытных двигателя АИ-20, один – в верхней компоновке над крылом (для самолета Ан-12), другой – в нижней компоновке (для самолета Ил-18).

Следует отметить непосредственное участие В.М. Чуйко в летных испытаниях опытного двигателя АИ-25 на летающей лаборатории Ту-16ЛЛ (в должности заместителя начальника КБ), а в 1964–1965 гг. и опытного двигателя Д-36 (в должности главного конструктора) на Ту-16ЛЛ в 1974–1976 гг.



Летающая лаборатория Ту-16ЛЛ
с опытным двигателем Д-36

Работая в Запорожском ЗМКБ «Прогресс», а затем в Запорожском моторном заводе, Виктор Михайлович руководил освоением производства авиадвигателей нового поколения: таких как двухконтурный двигатель большой тяги и большой степени двухконтурности Д-18Т, турбовального двигателя Д-136 и винтовентиляторного двигателя Д-236.

В дальнейшем при переходе на работу в Министерство авиационной промышленности СССР В.М. Чуйко непосредственно координировал работы предприятий Министерства авиационной промышленности, институтов, двигательных и самолетных ОКБ по созданию первой летающей лаборатории Ил-76ЛЛ для летных испытаний нового поколения двигателей с большой степенью двухконтурности, в частности, Д-18Т.

Летные испытания на первом экземпляре Ил-76ЛЛ опытного ТРДД Д-18Т с большой степенью двухконтурности в самолетной компоновке Ан-124 были проведены в 1981-1983гг. впервые без предварительных испытаний Д-18Т в ТБК ЦИАМ. Проведенные испытания двигателя Д-18Т на Ил-76ЛЛ обеспечили первый вылет и сопровождение заводских и государственных испытаний самолетов Ан-124 и Ан-225. Впервые получены тягово-расходные характеристики двигателя Д-18Т в полете и отработана методология летных испытаний на Ил-76ЛЛ двигателей с большой тягой и большим расходом воздуха без их предварительных испытаний в ТБК.

В последующие годы были созданы еще четыре экземпляра Ил-76ЛЛ, на которых испытывались в разное время двигатели ПС-90А, Д-136, Д-236, Д-27, НК-93, SaM146, ТВ7-117СТ, ПД-14 и ПД-8 и др., которые позволили создать в ЛИИ уникальную методологию летных испытаний опытных силовых установок с авиационными двигателями в условиях, максимально приближенных к реальным условиям эксплуатации.

В настоящее время известный организатор отечественного авиадвигателестроения, президент Академии наук авиации и воздухоплавания, доктор технических наук, профессор В.М. Чуйко является бессменным президентом и генеральным директором Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД).

Уважаемый Виктор Михайлович!

В день Вашего 95-летия примите самые теплые и сердечные поздравления от коллектива Лётно-исследовательского института имени М.М. Громова.

За годы Вашей плодотворной и высокоэффективной работы Вы внесли неоценимый вклад в развитие отечественной авиационной техники и прежде всего авиационного двигателестроения, пройдя большой путь от инженера-конструктора до одного из руководителей авиационной промышленности страны.

В этот знаменательный день мы искренне и горячо желаем Вам, Виктор Михайлович, доброго здоровья, счастья и долгих лет плодотворной деятельности на благо нашего Отечества.

ОАК ЛИИ им. М.М. ГРОМОВА



Уважаемый Виктор Михайлович!

От всего коллектива АО «Металлургический завод «Электросталь» и от меня лично примите сердечные поздравления с замечательным юбилеем – 95-летием!

Ваша жизнь является ярким примером беззаветного служения Отечеству, делу развития науки и промышленности, укрепления технологической независимости нашего государства. Вы по праву снискали славу учёного и конструктора с мировым именем, занимающего особое место в истории отечественного авиационного двигателестроения! Многие передовые разработки были впервые осуществлены по Вашей инициативе и под Вашим руководством.

Пройдя блестящий путь от молодого инженера-конструктора до заместителя министра, Вы внесли важный вклад в решение стратегических задач по созданию авиационной техники, определили траекторию развития одной из важнейших отраслей отечественного машиностроения! Своими самоотверженными усилиями Вы сумели сохранить преемственность компетенций и кадров в кризисные для страны периоды и заложили прочную основу для укрепления кооперации ведущих предприятий страны и повышения научно-технического потенциала отрасли сегодня. Вы активно вовлечены в реализацию современных проектов по импортозамещению и созданию перспективных силовых установок гражданского назначения. Возглавляя Ассоциацию «Союз авиационного двигателестроения» и Академию наук авиации и воздухоплавания, Вы продолжаете объединять вокруг высоких целей лучших представителей инженерной мысли, науки и производства.

Коллективу АО «Металлургический завод «Электросталь» особенно близки задачи обеспечения авиационной промышленности высококачественными материалами. Без них невозможно представить надёжность и долговечность ответственных конструкций и узлов. Искренне благодарю Вас за личную поддержку в вопросах сотрудничества предприятий и институтов, за готовность дать добрый совет и то внимание, что Вы оказываете нашему заводу!

Ваш юбилей – это не только повод выразить глубокое уважение к Вашим заслугам, но и возможность ещё раз подчеркнуть непреходящую ценность профессионализма, ответственности и верности своему призванию. Ваши авторитет, богатейший опыт и активная гражданская позиция стали залогом сохранения лучших традиций отечественной авиационной промышленности и передачи их будущим поколениям.

В этот знаменательный день желаю Вам, уважаемый Виктор Михайлович, крепкого здоровья, бодрости духа, благополучия и неиссякаемой жизненной энергии! Пусть Вас всегда окружают внимание и забота близких, искреннее уважение и благодарность коллег! Пусть каждый новый день приносит радость, душевное тепло и удовлетворение от достигнутого, а Ваши идеи и начинания находят достойное продолжение!

С глубоким уважением,
генеральный директор
АО «Металлургический завод «Электросталь»
Е.В. Шильников

Акционерное общество
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД
ЭЛЕКТРОСТАЛЬ



Александр Евгеньевич Шильников,
управляющий директор
АО «Металлургический завод «Электросталь»

Формула Чуйко: от устойчивого партнёрства к технологической независимости Родины

В истории отечественного авиадвигателестроения есть имена, ставшие символом целой эпохи. Среди них – Виктор Михайлович Чуйко, выдающийся конструктор, учёный и организатор промышленности, президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» и Академии наук авиации и воздухоплавания. Его жизнь неразрывно связана с развитием авиационной отрасли страны, которой он, по сути, ровесник. В 2026 году В.М. Чуйко отмечает 95-летний юбилей – возраст, за которым стоят десятилетия напряжённого труда, инженерных свершений и служения делу. За сегодняшними производственными задачами Виктор Михайлович видит перспективу отрасли, а за повседневной работой предприятий – её значение для страны. *О сотрудничестве с В.М. Чуйко рассказывает управляющий директор АО «Металлургический завод «Электросталь» Александр Евгеньевич Шильников.*

– Для меня знакомство с профессиональной позицией Виктора Михайловича – это возможность по-новому оценить роль завода в отечественном двигателестроении. Отрасль представляет собой комплексную промышленную систему, включающую различные направления. Одни специалисты разрабатывают двигатели, другие рассчитывают их конструкции, третьи обеспечивают производство и испытания. А металлурги совместно с научными институтами создают материалы, без которых многие инженерные решения просто не могли бы состояться. На стыке этих направлений формируется реальная технологическая независимость страны. Виктор Михайлович последовательно напоминает о том, что за надёжностью современной техники стоит труд огромного количества специалистов, в том числе тех, кто в этой цепочке работает далеко от финальной сборки изделия, – металлургов.

Наш юбиляр мыслит категориями, опережающими своё время, и всегда смотрит на производство в исторической перспективе. Его идеи не раз воплощались в уникальной технике, принёсшей славу отечественной промышленности. А его неиссякаемый оптимизм, уверенность в будущем, основанные на глубоких знаниях и практическом опыте, и твёрдый характер помогли в трудное время на сломе эпох сохранить производственную и кадровую базу двигателестроительной отрасли, что сегодня помогает реализовывать новые государственные проекты в гражданской авиации.

Виктор Михайлович – всегда желанный и почётный гость в АО «Металлургический завод «Электросталь». Большое счастье для трудового коллектива – принимать у себя в гостях настоящего мэтра отрасли и напрямую общаться с ним. Он всегда посещает ежегодные круглые столы с нашими партнёрами и заказчиками и другие крупные мероприятия, проводимые заводом, наносит частные визиты, находит время встретиться на промышленных выставках. Но самое главное – умеет поддержать в трудные минуты, дать верный совет, направить и вдохновить.

Участие Виктора Михайловича Чуйко в наших круглых столах с потребителями продукции демонстрирует, насколько необходим прямой разговор между теми, кто производит специальные стали и сплавы, и теми, кто применяет их в ответственных изделиях. Говоря о передовых разработках, обычно главное внимание оказывают конструкторам и учёным, чья роль безусловно важна.



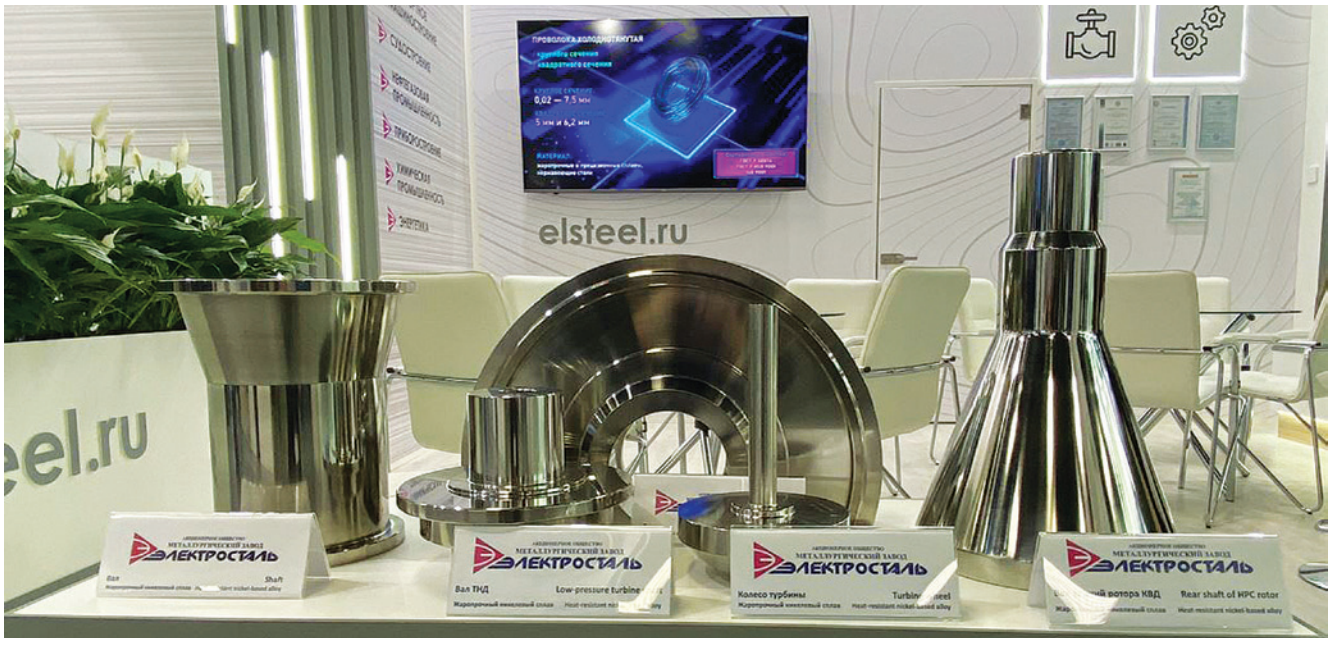
Два взгляда, единый вектор.
Генеральный директор АО «Металлургический завод «Электросталь» **Е.В. Шильников** и президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» **В.М. Чуйко** на Международном авиакосмическом салоне в Жуковском

Виктор Михайлович же в своих выступлениях неоднократно подчёркивал важность вклада металлургов в надёжность эксплуатируемой техники, включая авиационные двигатели. Для «Электростали» его слова – не просто знак признания, а подтверждение стратегической значимости нашей работы.

Он также отмечал, что наше предприятие предметно рассматривает вопросы, связанные с продукцией для двигателестроения, а совместная работа с «Электросталью» заслуживает положительной оценки. За этим стоит принцип, который особенно важен для современного руководителя: устойчивые производственные отношения строятся не на формальном исполнении договоров, а на понимании взаимной ответственности. Потребитель должен быть уверен в качестве материала, производитель – понимать реальные потребности заказчика, а обе стороны – видеть перспективу сотрудничества. Именно такой подход превращает поставку металлопродукции в полноценное технологическое партнёрство. Для Виктора Михайловича Чуйко это не просто слова, а опыт десятилетий развития авиационной отрасли.

Именно по инициативе Виктора Михайловича Чуйко более 30 лет назад была создана Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения», которую он бессменно возглавляет. Для множества ведущих предприятий АССАД стала площадкой для координации работы, обсуждения текущих проблем и поиска совместных решений даже в условиях кризисов. Под эгидой ассоциации начали проводить Международный салон «Двигатели», впоследствии – Международный форум двигателестроения. Одним из постоянных экспонентов единственного в мире специализированного форума двигателестроителей является АО «Металлургический завод «Электросталь». Мы работаем в тесной связке с другими предприятиями в самых разных программах и, конечно же, чувствуем внимание и поддержку Виктора Михайловича в вопросах нашей кооперации. Практический пример – создание двигателя ПД-14 для отечественного лайнера МС-21. В его разработке участвовало более 50% предприятий – членов АССАД. Ассоциация помогала согласовывать графики поставок и испытаний компонентов, организовывать обмен данными по результатам испытаний и доработкам.

Важен вклад юбиляра в сохранение исторической и инженерной памяти. Издание «Энциклопедии авиадвигателестроения» и многотомного сборника очерков «Созвездие» – это закрепление опыта поколений, на который могут опереться нынешние и будущие инженеры, конструкторы, технологи и руководители.



Приятно отметить, что в числе выдающихся людей, кому посвящены очерки, немало представителей АО «Металлургический завод «Электросталь». Каждый год серия книг пополняется томом, и сейчас ведётся работа над новыми очерками.

За плечами самого Виктора Михайловича – огромный опыт управления, глубокое понимание организации авиастроения и двигателестроения, знание того, как решения, принятые сегодня, отражаются на возможностях отрасли спустя годы. Его пример заставляет задуматься о том, что мы обязаны одновременно решать сегодняшние задачи, такие как загрузка производственных мощностей, сроки выполнения заказов, снижение себестоимости продукции, и создавать условия для будущих достижений, чтобы предприятие развивалось на долгосрочной основе. Для завода «Электросталь» это особенно актуально: качество наших специальных сталей и сплавов напрямую влияет на надёжность и ресурс сложнейшей техники.

Профессиональный авторитет в промышленности невозможно сохранять десятилетиями, опираясь только на прошлые заслуги или высокий статус. Виктор Михайлович Чуйко всегда готов участвовать в обсуждении новых задач, проявляет неравнодушие и уважительное отношение к людям труда. Он выделяет завод «Электросталь» как часть большого сообщества, в котором результат каждого зависит от надёжности остальных. В этом мы видим для себя ключевое правило работы: сильное предприятие формируется не только современным оборудованием и эффективными бизнес-процессами, но и доверием, профессиональной культурой и ответственностью перед партнёрами.

В связи с 95-летием Виктора Михайловича Чуйко хочется выразить ему искреннюю благодарность за внимание к нашему заводу, поддержку конструктивного диалога и неизменное напоминание о значении труда металлургов для авиационной промышленности. Его отношение помогает яснее осознавать нашу ответственность за качество продукции, за развитие компетенций трудового коллектива и за сохранение прочных связей с потребителями. Личности такого масштаба, как юбиляр, способствуют сохранению преемственности поколений и поиску верных решений даже в непростых обстоятельствах. Желаю Виктору Михайловичу крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, благополучия и долгих лет активной деятельности на благо отечественной науки и промышленности!

Записал **Артур Ласков**



Ни один день рождения АО «Металлургический завод «Электросталь» не обходится без внимания со стороны АССАД. Электростальские металлурги производят материалы, обеспечивающие надёжность и долговечность отечественных двигателей.
В.М. Чуйко (в центре) и **Е.В. Шильников** (слева) вместе с награждёнными заводчанами



Павел Геннадьевич Точилин,
генеральный директор
АО «НПП «Аэросила»

Уважаемый Виктор Михайлович!

От имени коллектива АО «НПП «Аэросила» примите самые теплые и искренние поздравления с Вашим 95-летием!

Ваш жизненный путь – это летопись отечественного авиадвигателестроения. Возглавляемая Вами Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения» стала уникальным явлением в нашей промышленности. В эпоху, когда отрасль проходила через череду сложнейших административных реформ и смену ведомств, именно ассоциация под Вашим мудрым руководством стала тем фундаментом, который позволил сохранить целостность отрасли, её научный потенциал и производственные связи.

Мы глубоко ценим, что Вы, как истинный преемник лучших традиций МАП, продолжаете последовательно проводить политику технологического прогресса, внедряя в производство самые передовые мировые достижения. Для нас, как для предприятия, создающего вспомогательные газотурбинные двигатели и воздушные винты, Ваша деятельность – это ориентир, как нужно беречь и развивать инженерную школу.

Ваша неиссякаемая энергия, масштабность мышления и твердая убежденность в возрождении российского авиастроения вызывают искреннее восхищение. Вы не просто руководитель, Вы – душа нашего профессионального сообщества, человек, чьи замыслы и предложения сегодня задают вектор развития всей отрасли.

Ваши заслуги в авиационной отрасли, отмеченные высокими премиями, и Ваш колоссальный научный авторитет – это гордость не только для нас, но и для всей авиационной науки.

Виктор Михайлович, мы от всей души желаем Вам крепкого здоровья, бодрости духа и новых свершений. Пусть каждый Ваш замысел находит воплощение, а уверенность в завтрашнем дне нашей авиации передается всем нам, Вашим коллегам и единомышленникам!

С глубоким уважением и признательностью,
коллектив АО «НПП «Аэросила»



Петр Иванович Кононенко,
генеральный директор
АО «Борисфен»

Уважаемый Виктор Михайлович!

От лица АО «Борисфен» и от себя лично сердечно поздравляем Вас со знаменательной датой – Вашим юбилеем!

Ваш жизненный и профессиональный путь – достойный пример беззаветного служения отечественной авиации. Окончив в 1956 году с отличием Харьковский авиационный институт по специальности «инженер-механик по авиамоторостроению», Вы прошли путь от инженера-конструктора Запорожского машиностроительного конструкторского бюро «Прогресс» до заместителя министра авиационной промышленности СССР по двигателестроению. Под Вашим руководством и при непосредственном участии созданы и внедрены в серийное производство легендарные двигатели АИ-20, АИ-24, АИ-25, Д-18Т, Д-36, НК-25, НК-32, АЛ-31Ф, ТВ3-117, ПС-90А и многие другие, устанавливаемые на большинство типов самолётов и вертолётов гражданского и военного назначения.

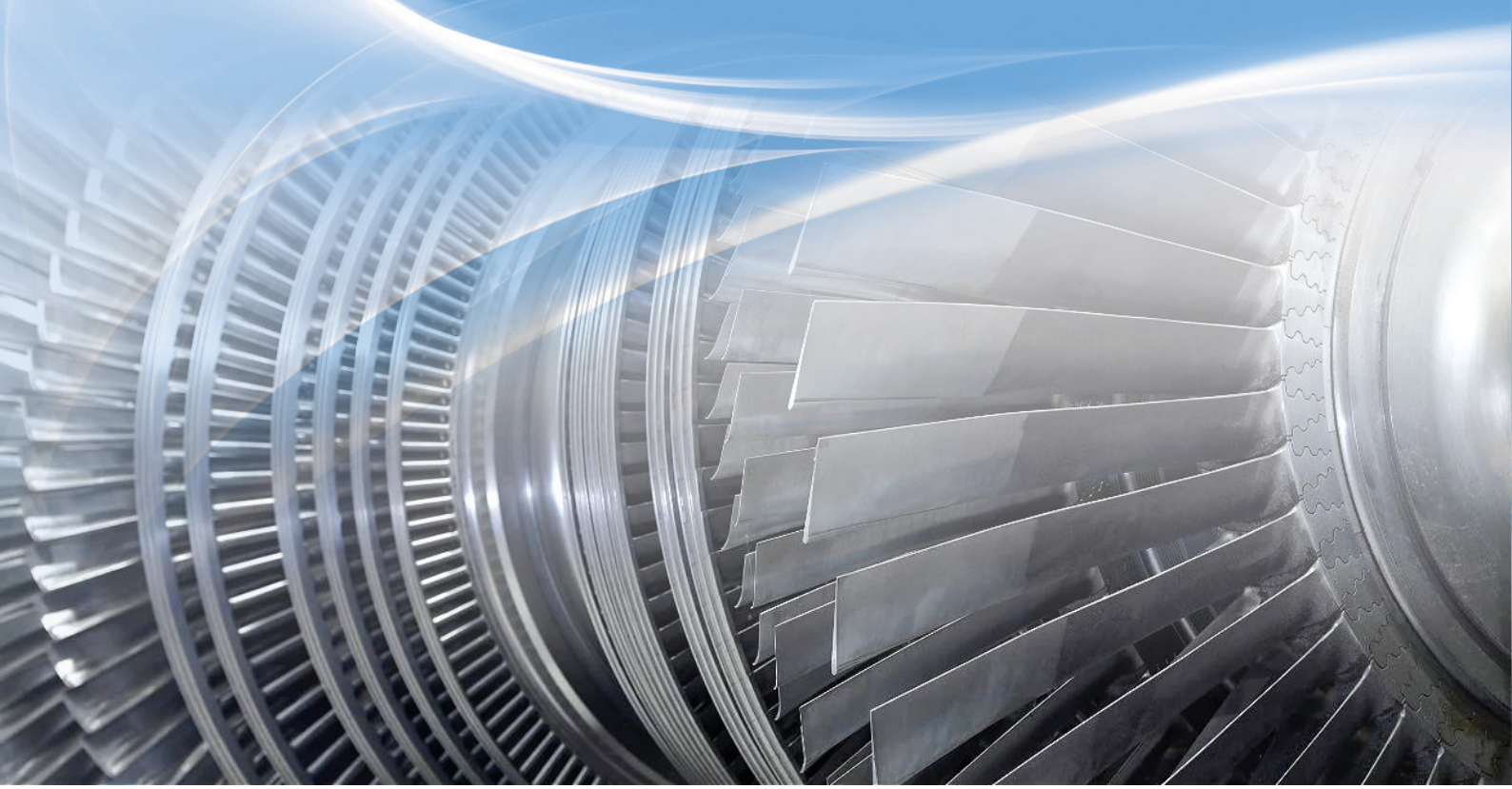
Особого признания заслуживает Ваша роль как бессменного президента и генерального директора Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД). Созданная по Вашей инициативе в 1991 году, АССАД объединила ведущие предприятия отрасли и позволила сохранить научно-технический потенциал отечественного двигателестроения в сложнейшие годы. Ваш авторитет как доктора технических наук, профессора и действительного члена Академии наук авиации и воздухоплавания признан далеко за пределами отрасли.

Отдельно хотелось бы отметить давнюю дружбу и многолетнее плодотворное партнёрство, связывающие АССАД и АО «Борисфен» – предприятие, которое Вы и возглавляемая Вами ассоциация всегда поддерживали и с которым нас объединяют общие цели и общая история. На протяжении многих лет «Борисфен» является активным членом АССАД, участвует в работе научно-технических советов ассоциации. Это сотрудничество, основанное на взаимном уважении и доверии, по праву можно назвать примером подлинного товарищества и делового содружества.

В этот торжественный день примите самые искренние пожелания крепкого здоровья, благополучия и дальнейших успехов в Вашей неутомимой деятельности на благо российской авиации. Пусть удача сопутствует всем Вашим начинаниям, а поддержка коллег и единомышленников придаёт силы для новых достижений.

С уважением,
генеральный директор АО «Борисфен»
П.И. Кононенко

БОРИСФЕН



К 95-летию Виктора Михайловича Чуйко

23 ноября Виктору Михайловичу Чуйко исполнится 95 лет. Эта дата – повод выразить глубокое уважение человеку, чья жизнь неразрывно связана с развитием отечественного авиационного двигателестроения.

Виктор Михайлович – доктор технических наук, профессор, выдающийся организатор авиационной промышленности. В 1984–1991 годах он занимал должность заместителя министра авиационной промышленности СССР по двигателестроению, а в 1991 году стал одним из инициаторов создания Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД), которую возглавляет уже 35 лет.

Ассоциация создавалась в непростое для промышленности время, когда особенно важно было сохранить профессиональные связи и производственную кооперацию. Благодаря инициативе и настойчивости Виктора Михайловича АССАД стала авторитетной площадкой для взаимодействия предприятий, конструкторских бюро, научных институтов и специалистов отрасли.

Особая заслуга Виктора Михайловича – умение объединять людей вокруг общих целей. Его профессионализм, энергия и уважительное отношение к коллегам помогают находить решения сложных задач, развивать партнёрство и сохранять лучшие традиции отечественной инженерной школы.

Для МЕРЫ участие в АССАД стало важной частью развития. Вступив в ассоциацию в 2007 году, компания получила новые возможности для взаимодействия с разработчиками и производителями авиационных двигателей. Участие в научно-технических советах, конференциях и семинарах способствовало расширению компетенций предприятия в области испытаний авиационной техники. Важную роль в этом развитии сыграла профессиональная среда, которую на протяжении десятилетий формирует АССАД.

Вклад Виктора Михайловича в сохранение отраслевого сотрудничества, развитие инженерных компетенций и поддержку предприятий трудно переоценить. Его жизненный путь – пример преданности профессии, ответственности за общее дело и умения видеть перспективу на десятилетия вперёд.

Коллектив МЕРЫ сердечно поздравляет Виктора Михайловича Чуйко с 95-летием! Желаем крепкого здоровья, благополучия, неиссякаемой энергии и новых успехов. Пусть Ваш опыт, мудрость и деятельное участие еще долгие годы помогают объединять специалистов, укреплять отечественное двигателестроение и открывать новые возможности для развития авиационной промышленности!





Сергей Владимирович Попов,
генеральный директор
АО «ОДК-СТАР»

Уважаемый Виктор Михайлович!

От коллектива АО «ОДК-СТАР» и от себя лично поздравляю Вас со значительной датой – 95-летним юбилеем!

Вся Ваша жизнь – это грандиозный путь, полный открытий и достижений, посвященный становлению и процветанию отечественной авиации. 95 лет – это невероятный рубеж, на который нам всем стоит равняться. Возможно, именно любовь к небу дает Вам неиссякаемые силы и энергию.

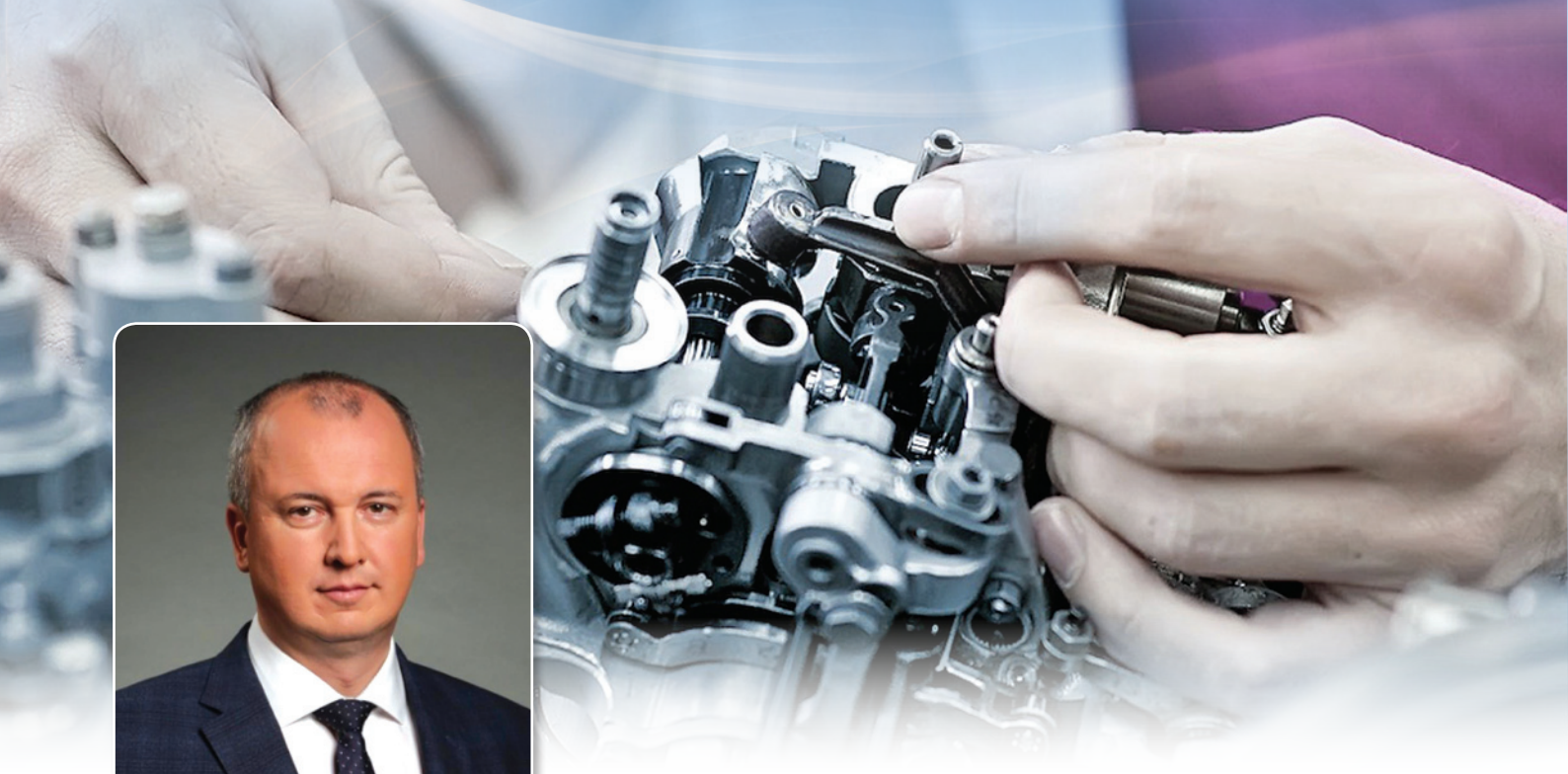
Когда говорят «Виктор Чуйко» – подразумевают «АССАД». Ваше имя известно во всем мире как символ выдающегося организаторского таланта, глубоких научных познаний и непререкаемого авторитета в отечественном двигателестроении. Созданное Вами профессиональное сообщество и Ваш личный вклад в дело сохранения и развития авиации по праву считаются одними из определяющих факторов прогресса в отрасли.

Вы всегда отличались исключительной работоспособностью, высокой компетентностью и перспективным мышлением, а также выдающимися коммуникативными навыками. Все эти качества объединяют вокруг Вас неравнодушных людей, профессионалов своего дела, которые сохраняют традиции и преумножают мощь отечественного двигателестроения.

Коллектив ОДК-СТАР выражает Вам глубокую признательность за неизменную и действенную поддержку при создании систем автоматического управления двигателями ПД-14, ПД-8, ПД-35 для новых российских самолетов.

Виктор Михайлович, Вы – воплощение мудрости, стойкости и невероятного профессионализма. От всей души желаю Вам крепкого здоровья, благополучия и еще долгих лет жизни, наполненных спокойствием, любовью и заслуженным уважением!

ОДК | СТАР



Дмитрий Владимирович Конышев,
генеральный директор
АО «МПО им. И. Румянцева»

Уважаемый Виктор Михайлович!

От имени коллектива АО «МПО им. И. Румянцева» и от себя лично поздравляю Вас с 95-летним юбилеем!

Большую часть своей жизни Вы посвятили делу развития авиадвигателестроения, пройдя путь от инженера-конструктора на ЗМКБ «Прогресс» до заместителя министра авиационной промышленности СССР.

Ваша биография – это история отечественного моторостроения, в которой Ваш личный вклад в создание и внедрение двигателей АИ-24, АИ-25, АИ-9 невозможно переоценить. В разные годы при Вашем непосредственном участии созданы и внедрены в серийное производство двигатели НК-25, НК-32, НК-86, АЛ-31Ф, ТВ3-117, ТВ7-117, Д-18Т, Д-36, Д-30Ф6, РД-33, ПС-90А. Особую роль Вы сыграли в освоении двигателя АЛ-31Ф для самолета Су-27: то, что истребитель получил этот двигатель, – немалая Ваша заслуга.

Талантливый организатор отечественного авиационного двигателестроения, ученый с мировым именем, доктор технических наук, профессор, академик Академии авиации и воздухоплавания и Академии транспорта, Вы являетесь одним из создателей и бессменным Президентом и Генеральным директором Международной ассоциации «Союз авиационного двигателестроения».

АССАД, зарегистрированная 31 мая 1991 года по инициативе 58 предприятий и организаций, сегодня объединяет научно-исследовательские, опытно-конструкторские, серийные и ремонтные государственные, акционерные и частные предприятия, занятые созданием, производством, ремонтом и сервисным обслуживанием авиационных двигателей и агрегатов к ним. В неимоверно трудные для промышленности годы Вы сумели объединить предприятия авиационной отрасли, что позволило сохранить имеющиеся достижения и накопленный богатый опыт, а также обеспечило дальнейшее развитие авиации в целом.

Более 30 лет ассоциация вносит большой вклад в укрепление кооперации между интегрированными структурами, предприятиями и организациями отрасли, в сохранение и развитие традиций, заложенных великими моторостроителями, авиаконструкторами и учёными советской эпохи.

Вы лично многое делаете для сохранения и развития высокого научного и технического потенциала, успешно участвуете в развитии и укреплении взаимовыгодных кооперационных связей между предприятиями России, СНГ и других стран, оказываете большое содействие в популяризации исторического опыта авиационного двигателестроения.

АО «МПО им. И. Румянцева» является активным членом АССАД, и мы благодарны Вам, уважаемый Виктор Михайлович, за многолетние прочные партнерские отношения.

Желаем Вам крепкого здоровья, семейного благополучия, неисчерпаемой энергии и реализации всего задуманного!

Пусть Ваш богатейший опыт и дальше служит на благо отечественного авиационного двигателестроения!



Андрей Владимирович Злобин,
генеральный директор
ОАО «НПП «Темп» им. Ф. Короткова»

Человек, объединяющий отрасль

Уважаемый Виктор Михайлович!

Коллектив и руководство ОАО «НПП «Темп» им. Ф. Короткова» от всей души поздравляют Вас с 95-летием!

Ваша жизнь неразрывно связана с историей отечественного авиационного двигателестроения. Как бессменный президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» и президент Академии наук авиации и воздухоплавания, Вы объединяете практическую координацию предприятий и научный фундамент отрасли.

Для нашего предприятия Ваш юбилей – особенное событие. Наше сотрудничество началось ещё в годы совместной работы над системами топливопитания и управления авиационных двигателей. В дальнейшем, на посту заместителя министра авиационной промышленности СССР по двигателестроению, Вы хорошо знали коллектив и инженерную школу МАКБ «Темп».

В 1991 году по Вашей инициативе была создана АССАД. Её учредителем стало НПП «ЭГА» – предшественник нашего предприятия, а руководитель Виктор Иванович Зазулов вошёл в состав правления. В сложнейший для отрасли период ассоциация стала связующим звеном, позволившим сохранить профессиональные связи и научно-технический потенциал. Для «Темпа» АССАД и сегодня остаётся важнейшей площадкой взаимодействия с предприятиями, КБ, вузами и органами власти.

Особое значение для «Темпа» имеет и участие в работе академии. Важным звеном этой связи выступает Д.В. Иванов – вице-президент АНАиВ, член совета директоров нашего предприятия: через его работу «Темп» получает экспертную оценку, продвигает разработки и чувствует себя частью большого профессионального сообщества.

Для «Темпа» АССАД и АНАиВ составляют единую экосистему: через АССАД – отраслевую координацию, через АНАиВ – научную повестку. И в обеих организациях нас связывает с Вами личная история и общее дело.

Примите слова искренней благодарности за многолетнее сотрудничество, неизменное внимание к нашему предприятию и огромный вклад в сохранение и развитие отечественной школы авиационного двигателестроения.

Желаем Вам крепкого здоровья, энергии, благополучия, новых замыслов и свершений! Пусть рядом всегда будут единомышленники, а дело, которому Вы посвятили жизнь, продолжает служить российской авиации!

**С глубоким уважением,
Андрей Владимирович Злобин,
генеральный директор ОАО «НПП «Темп» им. Ф. Короткова»,
коллектив предприятия**

Виктору Михайловичу Чуйко – 95!

Этот год для отечественной двигателестроительной отрасли знаменателен. 23 ноября свой 95-летний юбилей отмечает Виктор Михайлович Чуйко – выдающийся деятель отечественного авиастроения, президент Международной ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД), президент Академии наук авиации и воздухоплавания (АНАиВ). Пройдя путь от инженера-конструктора до одного из руководителей авиастроительной отрасли СССР, он внес значительный вклад в ее развитие. Коллектив компании ООО «ДИАМЕХ 2000» искренне поздравляет Виктора Михайловича Чуйко с днем рождения и выражает уверенность в продолжении успешного взаимодействия.

Основанная в 1989 году, компания «ДИАМЕХ 2000» сегодня занимает лидирующие позиции в разработке и изготовлении балансировочных станков, портативной виброизмерительной аппаратуры, в производстве стендов проверки подшипников и подготовке специалистов по балансировке и вибродиагностике. ООО «ДИАМЕХ 2000» предлагает предприятиям авиационного двигателестроения полный комплекс услуг и широкую линейку оборудования для решения задач высокоточной балансировки узлов и деталей авиационных газотурбинных двигателей.

Предприятие вносит вклад в решение общенациональных задач по импортозамещению в авиастроении, помогая авиационным заводам находить замену дорогостоящему импортному балансировочному оборудованию. ООО «ДИАМЕХ 2000» совместно с компанией «АТИС-Баланс» освоило производство дорезонансных балансировочных станков серии ДБС.

Балансировочные станки серии ДБС уже находятся в эксплуатации на нескольких заводах Объединенной двигателестроительной корпорации (АО «ОДК»), успешно справляясь с задачами балансировки роторов авиационных и судовых ГТД.

В частности, они применяются в имеющей стратегическое значение для развития авиационной отрасли России программе турбовентиляторного двигателя ПД-8, созданного на ПАО «ОДК-Сатурн» с применением передовых технологий и новейших отечественных материалов для ближнемагистральных самолетов «Суперджет-100» и самолетов-амфибий Бе-200.

Балансировочные станки и оснастка производства ООО «ДИАМЕХ 2000» используются и АО «ОДК-Сервис» в работе по ремонту турбовентиляторных двигателей ПС-90А. Двигатель ПС-90А широко признан как одно из важнейших достижений российского авиационного двигателестроения конца XX века.

Еще одно направление сотрудничества с АО «ОДК» – оснащение предприятий корпорации балансировочным оборудованием для двигателей беспилотных авиационных систем.

Компания имеет большой практический опыт по балансировочной тематике, работает штат высококвалифицированных инженеров и конструкторов. ООО «ДИАМЕХ 2000» принимает активное участие в разработке методик балансировки сложных узлов авиационных ГТД, совместно со специалистами



двигателестроительных заводов разрабатывает специальную технологическую оснастку и адаптированное программное обеспечение для балансировки многоступенчатых роторов авиадвигателей. «ДИАМЕХ 2000» принимает активное участие и в модернизации балансировочных станков других производителей с оснащением новой измерительной системой «САПФИР».

В активе ООО «ДИАМЕХ 2000» – собственное станкостроительное производство на площади более 4000 кв.м., учебный центр по подготовке специалистов по вибродиагностике и балансировке, отделы по разработке приборов и программного обеспечения для вибрационного мониторинга и балансировки, аккредитованная метрологическая лаборатория. «ДИАМЕХ 2000» является членом ассоциации производителей станкоинструментальной продукции «Станкоинструмент» и Международной ассоциации «Союз авиационного двигателестроения». Компания активно экспортирует производимое оборудование в страны ближнего и дальнего зарубежья.

ООО «ДИАМЕХ 2000» – лауреат премии Правительства России в области науки и техники за разработку, производство и внедрение балансировочных станков нового поколения. Специалисты «ДИАМЕХ 2000» входят в состав Экспертного Совета по проблемам вибрации, вибромониторинга и вибрационной диагностики электрических станций. Компания аттестована в качестве лаборатории неразрушающего контроля в Единой системе оценки соответствия в области промышленной, экологической безопасности, безопасности в энергетике и строительстве. Большое внимание уделяется вопросам подготовки специалистов по балансировке.

Постоянно расширяя ассортимент производимого балансировочного и виброизмерительного оборудования, ООО «ДИАМЕХ 2000» сегодня предлагает машиностроительным предприятиям специальное стендовое диагностическое оборудование для проверки качества подшипников, системы контроля вибрации и защиты металлообрабатывающих станков, уникальное оборудование для диагностики высокооборотных шпиндельных узлов станков.

Коллектив ООО «ДИАМЕХ 2000» гордится тем, что компания входит в возглавляемую Виктором Михайловичем Чуйко Международную ассоциацию «Союз авиационного двигателестроения» и в рамках проводимой под эгидой АССАД плодотворной работы взаимодействует с целым рядом предприятий российской двигателестроительной отрасли. Мы высоко оцениваем опыт и динамику этой работы, рассчитываем на новые проекты в контуре АССАД. Мы готовы предложить двигателестроителям России полный комплекс услуг и широкую линейку оборудования для высокоточной балансировки различных узлов и деталей авиационных газотурбинных двигателей.

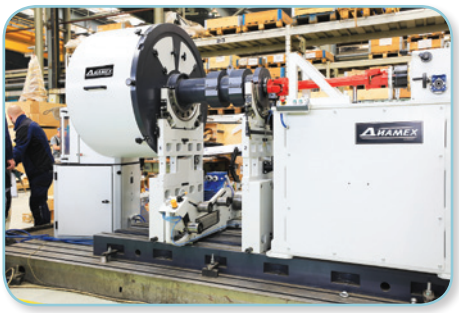
Во многом благодаря неиссякаемой энергии и стратегическому видению Виктора Чуйко в сложные перестроечные и постперестроечные годы удалось сохранить научный и производственный потенциал отечественного двигателестроения. Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения», которая в 1991 году стала координационным центром деятельности двигателестроительных предприятий пространства бывшего СССР, и сегодня продолжает решать важнейшую задачу: сохранение и преумножение лучших традиций отечественных конструкторских и технологических школ.

«Мы не говорим о достижениях, мы просто работаем», – так охарактеризовал суть АССАД сам Виктор Михайлович Чуйко, который параллельно руководит работой Академии наук авиации и воздухоплавания.

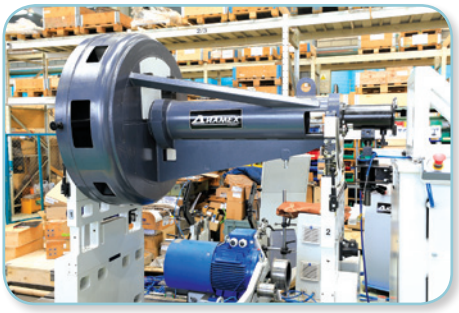
Виктор Михайлович!

От имени всего коллектива ООО «ДИАМЕХ 2000» примите самые искренние и теплые поздравления! Желаем Вам счастья и новых успехов! Пусть все задуманное реализуется! Благополучия и крепкого здоровья!

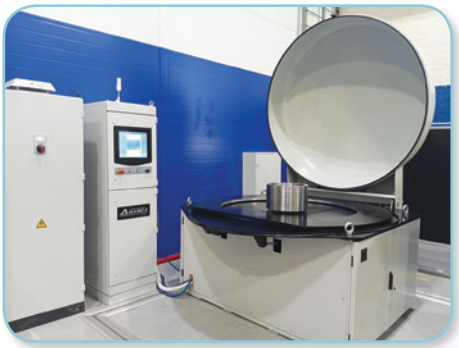
С Днем Рождения!



Балансировочный станок мод. ДБС-2000 с балансировочной оснасткой для ротора компрессора низкого давления двигателя ПД-8



Балансировочная оснастка для ротора турбины низкого давления двигателя ПД-8



Балансировочный станок мод. В-500 для дисков турбин авиационных ГТД



Балансировочный станок мод. В-100 для дисков турбин авиационных ГТД

ДИАМЕХ
Вибродиагностика и Балансировка



Уважаемый Виктор Михайлович!

От имени всего трудового коллектива ОКБ «Аэрокосмические системы» и от себя лично поздравляю Вас с 95-летием!

Ваша биография плотнейшим образом переплетена с историей отечественной авиации, является ее неотъемлемой, неотделимой частью и является эталонным образцом верности выбранной профессии. Пройдя поистине длинный и многотрудный путь профессионального роста от молодого специалиста до руководителя министерского уровня за годы Вашей напряженной и плодотворной работы, Вы внесли неоценимый вклад в создание и развитие отечественной авиационной промышленности и науки, и особенно самого наукоемкого направления – авиационного двигателестроения.

Сегодня благодаря Вашей энергии, огромному опыту и колоссальным знаниям Вы передаете эти опыт и знания новым поколениям российских авиастроителей.

Виктор Михайлович, в день юбилея примите наши самые теплые и искренние поздравления и пожелания крепкого здоровья и всемерного благополучия Вам и Вашим близким!

Генеральный директор
АО «ОКБ «Аэрокосмические системы»
Валерий Шадрин

ОКБ АЭРОКОСМИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ



А.А. Слепченков,
директор ООО «СЭПО-ЗЭМ»



Е.П. Резник,
генеральный директор АО «СЭПО»,
президент общества,
член правления АССАД

Уважаемый Виктор Михайлович!

От имени руководства и коллектива профессионалов Саратовского электроагрегатного производственного объединения от всей души поздравляем Вас со знаменательным и поистине выдающимся событием в Вашей жизни – 95-летием со дня рождения!

Пройти такой путь, наполненный созидательным трудом, большими свершениями на благо государства и отечественной двигателестроительной промышленности, – это ли не подлинный подвиг патриота, ставящего технологический и инженерный суверенитет своей страны превыше всего. За годы работы Вами было сделано немало для сохранения авиационной мощи и повышения обороноспособности государства. Но самое важное – благодаря Вашим усилиям, мудрым и дальновидным решениям в критический момент удалось спасти и дать второе дыхание целой отрасли, оказав мощную поддержку ряду авиационных заводов и тем самым сохранив основу российского самолетостроения.

Вашими усилиями был реализован не один десяток проектов, что позволило отечественным концернам реализовать задуманное и стать наравне с зарубежными гигантами. Благодаря Вам, уважаемый Виктор Михайлович, и наше предприятие обрело уверенность и поддержку, а созданная Вами Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения» способствует дальнейшему росту и взаимовыгодной кооперации внутри АССАД и позволяет достигать новых высот.

Развиваясь постоянно, Вы являете неоспоримый пример не для одного поколения авиастроителей, вдохновляете коллег, партнеров, соратников на амбициозные свершения и достижения. Более того, признание заслуг и присвоение наград с Вашей стороны как президента ассоциации расправляет крылья не только молодым, но и именитым деятелям.

В честь Вашей знаменательной даты выражаем искренние признательность и благодарность за долгие годы продуктивной совместной работы, за преданность делу и бесконечное стремление к совершенству.

Желаем Вам долгих, плодотворных лет жизни, крепкого здоровья, счастья и добра, чтобы и дальше вдохновлять нас на новые победы на благо нашего Отечества!



М.Г. Ковальский,
генеральный директор
АО «НИИизмерения»

Сохраняя традиции, создаем будущее

Коллектив, Совет директоров и ветераны акционерного общества «Научно-исследовательский и конструкторский институт средств измерения в машиностроении» (АО «НИИизмерения») сердечно поздравляют президента Международной ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД) Виктора Михайловича Чуйко с 95-летием.

Многие годы Вашей преданной работы на благо авиации и прежде всего двигателестроения снискали Вам заслуженное уважение руководителей и специалистов всей отрасли. Ваш выдающийся организаторский талант, профессионализм и многолетний труд по праву отмечены высокими государственными и ведомственными наградами. На посту президента АССАД Вы решаете важнейшие задачи, направленные на сохранение и укрепление научно-технического потенциала авиационного двигателестроения в условиях постоянно меняющейся экономической среды.

АО «НИИизмерения» и созданную Вами ассоциацию связывают многолетние партнерские отношения и плодотворное сотрудничество. Именно после вступления в АССАД наш институт начал активно взаимодействовать с предприятиями авиационной отрасли. Во многом благодаря Вашей поддержке, Виктор Михайлович, институт стал частью большого и сплоченного авиационного сообщества. За последние два десятилетия нами были разработаны и поставлены десятки уникальных приборов и измерительных систем для контроля геометрических параметров изделий авиа- и двигателестроения. Мы особенно ценим сложившуюся между нашими организациями атмосферу доброжелательности, доверия и взаимопонимания.

АО «НИИизмерения», которое в 2025 году отметило 90-летие, ведет свою историю от московского завода «Калибр» и сегодня остается в России единственным хранителем и продолжателем многолетних традиций в области разработки высокоточных средств контроля. Современные производственные задачи требуют перехода к цифровым технологиям, и наш институт последовательно движется в этом направлении. Мы разрабатываем и поставляем измерительное оборудование с возможностью глубокой интеграции в информационные системы заказчика. Это позволяет объединять приборы в единую сеть, создавать измерительные комплексы под конкретные технологические задачи и обеспечивать их сопряжение с автоматизированными системами управления предприятием.

В рамках сотрудничества с предприятиями, входящими в структуру АО «ОДК», а также с другими организациями отрасли АО «НИИизмерения» разработало и внедрило ряд специализированных решений. В их числе:

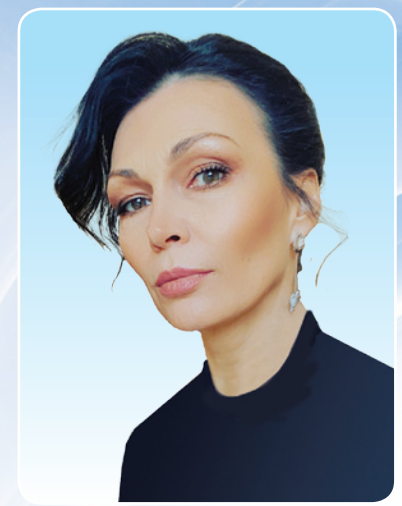
- приборы для контроля площади проходных сечений сопловых аппаратов (мод. БВ-7631) для двигателей ТВ3-117 и его модификаций;
- портативная измерительная система БВ-6436М для контроля параметров агрегатов трансмиссии и несущих систем вертолетов «Ми»;
- различные модификации приборов для контроля радиальных и осевых зазоров подшипников, а также их посадочных мест.

Значительный научно-технический потенциал и высококвалифицированные специалисты позволяют нам создавать современные, прогрессивные и конкурентоспособные средства контроля, в том числе адаптированные под индивидуальные требования заказчиков.

Уважаемый Виктор Михайлович!

Примите нашу искреннюю благодарность за колоссальный вклад в развитие отечественной авиационной промышленности и за Ваше деятельное участие в судьбе нашего коллектива. Любое движение вперед, развитие науки и технологий всегда связаны с преодолением трудностей. И никакие цифровые решения не заменят самоотверженных людей, искренне преданных своему делу и принимающих решения во благо Отечества. Именно такие люди, как Вы, являются опорой отрасли и страны.

От имени всего коллектива АО «НИИизмерения» и от себя лично желаю Вам новых успехов, благополучия, крепкого здоровья и большого человеческого счастья.



Лариса Сергеевна Хотулёва,
исполнительный директор
ООО «Формула НК»

Уважаемый Виктор Михайлович!

О Ваших заслугах перед отечественным авиастроением знают все. Вас знают и глубоко уважают и на постсоветском пространстве, и далеко за его пределами. То, что для многих – страницы учебника истории советского и российского авиастроения, для Вас – Ваша жизнь, ведь эту историю Вы творили своими руками. Вы – один из тех невероятных людей-созидателей, которые встречаются крайне редко, и каждый из которых – титан! Вы – человек, рядом с которым нельзя быть маленьким.

Да, за Вашими плечами – двигатели и самолеты, но главная Ваша заслуга – целая плеяда людей, которых Вы научили думать, брать на себя ответственность и, равняясь на Вас, не бояться высоты. Вы – учитель, даже если не учили в привычном смысле этого слова, поскольку Вы – эталон, по которому сверяют, как должно относиться к своему делу, как должно хранить свои принципы. Не удивлюсь, если в дни празднования Вашего юбилея эти слова в той или иной форме Вам скажут очень многие люди.

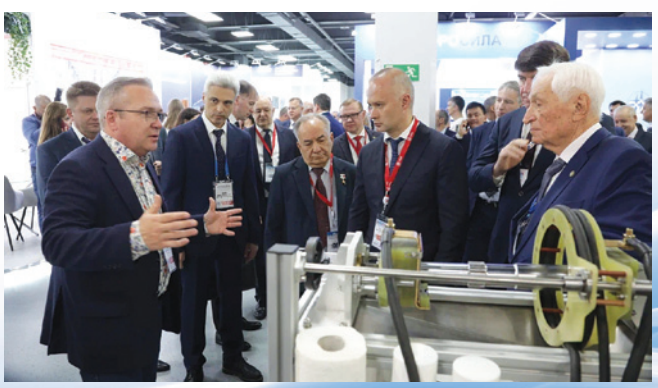
Но мне бы хотелось сказать и о другом. О том, какой Вы человек: мудрый, тонкий, внимательный, очень понимающий, готовый оказать поддержку, чутко чувствующий собеседника. Истинный джентльмен и настоящий мужчина!

Однажды, во время первой совместной командировки, Вы, сидя в соседнем кресле в салоне самолета, с одного взгляда поняли, что я боюсь летать. Поняли и во время взлета просто рассказали мне о том, как именно работает авиационный двигатель во время полета и почему меняется его звук. И страх ушел. Простыми словами всего за пять минут Вы решили проблему, с которой я жила годами, настолько моя вера в Ваши слова была и есть сильна.

В жизни не каждому везет встретить человека-легенду, на которого хочется равняться. Мне очень повезло, потому что для меня Вы именно такой. Вы – тот, кто всегда выручит и на кого можно положиться в любой ситуации. Тот, с кем можно обсудить самые сложные темы, а через минуту – просто по-доброму посмеяться.

Я всегда восхищаюсь Вашей удивительной энергией и ясностью ума. Вы смотрите в будущее, и взгляд этот мудр. Пусть Ваша мудрость и дальше служит опорой для нас!

Сердечно поздравляю Вас с юбилеем! Желаю Вам крепкого здоровья, душевного спокойствия и многих лет!









Сотрудничество, проверенное временем

Есть люди, чей жизненный путь – пример удивительной силы духа, мудрости и таланта. Виктор Михайлович Чуйко относится именно к этой категории, его имя давно стало синонимом профессионализма, стратегического видения и созидательной энергии.

Уважаемый Виктор Михайлович, за долгие годы сотрудничества с нашим предприятием Ваш богатый опыт и глубокие знания, преданность делу стали незаменимой поддержкой в развитии и укреплении двигательного производства на АО «123 АРЗ». Вы всегда проявляли себя крепким хозяйственником, грамотным специалистом, умелым руководителем, уверенно идущим к поставленной цели. Возглавляемая Вами Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения» на протяжении многих лет является мощной платформой для координации деятельности и укрепления взаимодействия в авиационной отрасли.

В 1999 году 123-й авиационный ремонтный завод стал членом «АССАД». Этот шаг был продиктован условиями времени. В конце 90-х годов завод не только преодолел негативные последствия спада экономики, но и значительно расширил рынок услуг по ремонту авиатехники и реализации своей продукции. Для успешной работы необходимо было искать новые пути и быть в тесном взаимодействии с экспертами. Вступление в Ассоциацию позволило успешно развивать двигательное производство на предприятии, выделив его в одно из приоритетных направлений для модернизации.

Крепкое партнёрство и прекрасная дружба между «АССАД» и АО «123 АРЗ» существуют почти три десятилетия. Уважаемый Виктор Михайлович, благодарим Вас за поддержку и наставничество, с большой гордостью перенимаем Ваш бесценный опыт. Вы внесли неоценимый вклад в развитие отечественного двигателестроения и сохранение лучших традиций отечественной конструкторской школы, завоевали огромный авторитет, воспитали целую плеяду последователей.

Благодарим Вас за сотрудничество! Вы вдохновляете тех, кто работает с Вами, являетесь примером ответственности и преданности любимому делу, образцом глубокого, мудрого подхода к самым сложным вопросам. При этом Вы не только настоящий профессионал, но и внимательный, интеллигентный, всегда открытый для общения человек. Многие годы нашего сотрудничества – это проверенная временем история взаимопонимания, доверия и слаженной работы.

Уважаемый Виктор Михайлович!

От имени коллектива акционерного общества «123 авиационный ремонтный завод» и от себя лично сердечно поздравляем Вас с 95-летием со дня рождения. От всей души желаем Вам крепкого здоровья, бодрости духа и радости от каждого дня. Пусть ещё долгие годы в Вашем сердце сохранится дух оптимизма и высокой жизненной энергии!

С уважением,
управляющий директор АО «123 АРЗ»
А.В. Холкин

советник управляющего директора
АО «123 АРЗ»
А.Л. Сахаров

123 АВИАЦИОННЫЙ РЕМОНТНЫЙ ЗАВОД



123 АВИАЦИОННЫЙ РЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

КАЧЕСТВО – ДЛЯ АВИАЦИИ, ДОСТИЖЕНИЯ – ДЛЯ ОТЕЧЕСТВА!



Акционерное общество «123 авиационный ремонтный завод» является уникальным предприятием, которое осуществляет полный цикл ремонта самолётов типа Ил-76 и всех его систем; ремонт двигателей АИ-20, вспомогательных силовых установок ТГ-16М, а также комплектующих изделий указанной авиационной техники; переоборудование двигателей АИ-20 в наземный вариант для работы в составе передвижных автономных электростанций, капитальный ремонт двигателей АИ-20 ДКН, ДМН, ДКЭ, ДМЭ, работающих в составе электростанций ПАЭС-2500 как с газовой, так и с жидкостной системами питания; капитальный ремонт и модернизацию ПАЭС-2500.

Наряду с восстановлением исправности завод проводит доработку и модернизацию авиационной техники по документации разработчика, что означает на практике создание нового технического облика летательного аппарата.

На предприятии внедрена и успешно функционирует интегрированная система менеджмента, базовой составляющей которой является система менеджмента качества, сертифицированная на соответствие стандартов ГОСТ Р ИСО 9001-2015, ГОСТ РВ 0015-002-2020, ГОСТ Р 58876-2020.

В апреле 2018 года АО «123 АРЗ» стало первой российской компанией в авиационной отрасли, получившей признание на международном уровне по критериям модели совершенства Европейского фонда менеджмента качества (EFQM) для уровня «Признанное совершенство» (сертификат 5 звёзд).



Завод является единственным в России, где успешно действует полный производственный цикл, позволяющий производить всесторонний ремонт авиационной техники. В штате предприятия – лётный экипаж испытателей. Завод имеет в своём распоряжении аэродром с бетонной взлётно-посадочной полосой.





Одним из перспективных направлений деятельности является изготовление деталей авиатехники, в том числе в порядке импортозамещения комплектующих иностранного производства, а также снятых с производства предприятиями ОПК на территории России.

Свою технику предприятию доверяют не только российские, но и зарубежные авиакомпании.

Акционерное общество «123 авиационный ремонтный завод» – это надёжный партнёр на долгие годы. Многолетний опыт и стремление к совершенству, сильный технический и производственный потенциал являются гарантией высокого качества работ и выполнения заказов любой сложности.

175201, Новгородская обл., г. Старая Русса, микрорайон Городок Тел. (81652) 36-800, факс (81652) 59-493



Первая научно-техническая конференция молодых авиадвигателестроителей: и это только начало

1 октября в ЦИАМ им. П.И. Баранова прошла Первая научно-техническая конференция молодых инженеров и учёных авиационного двигателестроения. Конференция прошла в рамках мероприятий «Десятилетия науки и технологий в Российской Федерации». Организаторами выступили Ассоциация «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД) и Академия наук авиации и воздухоплавания (АНАиВ) вместе с ГК «МЕРА» и ФАУ «ЦИАМ им. П.И. Баранова».









На фоне быстрого развития технологий становится ещё более важным вопрос развития молодых специалистов. Конференция – шаг к созданию живого, горизонтального, инженерного сообщества, которое ускорит передачу знаний и создаст новые технологические решения «здесь и сейчас».

На конференции собрались более ста молодых инженеров, технологов и учёных отрасли. Задача была не только познакомиться с актуальными направлениями развития авиадвигателестроения, но и получить пространство для профессионального общения. По сути, конференция стала первым шагом к единой площадке, которая объединит молодых специалистов, укрепит горизонтальные связи и поможет развитию инженерного сообщества.

Открыл конференцию её идейный вдохновитель и инициатор проведения, президент АССАД и АНАиВ **Виктор Михайлович Чуйко**. Он отметил, что такие встречи особенно важны – молодым инженерам разных специальностей нужно больше общаться с руководителями предприятий, обмениваться опытом, учиться. С приветствием выступили: вице-президент РАН, научный руководитель ФАУ «ЦАГИ» **Сергей Леонидович Чернышёв**, генеральный конструктор АО «ОДК» **Юрий Николаевич Шмотин** и заместитель генерального конструктора ПАО «ОАК» **Владимир Витальевич Васильев**.







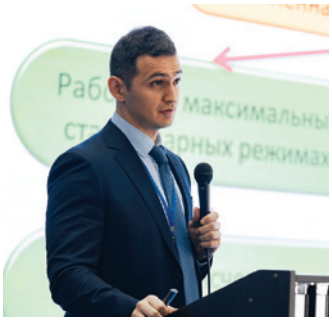












Также было озвучено приветствие от генерального директора – генерального конструктора АО «ОДК-Авиадвигатель», академика РАН, Героя Труда РФ **Александра Александровича Иноземцева**.

Пленарная часть дала молодым специалистам возможность услышать руководителей ведущих авиадвигателестроительных предприятий – тех, кто сегодня формирует облик отрасли: генерального конструктора – директора «ОКБ им. А. Люльки» филиала ПАО «ОДК-УМПО» **Евгения Ювенальевича Марчукова**, заместителя генерального директора ЦИАМ по науке **Александра Валерьевича Луковникова**, генерального директора ГК «МЕРА» **Игоря Анатольевича Потапова**, генерального директора НИЦ «Курчатовский институт» – ВИАМ **Сергея Викторовича Яковлева**, заместителя генерального директора, председателя совета молодых специалистов ЦИАМ **Константина Юрьевича Арефьева**, директора филиала АО «ОДК» «НИИД» **Сергея Петровича Павлинича**, ведущего конструктора «ОКБ им. А. Люльки» филиала АО «ОДК-УМПО» **Георгия Павловича Гогаева**, а также председателя ПрофАвиа **Алексея Валентиновича Тихомирова**.

Их знания и решения особенно ценны для будущего поколения инженеров.

Александр Валерьевич Луковников рассказал о перспективах авиационных двигателей и задачах для гражданской авиации, Евгений Ювенальевич Марчуков посвятил выступление развитию двигателей для военной авиации, а Игорь Анатольевич Потапов – цифровым технологиям в промышленности. О перспективных материалах говорил Сергей Викторович Яковлев, Константин Юрьевич Арефьев поделился взглядом на развитие аэрокосмических двигателей, а Сергей Петрович Павлинич – о взаимодействии университета, науки и производства. Завершил пленарную часть ведущий конструктор «ОКБ им. А. Люльки» Георгий Павлович Гогаев.



Выступления докладчиков вызвали большой интерес – участники отметили их содержательность и практическую ценность.

Особенно яркие впечатления оставили деловая игра и историческая викторина. В деловой игре, которую провела **Юлия Смирнова**, участники объединились в 9 команд по 8 человек, которые должны были смоделировать и представить свой проект под названием «Перспективы развития авиационного двигателестроения в условиях изменяющегося рынка». Кроме молодых специалистов в игре приняли участие и члены президиума конференции, представившие свое видение будущего двигателестроения, – В.М. Чуйко, А.В. Луковников и И.А. Потапов.

– Игра получилась очень интересной и оживленной, – отметил заместитель генерального директора ЦИАМ по науке Александр Валерьевич Луковников. *– Она позволила совершенно незнакомым на начало конференции специалистам не только объединиться для решения общей задачи, но и выработать очень интересные, на мой взгляд, идеи развития двигателестроительной отрасли. Собственно, именно в этом и видели организаторы свою главную задачу – обеспечить молодежи новые знакомства и интересное общение.*

Такой формат позволил уйти от привычной схемы «докладчик – слушатель» и включить молодых специалистов в обсуждение реальных задач и будущего отрасли. Участники выявили ряд проблем, которые в настоящее время существуют в отрасли, и предложили идеи, которые имеют потенциал для дальнейшей проработки и реализации. Но главное – участники смогли познакомиться, обменяться контактами и сделать первый шаг к формированию горизонтальных связей в отрасли.

Программа завершилась исторической викториной, посвящённой авиации и воздухоплаванию.

– Без знания истории создания отечественной авиации невозможно ее развитие, – высказал свое мнение Виктор Михайлович Чуйко. *– 17 января 2027 года мы отметим 180-летие со дня рождения «отца русской авиации». Значение Николая Жуковского для отечественной и мировой авиации трудно переоценить. Он создал фундаментальные научные труды, которые заложили основы современной аэродинамики и авиационной техники. Благодаря сочетанию глубоких научных знаний и инженерного подхода Жуковский в прямом смысле дал человечеству крылья, научил нас летать.*

– Для МЕРЫ участие в организации конференции – это возможность не только поддержать молодых инженеров, но и создать платформу для общения, обмена опытом и совместных проектов.

























Именно молодые специалисты формируют будущее отрасли, создают новые технологические решения и определяют перспективы развития авиационного двигателестроения и страны в целом. Развитие авиационного двигателестроения зависит не только от новых технологий, но и от людей, которые будут эти технологии создавать, – заявили в ГК «МЕРА».

По итогам мероприятия организаторами было высказано предложение о создании при АССАД отраслевого совета молодых специалистов, которое было положительно поддержано участниками конференции. Слушатели отметили значимость и необходимость подобных мероприятий не только для обмена опытом, но и для развития горизонтальных связей между специалистами отрасли.

Конференция показала: объединение молодых специалистов, опытных инженеров, науки и промышленности вокруг общих задач – это не просто слова, а реальный шаг к созданию единого совета молодых специалистов, который станет опорой отрасли на десятилетия вперёд.



Фото предоставлено ГК «МЕРА» и журналом «Крылья Родины»

Материал подготовили студенты кафедры «Реклама и связи с общественностью в высокотехнологичных отраслях» ФГАОУ ВО «Московский авиационный институт» (Национальный исследовательский университет) **Перепелица А.В.** и **Омельчук А.А.**

Академия наук авиации и воздухоплавания объявила 2027 год – годом Николая Егоровича Жуковского



Человек полетит,
опираясь не на силу своих мускулов,
а на силу своего разума…
Н.Е. Жуковский

180 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ОТЦА РУССКОЙ АВИАЦИИ

При информационной поддержке:

Крылья Родины
НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ

РОНКТД

ОРГАНИЗАТОР ФОРУМА

XIV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ФОРУМ

НЕРАЗРУШАЮЩИЙ КОНТРОЛЬ
ИСПЫТАНИЯ · ДИАГНОСТИКА

1-2 АПРЕЛЯ 2027 Г.



ТЕРРИТОРИЯ НДТ

XIV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ ФОРУМ

Крупнейшая специализированная выставка средств и технологий неразрушающего контроля, технической диагностики, мониторинга состояния и оценки ресурса на территории СНГ и стран Азии

15+
КРУГЛЫХ СТОЛОВ
С УЧАСТИЕМ ЭКСПЕРТОВ

3000+
РУКОВОДИТЕЛЕЙ
И СПЕЦИАЛИСТОВ

50+
КОМПАНИЙ - ЛИДЕРОВ
В ОБЛАСТИ НК И ТД

RONKTD.RU
EXPO.RONKTD.RU

ОФИЦИАЛЬНЫЕ СПОНСОРЫ ФОРУМА

КОНСТАНТА

ECHOPLUS

Евгений Владимирович Шильников:
ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Прежде это была обычная привокзальная площадь. Здесь высаживали пассажиров и ждали следующего рейса автобусы. Стояли ровными рядами машины. Никто не задерживался здесь дольше, чем нужно. Кто-то спешил на электричку, кто-то – на работу: завод рядом.

Теперь здесь на высоком постаменте стоит сталевар в спецовке. В одной руке у него разливная ложка. Другую руку он высоко поднял, словно приветствуя гостей и жителей города.



Памятник на площади Металлургов

Памятник открыли в 2017 году, к 100-летию завода «Электросталь». Это был подарок городу от предприятия. Знак того, что металлургическое производство – его неотъемлемая часть, его корень, его начало. А через год сменила название реконструированная и благоустроенная площадь. Теперь это площадь Металлургов.

Человек, без которого ничего этого не было бы, – генеральный директор АО «Металлургический завод «Электросталь» Евгений Владимирович Шильников. Тот, кто 18 лет стоит у его руля и 40 лет назад сам впервые переступил порог заводской проходной помощником мастера. Он хорошо понимает, что завод – это прежде всего люди. Те, кто работает сейчас, и те, кто работал до них.

ЗАВОД СЕГОДНЯ

А завод живёт. В ноябре 2027 года он будет праздновать своё 110-летие.

«Уверен, что наше предприятие будет работать ещё как минимум лет сто, обеспечивая нашу великую страну нужной продукцией», – сказал в одном из интервью Евгений Владимирович. Ежеквартально в цехах АО «Металлургический завод «Электросталь» изготавливается около 700 видов высококачественной металлопродукции. Один из главных потребителей – гражданское авиастроение, ускоренными темпами развивающееся в стране. Электростальский металл есть в двигателе ПД-14 для самолёта МС-21. Это первый газотурбинный двигатель, созданный в современной России с нуля, символ возрождения отечественного двигателестроения. Завод «Электросталь» принимает самое активное участие во всех сегодняшних многочисленных разработках моторостроителей, в частности в проектах создания двигателя ПД-8 для импортозамещённого самолёта «Сухой Суперджет-100» и двигателя сверхбольшой тяги ПД-35. Заводом освоено более 2000 марок стали и сплавов в различном сортаменте – это более 10 000 наименований в перечне позиций.

Сегодня это современное металлургическое предприятие полного цикла с передовым сталеплавильным и передельным оборудованием, с лабораториями, оснащёнными по последнему слову техники. Автоматика помогает выплавлять сталь, ковать и прессовать металл. Автоматизированы бухгалтерский учёт, документооборот, движение заказов и многие другие процессы. Завод прозрачно и надёжно управляется «цифрой».

ПЕРВЫЕ ШАГИ

Сорок лет назад всё было иначе. Никто не произносил слова «цифровизация». Его просто не было в обиходе. Был завод, был коллектив, была работа. И был молодой человек, выпускник Московского института стали и сплавов по специальности «Физико-химические исследования процессов и материалов». Освоив одно из самых трудных направлений в металлургии, он предпочёл работу на заводе «Электросталь» возможности продолжить образование в аспирантуре. Нелишним будет заметить, что среднюю школу Евгений Владимирович окончил с золотой медалью.

Тогда, в 1986 году, он не мог знать, что останется на заводе навсегда, что здесь встретит свою любовь, что именно ему выпадет сыграть важную, если не решающую, роль в постсоветской истории флагмана отечественной специальной металлургии.

В приятной внешности помощника мастера литейного зала первого сталеплавильного цеха обращали на себя внимание глаза – пронизывающие насквозь и полные твёрдого желания состояться. Его утвердили в должности мастера буквально через несколько месяцев. Так быстро, хорошо понимая суть сталеплавильного процесса, он освоил весь сортамент СПЦ-1 и вскоре понял, что перерос масштаб этой должности. Ему как воздух был нужен простор для мысли и действия.

И в 1988 году Евгений перешёл в центральную исследовательскую лабораторию – сразу на должность ведущего инженера сталеплавильной лаборатории, а всего через полгода был назначен начальником группы.



Радиально-ковочная машина

Руководитель лаборатории Виктор Станиславович Римкевич умел подмечать способных людей. Радовался тому, как увлечённо Евгений занимается наукой. И эту страсть будущий директор сохранил навсегда. Фундаментальное образование, практика цеховой работы помогли ему стать хорошим инженером-исследователем. Впоследствии Евгений Владимирович защитил кандидатскую диссертацию на тему «Теоретический анализ и разработка высокотемпературного варианта технологии окислительного периода плавки высоколегированной стали». На его счету – 53 патента на изобретения.

Тогда, в лаборатории, уже проявился его особый дар – видеть то, чего ещё нет в цифрах, улавливать тенденции на годы вперёд. И он оказывался прав чаще, чем ошибался.

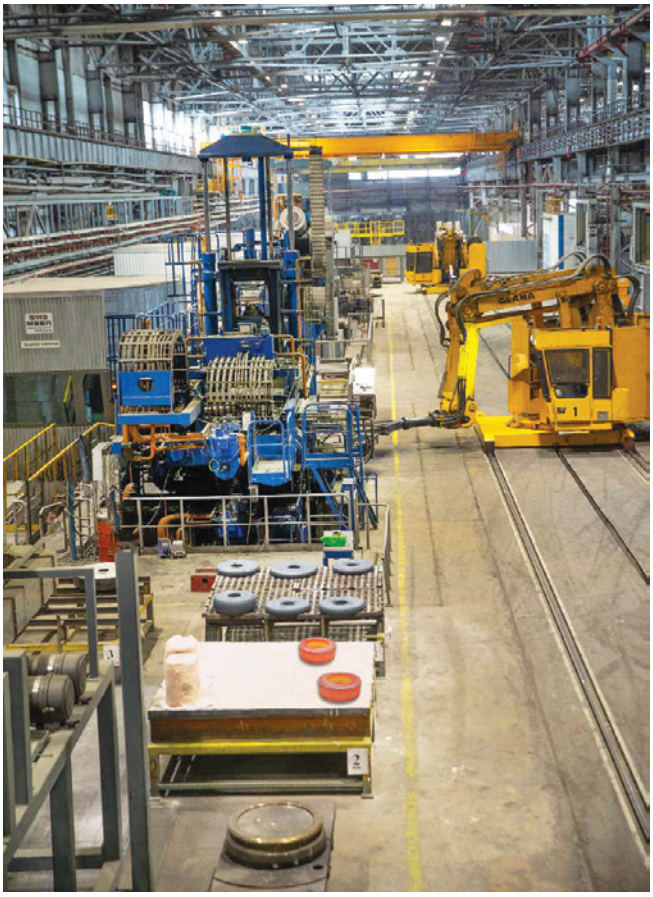
На тот момент завод нёс высокие затраты на дорогое и дефицитное первичное сырьё, себестоимость росла. Евгений Владимирович был одним из разработчиков идеи использования в выплавке нетрадиционных материалов. Стратегия оказалась верной. При его активном участии в ЦИЛ разработали и внедрили технологию использования окалины, образующейся при нагреве металла в передельных цехах. Только за первый год её применения в СПЦ-2 переплавили и вернули в производство 3000 тонн этих отходов. Снижение себестоимости без потери качества подтвердили расчёты и результаты плавок, после чего решение закрепилось в технологии.

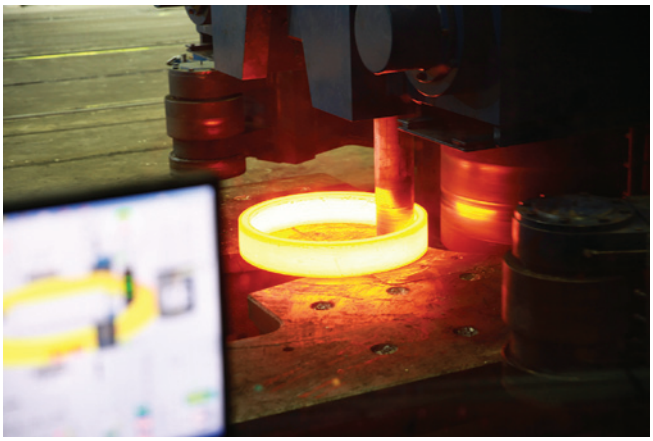
ВОСХОЖДЕНИЕ

Он не искал должностей – должности сами находили его. Потому что рядом оказывались люди, которые видели: именно он справится. Не забудем, какое было время. Развал Советского Союза повлёк за собой слом административной системы управления экономикой страны вместе с её институтами и инструментами. Ситуация требовала на разных уровнях руководителей нового типа, обладавших смелостью в принятии решений с учётом не только проблем, но и новых возможностей.

Такой потенциал в Шильникове разглядел ещё начальник ЦИЛ Василий Петрович Степанов. По его рекомендации, когда потребовалось укрепить финансовую службу, директор завода Борис Фёдорович Борин предложил Евгению Владимировичу должность заместителя начальника финансового отдела. Он предложение принял и сразу показал себя неиссякаемым генератором идей, направленных на реанимацию и оздоровление заводских финансов.

Не заставили себя ждать и новые назначения – сначала начальником финансового отдела (на тот момент на заводе он был самым молодым руководителем такого ранга), а потом и коммерческим директором. Не имея специального образования в этой сфере, едва достигнув тридцатилетнего возраста, он стал своим в банковской сфере, где прослыл финансовым гением. Этаким Месси на финансовом поле. Отношение к нему в кабинетах больших и маленьких банков было подчёркнуто уважительным.







Когда-то это казалось фантастикой. Новый КПЦ-3 сегодня

На заводе до сих пор вспоминают слова, сказанные руководителем одного столичного банка: «Предприятию, у которого такой коммерческий директор, не только возможно, но и нужно оказать кредитную поддержку».

Однозначно, благодаря финансовому гению Евгения Владимировича завод выстоял, удержался на плаву в тот непростой период. Спустя некоторое время коммерческий директор уже уверенно решал различные вопросы на уровне директора завода, а в некоторых случаях и заменял его. Вскоре его избрали членом совета директоров.

2008 год. В апогее находился самый разрушительный кризис в истории новой России. Финансовое положение завода приближалось к критическому. Единогласным решением Совета директоров генеральным директором завода «Электросталь» был избран Евгений Владимирович. 18 лет, прошедшие с того момента, не оставляют никаких сомнений в правильности сделанного выбора.

Он был самым подготовленным к этой должности человеком. Хорошо знал производство, научную работу, финансовые и коммерческие вопросы. Пользовался непререкаемым авторитетом и доверием коллектива предприятия. И Евгений Владимирович принял на себя эту ношу, такую ответственность. Ему предстояло не просто возглавить завод, а решить его многие проблемы.

ВО ГЛАВЕ ЗАВОДА

Оборудование изнашивалось, в ряде цехов сохранялся тяжёлый ручной труд. Талант прогнозиста подсказывал ему: если завод останется прежним, молодёжь не пойдёт работать, а там и конкуренты задавят. Будущее – только за высокоинтеллектуальным и автоматизированным производством. Никакие деньги не удержат грамотного молодого специалиста там, где нет современной техники и интересных задач.



Модернизация в действии.
Е.В. Шильников с губернатором Московской области **А.Ю. Воробьевым** на пуске нового оборудования.
Август 2013 года

И ещё одно он прекрасно понимал – то, что отличает просто директора от стратега, – экономическую составляющую. Изготавливать и продавать не полуфабрикат, как исторически сложилось ещё в Советском Союзе, а продукцию с высоким коэффициентом добавленной стоимости. Провести металл как можно дальше по переделу, вкладывая в него ум, новые технологии, смысл, – вот что Евгений Владимирович поставил себе целью.

В августе 2008 года он стал генеральным директором, а уже в марте 2010 года был заключён первый договор на поставку оборудования. Начался процесс большой модернизации. Только человек сильный, увлечённый, дальновидный мог решиться на проведение такого объёма работ. Глобальность замысла оценивается в полной мере только сейчас, по прошествии лет. Завод почти полностью перестроен. Из производителя просто заготовок он стал



Комплекс быстроходного ковочного пресса 16 МН

производителем механически обработанной машиностроительной продукции. Строительство комплекса глубокого передела жаропрочных сталей и сплавов, комплекса обеспечения нового производства, перестройка кузнечно-прессового оборудования в КПЦ-2, реконструкция сталеплавильных агрегатов в СПЦ-4 и СПЦ-6, масса реконструкций во вспомогательных цехах и лабораториях.

Завод преображался и преображался прямо на глазах. Однажды заводчане могли наблюдать такую картину. Под потолком КПЦ-2, похожие на инопланетян в своих светоотражающих костюмах, парили специалисты, чтобы очистить от пыли и покрасить в белый цвет металлические фермы покрытия. Здесь скоро установят новый быстроходный пресс усилием 16 МН. С него начнётся новая эра цеха, введённого в эксплуатацию в 1975 году.

Целая тема – ремонт заводоуправления. Здание 1930-х годов постройки превратилось в современный офис: ресепшен, рекламный фильм на экране, кабинеты с удобной мебелью и кондиционерами, конференц-зал с аппаратной и большими белыми кожаными креслами… Всё по последнему слову техники и стиля… и икона Божией Матери «Неувядаемый Цвет» на входе. Как молитва без слов, как небесная защита. От невзгод, от трудных времён. Епископ Балашихинский и Орехово-Зуевский Николай подарил эту икону Евгению Владимировичу на День металлурга. Шильников мог оставить её в кабинете, повесить в приёмной. Он решил иначе. Глядя сегодня на всё, что сделано, он понимает: без помощи свыше ничего бы не вышло. Слишком много было рисков, слишком многое могло пойти не так.

Невиданные прежде на заводе технологии были применены при строительных работах внутри прокатного цеха № 3, где рождался суперсовременный КПЦ-3. К слову, далеко не каждая строительная фирма возьмётся за нулевой цикл такой сложности. Бетонирование фундамента пресса усилием 200 МН – это сердце будущего КПЦ-3 – начинали на отметке минус 22 метра. Чтобы не обвалились стенки котлована и не «поехали» колонны существующего цеха, был применён метод стены в грунте.

Для чего такой мощный фундамент? «Чтобы ничего не шаталось, не прогибалось и была обеспечена безупречная точность при изготовлении поковок», – говорил директор. Сегодня штампованные диски, валы, цельнокатаные бесшовные кольца для авиационного и энергетического машиностроения, не уступающие лучшим мировым аналогам, – визитная карточка и гордость завода, наиболее рентабельная продукция.

Генеральный директор хорошо помнит, чего стоило организовать доставку уникального оборудования с учётом допустимой нагрузки на дороги и мосты и его монтаж, для чего потребовалось устанавливать специальный мегалифт. Территорию для складирования деталей и кольцепрокатных станов пришлось мостить аэродромными бетонными плитами, а в самом цехе сооружать специальную площадку для сборки узлов агрегатов.



На выставке «Металл-Экспо». Рукопожатие лидеров. Генеральный директор АО «Металлургический завод «Электросталь» **Е.В. Шильников** и заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации **М.Н. Юрин.** 2024 год.

Оборудование выбирали тщательно. Самое новое – чтобы не отстать от времени. Самое надёжное, от ведущих мировых производителей, – чтобы не подвело ни через год, ни через десять лет. Шильников лично принимал участие во всех циклах этой масштабной модернизации, начиная от изучения глобальных рынков, обеспечения финансирования до подбора исполнителей, подготовки кадров и информационного сопровождения. Порой кажется, что такое не под силу одному человеку. Да он и был не один. В период модернизации, да и потом рядом с ним всегда была команда. Не просто исполнители – единомышленники.

ТОТ, С КЕМ ХОЧЕТСЯ СОТРУДНИЧАТЬ

Есть у Евгения Владимировича Шильникова ещё одно качество, которое не вписывается ни в одну должностную инструкцию. Искусство находить и привлекать нужных людей, тех, с кем можно решить конкретную важную задачу или сделать так, чтобы дело, в котором допустили некоторые ошибки, беспроигрышно двигалось вперёд.

«На тебя можно положиться, и ты должен делать свою работу хорошо – главный его принцип в подборе кадров. Он категорически не любит равнодушных, безразличных людей.

Евгений Владимирович Шильников удивительно обаятелен, коммуникабелен и выдержан в то же время. Буквально несколько минут требуется ему, чтобы расположить человека к себе и направить разговор или переговоры в нужное русло. При этом он всегда до конца выслушает партнёра», – говорит советник генерального директора Семён Генрихович Цимерман, в прошлом коммерческий директор и руководитель службы экономической безопасности завода.

«Евгений Владимирович – очень приветливый, контактный, очень конкретный человек, – рассказывает президент Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД) Виктор Михайлович Чуйко. –

Если ты ставишь какой-то вопрос, всегда получишь на него ответ. Впервые мы встретились, когда после завершения первой очереди модернизации директор собрал заказчиков, чтобы познакомить их с тем, что сделано и какие возможности теперь появились у «Электростали».

Меня поразило, что собственники завода в то непростое время затратили огромные средства на техническое перевооружение. Это ведь такие риски! Шильников был благожелателен ко всем. Отвечал на все вопросы, улыбался, когда надо, шутил.

Расставались мы уже друзьями. Договорились провести на «Электростали» научно-технический совет АССАД. Снова была экскурсия на завод, а после в ДК имени Карла Маркса провели НТС. На этом мероприятии Евгений Владимирович познакомился со многими директорами моторостроительных предприятий. Вскоре завод вступил в нашу ассоциацию, а ещё через пару лет мы избрали Евгения Владимировича членом президиума АССАД, а потом и академиком Академии наук авиации и воздухоплавания, где он прикреплён к отделению двигателей.



Связи, которые работают. **Е.В. Шильников** приветствует почётных гостей 29-й традиционной встречи с потребителями. Сентябрь 2026 г.

С ним очень интересно работать! Он всегда делает конкретные предложения, которые с ходу принимаются.

Евгений Владимирович – профессионал высочайшего уровня, организатор тоже очень высокого уровня. Он умеет видеть и предлагать решения проблем, которые возникают или которые ещё только могут возникнуть! Вместе со своим инженерным аппаратом успешно их решает. Он, конечно, прекрасный экономист, понимающий, что все результаты работы коллектива отражаются именно в экономике. От этого зависит и социальная политика, и многое другое.

Евгений Владимирович живёт не только производством. У него прекрасная семья. Жена Любовь Николаевна, с которой он вместе все эти годы. Сын Александр и дочь Наталья работают на заводе. Пять внуков, и всех их он очень любит.

Хочу пожелать всем членам семьи Евгения Владимировича, чтобы они всё делали для того, чтобы быть достойными его, а может, и превзойти. Ему лично желаю успешной работы, всей семье – счастья, а заводу – благополучия!»

Сегодня у Е.В. Шильникова много связей по всей России и не только – руководители предприятий и банков, партнёры, коллеги, учёные, молодые специалисты. Большое количество времени, знаний, мыслей, энергии ему приходится тратить на то, чтобы заслужить и не растерять доверие всех этих людей. И оно работает на завод. Крупными вопросами, нередко на самом верху, он всегда занимается лично. Например, в пандемию коронавируса добился включения завода в перечень стратегических предприятий региона и разрешения работать, с соблюдением всех мер эпидемиологической безопасности, конечно.

Проводить круглые столы с заказчиками было задумкой директора завода Бориса Фёдоровича Борина. Евгений Владимирович эту идею существенно развил. В этом году завод принимал дорогих гостей в 29-й раз!

«Никогда не пропускаем эту встречу потребителей завода «Электросталь». Он является нашим основным поставщиком, – рассказал заместитель главного металлурга «ОДК-Салют» Сергей Анатольевич Валиахметов. – Мы дорожим сотрудничеством и ценим его. Качество электростальского металла всегда на высоте. Предприятие под руководством Евгения Владимировича непрерывно развивается. Разрабатывает и внедряет новые материалы, новое оборудование, новые технологии. Евгений Владимирович не боится осваивать новое. Закупки оборудования – это ведь огромные риски. Тем не менее всё нормально получается. Оборудование устанавливается, технологии осваиваются, продукция оказывается востребованной! Отмечу профессионализм ведущих специалистов и руководителей технических, контрольных, снабженческих служб. Это ведь надо было так подобрать и расставить людей по своим местам! Все отлично знают своё дело, всегда гибко подходят к любому вопросу, готовы идти на компромисс. Потому у нас всё решается, всё получается! Уверен, нас с заводом «Электросталь» ждёт ещё много великих дел! Продолжаем работать на благо нашей Родины!»

Заведующий лабораторией ФГУБН ИМЕТ РАН Константин Всеволодович Григорович в этом году приехал на круглый стол впервые: «Интересное мероприятие. Позволяет встретиться в одном месте очень многим людям. Приятно взаимодействовать с представителями завода «Электросталь», потому что всегда есть поддержка, всегда есть взаимопонимание, всегда делают очень ценные замечания. Мы сейчас ведём вместе с заводом работу по новым методам выплавки стали в ЭШП. Искренне желаю заводу с честью выйти из тех трудностей, с которыми мы все сейчас столкнулись, развиваться и быть самым передовым, самым инновационным заводом нашей страны.

С Евгением Владимировичем мы оканчивали Московский институт стали и сплавов по одной и той же специальности, только с разницей в десять лет. Но я прекрасно знаю, что его группа была очень сильной. Большинство студентов из того выпуска впоследствии занимали серьёзные посты в различных отраслях.

Заводу «Электросталь» невероятно повезло, что Евгений Владимирович приехал сюда работать! Во-первых, Евгений Владимирович – очень глубокий специалист и талантливый организатор, а во-вторых, – очень интересный человек, который много всего знает, многое видел, умеет об этом увлекательно рассказать. У него много различных талантов и хобби».

НЕ ТОЛЬКО В КАБИНЕТЕ

Евгений Владимирович увлекается изобразительным искусством. Надо сказать, что всё, за что бы он ни брался, изучает очень глубоко. О картинах может говорить бесконечно. Большой знаток иконописи и итальянской живописи. Он организовал выставку «Лики Богородицы» в галерее, открытой по его инициативе в ДК им. К. Маркса. Заводчане и жители Электростали могли увидеть русские иконы XVII – начала XX веков и картины западноевропейских художников XV – XVI веков. Выставка перемещалась по всей Московской области, а потом Евгений Владимирович издал книгу с репродукциями этих картин. Заслуга Шильникова – проведение в той же галерее выставки «Магия люминизма» с демонстрацией пейзажей русского живописца, волшебника света И.Ф. Шультце.

Он любит залы картинных галерей за возможность созерцать, остановиться и впустить в себя красоту.

Рыбалка – это другое, но тоже про тишину, про возможность остаться наедине с самим собой, а ещё про умение ждать, не торопить события. Он часто рыбачит с партнёрами. Не только чтобы укрепить связи, но и для того, чтобы подумать вместе. В моменты ожидания клёва рождается взаимопонимание, приходят идеи. Партнёры становятся друзьями.

ЗАБОТА О ЛЮДЯХ

За то время, которое Е.В. Шильников находится на посту руководителя АО «Металлургический завод «Электросталь», ситуация в российской экономике менялась не раз, проверяя промышленников на прочность. Всякий раз решения, принятые Евгением Владимировичем, помогали сохранить предприятие, выполнить все обязательства и перед заказчиками, и перед поставщиками, перед бюджетами всех уровней и перед кредитными организациями, а самое главное – перед трудовым коллективом.

Взять хотя бы 2022-й год. Когда на Россию посыпались санкции и в одночасье огромной проблемой стала доставка сырья, завод был на грани остановки: запасов никто давно не держал, работали, в общем, с колёс. Евгений Владимирович вместе со своей командой нашёл альтернативные логистические пути. Выпуск металла не останавливался ни на один день.

А как он говорит с заводчанами! Спокойно, без бумажек, но при этом умно, доходчиво и выразительно. Об одном, втором, третьем скажет, потом всё вместе соберёт и подведёт слушателя к одной единственно верной мысли. Часто сопротивление выполнению какого-либо приказа вызывается непониманием его сути.

Евгений Владимирович хорошо разбирается в политике. Он очень тонко понимает, почему те или иные события в мире происходят.

Он никогда не выдвигался ни в депутаты, ни в мэры, хотя вполне мог бы состояться и в этих сферах. Генеральный директор любит свой завод. Он вложил в него все свои силы, всю душу.

Партнёры не раз слышали от него: «Электросталь» – это металлургический бутик. Эксклюзивно, дорого, безупречно. За 18 лет – ни одного дня без борьбы за эту репутацию, за того заказчика, кто ищет не скидку, а решение, которое прослужит десятилетиями.

Его отношение к ветеранам вызывает большое уважение. Именно при нём была возобновлена выплата материальной помощи бывшим работникам. Каждый заводчанин должен знать, что его поддержат, понятно, что по мере сил, даже когда он уйдёт на заслуженный отдых.

Отношение Евгения Владимировича ко многим сферам жизни уникально. Директор Электростальского филиала Московского Политеха О.Д. Филиппова рассказала,



За вклад в строительство Храма Вознесения Господня **Святейший Патриарх Московский и всея Руси Кирилл** наградил генерального директора АО «Металлургический завод «Электросталь» **Е.В. Шильникова** орденом благоверного князя Даниила Московского III степени



Завод – важная часть городского округа Электросталь. **Е.В. Шильников** – там, где решаются городские дела

что, когда вуз после перерыва возобновил подготовку инженерных кадров, генеральный директор завода «Электросталь», определяя претендентов на обучение за счёт завода, лично проводил собеседование с выпускниками школ. Он искренне заинтересован в том, чтобы предприятие пополнялось грамотными работниками и было не просто местом работы, а вторым домом. И социальная политика – это именно то, что делает предприятие таким. Своя медсанчасть, где тебя знают и ждут. Поддержка семей с детьми, супругов, вступающих в первый брак, организация отдыха детей и взрослых и многое другое – это не просто соцпакет, а отношение генерального директора к людям.

При нём большие финансовые средства завод выделяет на благотворительные цели. При активной поддержке завода в Электростали строился Храм Вознесения Господня. И красавец-храм стоит. В конце улицы, в створе, как цель пути. А в её начале, на площади Металлургов, с постамента смотрит на храм сталевар. На то, что выше суеты…

И ЭТО ВСЁ О НЁМ

Только заводом жизнь генерального директора Шильникова не ограничивается. Он ведёт большую общественную деятельность. Город, регион, отрасль и даже Индия – везде он нужен. Если видит проблему – он её решает, если просят помочь – помогает. Евгений Владимирович с 2018 года является президентом Общества дружбы с Индией, состоит в многочисленных профильных общественных организациях. На любой площадке, при любой возможности он находит момент рассказать о заводе, укрепить его авторитет. И это тоже миссия Шильникова – быть послом АО «Металлургический завод «Электросталь» везде, где бы он ни оказался.

Социальная политика, партнёры – 18 лет он несёт эту ношу каждый день. Без выходных, без права на усталость, без того, что привычно простым людям. Он выбрал это сам. И не жалеет.

За 40 лет было много наград. Это целая лестница признания – от Электростали, города, почётным гражданином которого он является, и до всей России, признание не только его заслуг, но и всего завода, тех, кто все эти годы шёл рядом.

Знаки губернатора Московской области «Благодарю», «За вклад в развитие Московской области», Преподобного Сергия Радонежского, медаль ордена Ивана Калиты, знаки Московской областной думы «За труды» и «За верность Подмосковью» – оценка труда Евгения Владимировича в масштабе Подмосковья.

Ведомственные награды: почётное звание «Почётный металлург», медаль Министерства промышленности и торговли РФ «Трудовая доблесть» – это благодарность за верность профессии, признание коллег и всей металлургической отрасли.

Медаль имени И.В. Курчатова I степени «За выдающийся вклад в развитие НИЦ «Курчатовский институт» – признание научного сообщества, благодарность за вклад в науку, за совместные проекты, за надёжное партнёрство.

Государственные награды: почётное звание «Заслуженный металлург Российской Федерации», медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени – высшая оценка труда, имеющего значение для всей страны.

Одна из самых дорогих для Евгения Владимировича наград – орден Русской Православной Церкви благоверного князя Даниила Московского III степени. За веру и труды на ниве духовной вручил её ему лично в мае 2026 года Патриарх Московский и всея Руси Кирилл.

…Сорок лет на заводе. Большая трудовая жизнь. Сделано много – но это не повод останавливаться. Строится водородная станция, реализуются проекты по гранульной металлургии. Осваиваются новые марки стали и сплавов, как это всегда было в истории завода «Электросталь». И имя Евгения Владимировича Шильникова уже вписано в неё золотыми буквами наравне с именами великих директоров флагмана отечественной качественной металлургии.

Сам же он смотрит только вперёд. В будущее. Туда, где за горизонтом проступают контуры новых смелых задач.

Завод продолжает уверенный ход. Курс проложен точно, механизмы работают как часы.

И. Косарева



В.М. ЧУЙКО,
президент Ассоциации
«Союз авиационного двигателестроения»,
президент Академии наук авиации
и воздухоплавания

Глубокоуважаемый Евгений Владимирович!

От имени Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения» (АССАД), Академии наук авиации и воздухоплавания (АНАиВ) и от меня лично примите самые искренние и сердечные поздравления со знаменательной датой — Вашим 65-летием!

Ваша биография неразрывно связана с отечественной металлургией. Четыре десятилетия Вы посвятили родному заводу «Электросталь», пройдя путь от инженера-сталеплавильщика до руководителя одного из флагманов российской спецметаллургии. Ваш высочайший профессионализм, стратегическое мышление и преданность делу позволили предприятию не только сохранить, но и приумножить славные традиции производства уникальных жаропрочных сплавов, титановых и стальных поковок, без которых невозможно представить современный авиационный двигатель.

Для нас, двигателестроителей, АО «Металлургический завод «Электросталь» под Вашим руководством является стратегическим партнером и надежным фундаментом технологического суверенитета страны. Качество вашей продукции – это ресурсная база для создания перспективных двигателей ПД-14, ПД-35, а также для обеспечения программ вертолетостроения и ракетно-космической отрасли. Мы высоко ценим наше многолетнее сотрудничество и то содействие, которое Вы лично оказываете отечественному авиапрому. Ваша недавняя награда – медаль АССАД «За верность делу» I степени – лучшее тому подтверждение. Решением правления ассоциации в 2026 году Вам присвоено звание «Заслуженный авиадвигателестроитель».

Ваша научная и управленческая деятельность, направленная на модернизацию производства и внедрение передовых технологий, служит примером для всего российского машиностроения. Особо хочется отметить Вашу роль в сохранении преемственности поколений: на «Электростали» трудятся целые династии, а молодежь, приходящая на смену ветеранам, получает бесценный опыт у признанных мастеров.

В день Вашего 65-летия от всей души желаю Вам крепкого здоровья, неиссякаемой жизненной энергии, семейного благополучия и новых профессиональных свершений! Пусть каждый новый день приносит удовлетворение от проделанной работы, а коллектив завода под Вашим мудрым руководством продолжает достигать новых высот во славу отечественной промышленности!



А.А. ИНОЗЕМЦЕВ,
заместитель генерального директора АО «ОДК» по управлению НПК «Пермские моторы», академик РАН, Герой Труда РФ



С.А. ХАРИН,
генеральный директор АО «ОДК-Пермские моторы»

Уважаемый Евгений Владимирович!

От имени коллективов предприятий научно-производственного комплекса «Пермские моторы» и от себя лично поздравляем Вас с 65-летием!

Ваш профессиональный путь – это история успеха, написанная упорным трудом, талантом и верностью выбранному делу. История становления руководителя, который прошел закалку в цехах и доказал свою состоятельность.

АО «Металлургический завод «Электросталь» – флагман отечественной спецметаллургии, предприятие с богатой историей и традициями. Сегодня завод выпускает заготовки ответственных деталей для пермских газотурбинных двигателей ПС-90А, ПД-14, поднимающих в небо лучшие отечественные самолеты Ил-96-300, Ту-204, Ту-214, МС-21-310. Надежная работа двигателей доказывает не только технологическую зрелость их конструкции и серийного производства, но и демонстрирует качество продукции металлургов «Электростали».

Пермские моторостроители вместе с работниками Вашего завода гордятся своим трудом и причастностью к решению важной задачи – возвращению России статуса великой авиационной державы.

Уважаемый Евгений Владимирович, в день юбилея желаем Вам оставаться таким же принципиальным и надежным человеком, патриотом, чьи интересы всегда совпадают с интересами родного предприятия и страны. Пусть каждый Ваш день будет наполнен созидательной энергией, а рядом будут верные соратники и любящие близкие. С праздником!



О.И. ВЫДУМЛЕВ,
генеральный директор
ПАО «ОДК-Кузнецов»

Уважаемый Евгений Владимирович!

От имени коллектива ПАО «ОДК-Кузнецов» и от себя лично сердечно поздравляю Вас с юбилеем!

Ваш многолетний труд на посту генерального директора АО «Металлургический завод «Электросталь» заслуживает глубокого уважения и признания. Возглавляя одно из ведущих предприятий отечественной металлургии, Вы вносите значительный вклад в укрепление промышленного потенциала России и обеспечение технологической независимости стратегически важных отраслей.

Ваш богатый опыт руководителя, компетентность и энергия позволяют Вам эффективно решать задачи любой сложности, направляя коллектив завода на достижение новых производственных высот. Освоение новых технологий, применение новых материалов, проекты по диверсификации производства и импортозамещению, инвестиционные программы – все это Ваш вклад в стратегию развития предприятия.

Особо хочу отметить Вашу личную роль в развитии сотрудничества между нашими предприятиями. Благодаря Вашему профессионализму, глубокому пониманию производственных процессов и нацеленности на результат АО «Металлургический завод «Электросталь» является надёжным поставщиком высококачественных сталей и сплавов для нужд двигателестроения.

В этот торжественный день желаю Вам крепкого здоровья, творческой энергии и неисчерпаемых сил, необходимых для реализации масштабных проектов на благо Отечества. Пусть удача сопровождает Вас всегда, а коллектив под Вашим руководством одерживает новые профессиональные победы!



С.В. ПОПОВ,
генеральный директор
АО «ОДК-СТАР»

Уважаемый Евгений Владимирович!

От всей души поздравляю Вас с юбилеем!

Вы – профессионал высочайшего класса, талантливый организатор и мудрый руководитель, наш давний и надежный партнер.

Возглавляемое Вами предприятие «Электросталь» – одно из ключевых звеньев отечественной металлургии: именно здесь создаются материалы, которые определяют развитие самых разных отраслей промышленности.

В каждом агрегате ОДК-СТАР есть детали из сплавов, произведенных на «Электростали». Во многом благодаря этому наша продукция всегда конкурентоспособна и востребована. Вместе с Вами мы создаем системы автоматического управления новыми российскими двигателями – ПД-14, ПД-8, ПД-35. Под Вашим непосредственным руководством завод вышел на совершенно новый высокотехнологичный уровень – это результат продуманной стратегии и сильной управленческой позиции.

Желаю Вам, Евгений Владимирович, крепкого здоровья, семейного благополучия и побед в профессиональной деятельности! Пусть Ваши энергия и решимость способствуют успеху в самых смелых проектах, а интуиция и опыт помогут находить новые пути развития!



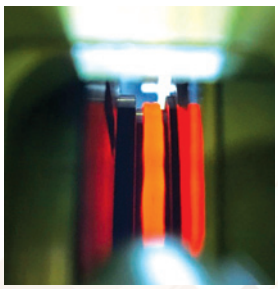
С.П. ПАВЛИНИЧ,
директор филиала
АО «ОДК» «НИИД»

Уважаемый Евгений Владимирович!

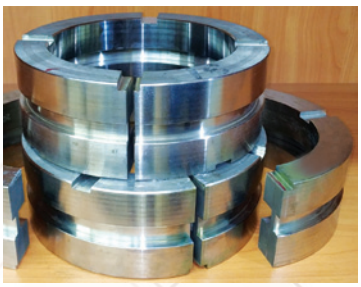
От имени коллектива филиала АО «ОДК» «НИИД» и от себя лично сердечно поздравляю Вас с 65-летним юбилеем!

Возглавляя один из ведущих заводов специальной металлургии страны, Вы эффективно решаете самые сложные задачи, стоящие перед отраслью. Ваше умение видеть перспективу, принимать взвешенные решения и объединять вокруг себя профессионалов во многом определяют сегодняшний облик предприятия и его уверенное движение вперёд.

Особенно ценно для нас то, что наши предприятия связывают годы действительно плодотворного сотрудничества. Специалисты филиала АО «ОДК» «НИИД» осуществляют научно-технологическое руководство разработкой инновационных технологий для двигателестроительной отрасли, а Ваше умение выстраивать конструктивное взаимодействие и шаг за шагом согласовывать технические и технологические решения позволяет этим разработкам становиться частью серийного производства. Благодаря слаженному взаимодействию удалось выполнить работы по созданию принципиально нового для России типа неразъемных соединений для деталей роторов газотурбинных двигателей. Инерционной сваркой трением было получено качественное соединение деталей из жаропрочного никелевого сплава ВЖ175, который не сваривается традиционной сваркой плавлением.



Процесс сварки трением



Сваренные образцы из сплава ВЖ175

Результаты этой работы будут применены при создании двигателей нового поколения. Мы искренне благодарны Вам за вовлечённость во все процессы нашей совместной работы.

Коллеги знают Вас как открытого, принципиального и справедливого человека, руководителя, который всегда открыт к диалогу и болеет душой за общее дело.

В этот знаменательный день желаю Вам крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, новых профессиональных достижений и благополучия! Пусть наши совместные проекты и впредь будут такими же результативными, а все Ваши технические замыслы воплощаются в жизнь и получают заслуженное признание!



В.В. СЕМЕНОВ,
генеральный директор
ФГУП «ЦНИИчермет им. И.П. Бардина»,
советник министра промышленности
и торговли Российской Федерации

Уважаемый Евгений Владимирович!

От имени Государственного научного центра ФГУП «ЦНИИчермет им. И.П. Бардина» и от себя лично от всей души поздравляю Вас с 65-летним юбилеем!

Сегодня возглавляемое Вами АО «Металлургический завод «Электросталь» успешно совершенствует свой производственный потенциал как одно из ключевых отечественных предприятий специальной металлургии, внедряет современные технологии и поставляет большой ассортимент востребованной высококачественной металлопродукции.

Государственный научный центр ФГУП «ЦНИИчермет им. И.П. Бардина» и АО «Металлургический завод «Электросталь» связывает многолетнее успешное сотрудничество по приоритетным направлениям развития отрасли и российской промышленности. В активе совместной работы – разработка ряда металлургических технологий и освоение производства сталей и сплавов со специальными свойствами, жаропрочных и жаростойких сталей и сплавов, прецизионных сплавов и коррозионностойких сталей. Эти материалы активно применяются в ряде отраслей: в космонавтике и авиастроении, приборостроении и радиоэлектронике, тепловой и атомной энергетике, химическом и нефтехимическом машиностроении.

Среди значимых результатов сотрудничества последних лет – разработка инновационной технологии производства коррозионностойких и жаропрочных сплавов для ядерных энергетических установок жидкосолевых реакторов, а также создание технологии производства металлопроката различного сортамента из отечественного аналога коррозионностойкого сплава Hastelloy G-35.

Благодарю Вас за успешное взаимодействие с ФГУП «ЦНИИчермет им. И.П. Бардина» по приоритетным направлениям, значимым для металлургической отрасли. Ваш вклад в развитие отечественной промышленности и реализацию стратегически важных металлургических проектов вызывает глубокое уважение.

Примите искренние пожелания крепкого здоровья, счастья, благополучия и успехов во всех начинаниях!



С.В. ЯКОВЛЕВ,
генеральный директор
НИЦ «Курчатовский институт» – ВИАМ

Уважаемый Евгений Владимирович!

От имени коллектива НИЦ «Курчатовский институт» – ВИАМ и от меня лично примите самые искренние и сердечные поздравления с Вашим 65-летним юбилеем!

Есть особая мера человеческого труда, которая определяется не только достигнутыми высотами, но и прочностью созданного, масштабом воплощенных замыслов, тем созидательным наследием, которое остается следующим поколениям. Именно такой мерой по праву оценивается Ваш многолетний труд на благо отечественной металлургии.

Ваша судьба на протяжении четырех десятилетий связана с АО «Металлургический завод «Электросталь». Здесь Вы прошли большой профессиональный путь от молодого специалиста до руководителя, для которого успехи предприятия стали личными достижениями, а заботы и устремления – неотъемлемой частью собственной жизни. В этой верности родному заводу заключены особая сила характера, уважение к труду предшественников и искреннее стремление не только сохранить и приумножить созданное поколениями металлургов, но и передать их знания, опыт и традиции тем, кому предстоит продолжать это дело.

Руководить предприятием со столь славной историей – не только большая честь, но и большая ответственность. Вы сумели соединить богатейшие производственные традиции с требованиями времени, мудрость и основательность опытного специалиста с дальновидностью руководителя. Но особую ценность представляет умение видеть за сложнейшими технологиями и масштабными задачами главное богатство любого предприятия – людей, их знания, талант и мастерство. Именно на этой прочной основе рождаются достижения, которыми по праву гордится отечественная промышленность. При этом широта Вашего кругозора и разносторонность интересов позволяют увидеть за Вашими профессиональными достижениями многогранную личность, для которой жизнь не ограничивается исключительно профессиональными задачами.

Для НИЦ «Курчатовский институт» – ВИАМ особую ценность имеет многолетнее сотрудничество с АО «Металлургический завод «Электросталь». Нас объединяют общие профессиональные ценности и стремление воплощать достижения науки в материалы и технологии, от которых зависят надежность авиационной техники и технологическое развитие страны. Искренне дорожу сложившимися отношениями и высоко ценю Ваш личный вклад в наше общее дело.

В этот знаменательный день от всей души желаю Вам крепкого здоровья, благополучия, неиссякаемой энергии и новых свершений! Пусть мудрость и богатейший опыт помогают воплощать в жизнь самые смелые замыслы, рядом неизменно будут надежные соратники, а каждый достигнутый рубеж приносит радость и заслуженную гордость!



П.Г. ТОЧИЛИН,
генеральный директор
АО «НПП «Аэросила»

Уважаемый Евгений Владимирович!

От всего коллектива АО «НПП «АЭРОСИЛА»
примите самые искренние и тёплые поздравления
с Вашим юбилеем — 65-летием!

Ваш многолетний труд, профессионализм и мудрое руководство являются примером для всех нас. Благодаря Вашему неустанному стремлению к развитию и совершенствованию АО «Металлургический завод «Электросталь» уверенно занимает лидирующие позиции в отрасли и вносит значительный вклад в развитие промышленности.

Наши предприятия переплетены глубокими корнями общей истории. Для нас АО «Металлургический завод «Электросталь» остается близким партнером и надежным поставщиком металлопродукции, высококачественных заготовок из высоколегированных сталей и жаропрочных сплавов для изготовления турбин ВГТД. Мы гордимся тем, что продолжаем развивать многолетнее сотрудничество наших предприятий на благо развития авиационной отрасли России.

Желаем Вам крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, новых профессиональных успехов и благополучия в личной жизни. Пусть каждый день приносит радость, вдохновение и уверенность в завтрашнем дне!

С уважением и наилучшими пожеланиями,
коллектив предприятия АО «НПП «Аэросила»



Уважаемый Евгений Владимирович!

Поздравляем Вас с юбилеем!

Благодаря Вашему профессионализму, ответственности и слаженной работе возглавляемого Вами коллектива Металлургический завод «Электросталь» стал надёжным партнёром.

Под Вашим руководством завод выпускает продукцию, востребованную в стратегически важных отраслях: космонавтике, ракетостроении, авиации, атомной энергетике и судостроении. Эта продукция – основа прочности и безопасности нашей техники. Именно поэтому мы особенно дорожим нашим многолетним сотрудничеством.

Ценим Вашу личную вовлечённость, которая помогает поддерживать доверительные отношения между нашими предприятиями.

Желаем Вам и Вашим близким крепкого здоровья, семейного благополучия и всего самого доброго!

С уважением,
коллектив АО «УЗГА»





В.М. ШОРИН,
генеральный директор
АО «РТ-Техприемка»

Уважаемый Евгений Владимирович!

От имени коллектива АО «РТ-Техприемка» и от меня лично примите самые искренние поздравления с 65-летним юбилеем!

Юбилей – это особый повод оглянуться на пройденный путь, вспомнить главные вехи и уверенно направить свой взор в будущее. Ваша личная судьба неразрывно связана с АО «Металлургический завод «Электросталь» – предприятием с богатой историей, славными традициями, занимающим особое место в отечественной промышленности. На протяжении более 100 лет здесь рождается продукция, востребованная в самых ответственных сферах, а вместе с ней сохраняются и приумножаются уникальные знания и мастерство российских металлургов. За успехами завода стоит труд поколений специалистов, их преданность делу и стремление неизменно следовать высокому уровню качества.

После окончания Московского института стали и сплавов Вы начали работать в самом сердце предприятия – сталеплавильном цехе № 1. От помощника мастера и специалиста Центральной исследовательской лаборатории до генерального директора – так складывался Ваш профессиональный путь, каждый этап которого связан с ответственностью и стремлением находить уникальные решения для развития вверенного предприятия.

Возглавляя АО «Металлургический завод «Электросталь» на протяжении 18 лет, Вы продолжаете бережно сохранять заложенные поколениями металлургов традиции и одновременно определять новые направления развития предприятия. Ваш богатый практический опыт, фундаментальные знания в области металлургии и управленческий талант снискали заслуженное признание коллег, руководителей промышленных предприятий и НИИ. Завод пользуется авторитетом у потребителей, среди которых ведущие предприятия авиастроительной, моторостроительной, космической отраслей промышленности. Ваш вклад в науку и развитие отечественной металлургии подтвержден ученой степенью кандидата технических наук.

Особое значение имеет многолетнее сотрудничество АО «РТ-Техприемка» с АО «Металлургический завод «Электросталь», которое выстраивается на общем понимании того, насколько важны качество, надежность и ответственность за результат. Сегодня завод модернизирует и обновляет оборудование, а также внедряет новые технологии. Не прекращается освоение новых изделий глубокого передела, марок сталей и сплавов. Техническая приемка № 14 является важным звеном этого процесса, обеспечивая связь между производством и системой технического контроля. Уверен, что совместная работа, взаимное доверие и профессиональный диалог и впредь будут служить надежной основой для решения новых амбициозных задач на благо развития отечественной промышленности.

Уважаемый Евгений Владимирович, в день знаменательного юбилея желаю Вам долгих лет плодотворной работы, стабильности и уверенности в будущем, а родному для Вас заводу «Электросталь» – новых достижений, развития и достойного продолжения его славной истории! Пусть Ваш многолетний опыт и знания помогают воплощать в жизнь самые смелые замыслы, рядом всегда будут единомышленники и близкие люди, а каждый новый достигнутый результат приносит удовлетворение и заслуженное чувство гордости.



Д.Ю. БЕЗОБРАЗОВ,
генеральный директор журнала
«Крылья Родины»,
член экспертного совета по авиации
при Минпромторге России

Уважаемый Евгений Владимирович!

Примите самые искренние поздравления от Национального авиационного журнала «Крылья Родины» с Вашим юбилеем!

Ваш профессиональный путь, начавшийся в самом сердце завода – сталеплавильном цехе – и приведший Вас на пост генерального директора, является ярким примером преданности своему делу, упорного труда и таланта руководителя. Вы прошли настоящую закалку в цехах, и Ваша история неразрывно связана с историей АО «Металлургический завод «Электросталь».

Под Вашим руководством на протяжении 18 лет завод не просто сохраняет славные традиции, заложенные поколениями металлургов, но и уверенно смотрит в будущее. АО «Металлургический завод «Электросталь» сегодня – это флагман отечественной спецметаллургии, который успешно внедряет современные технологии и поставляет уникальную продукцию для ключевых отраслей нашей страны.

Ваш управленческий талант, глубокие знания и богатый опыт снискали Вам заслуженный авторитет среди коллег и партнеров.

Национальный авиационный журнал «Крылья Родины» и АО «Металлургический завод «Электросталь» связывает многолетнее плодотворное сотрудничество. Статьи о деятельности завода всегда вызывают у наших читателей неподдельный интерес. Редакция журнала дорожит сложившимися отношениями и высоко ценит Ваш личный вклад в наше общее дело.

В этот знаменательный день от всей души желаем Вам крепкого здоровья, неисчерпаемой энергии для реализации самых смелых проектов и новых профессиональных побед. Пусть рядом с Вами всегда будут верные соратники и любящие близкие!

С юбилеем!

Эль-Аламейн-2026: триумф российского ВПК в песках Египта



Международный авиационно-космический салон El Alamein International Airshow прошел с 8 по 10 сентября 2026 г. в г. Эль-Аламейн (Арабская Республика Египет). Россия была в эпицентре внимания мировых СМИ: под эгидой «Рособоронэкспорта» в выставке приняли участие 35 организаций, площадь российской открытой экспозиции составила 1200 кв. метров, в воздухе виртуозный пилотаж демонстрировал истребитель 5-го поколения Су-57Э, гостям выставки были представлены новейшие разработки в области авиации и ПВО.





«Египет является важнейшим стратегическим партнером России. Военно-техническое сотрудничество между нашими странами имеет длительную историю и постоянно развивается в соответствии с трендами мирового рынка. На выставке El Alamein International Airshow 2026 «Рособоронэкспорт» подготовил экспозицию с самой перспективной для Египта, стран Африки и Ближнего Востока российской продукцией, прошедшей проверку в реальных условиях. Мы представляем новейшие самолеты и вооружение для них, средства ПВО, в том числе решения для борьбы с БПЛА, барражирующие боеприпасы и беспилотники. Ряд образцов – абсолютные новинки, показываемые впервые в мире», – сообщил заместитель председателя Союзмаш России, генеральный директор АО «Рособоронэкспорт» **Александр Михеев**.

На открытой статической площадке El Alamein International Airshow 2026 «Рособоронэкспорт» показал партнерам истребитель пятого поколения Су-57Э с авиационными управляемыми ракетами различного назначения, в том числе класса «воздух-воздух» РВВ-МД2 малой дальности, РВВ-БД большой дальности, класса «воздух-поверхность» Х-38МЛЭ, малозаметной высокоточной крылатой ракетой нового поколения Х-69 и противорадиолокационной Х-58УШКЭ. Кроме того, в ходе выставки состоялась презентация новейших беспилотных платформ С-71М и С-71К для запуска с борта истребителей пятого поколения.

«Су-57 – флагманский истребитель российских ВВС, характеристики которого подтверждены в реальных боевых условиях. Теперь этот самолет завоевывает и экспортные рынки. Уже идут его поставки зарубежным партнерам, отлично понимающим преимущества этой машины. Новые модификации истребителя становятся еще эффективнее и опаснее. В Египте мы представляем экспортный вариант с абсолютно новым вооружением, которое демонстрируется впервые», – отметили в Ростехе.

Модернизированный учебно-боевой самолет Як-130М также был представлен вместе с авиационными средствами поражения. Он может рассматриваться в качестве легкого боевого самолета благодаря бортовой радиолокационной станции с АФАР, средствам обороны и разведки, а также расширенной номенклатуре управляемых авиационных средств поражения.

В ходе показательных полетов на авиасалоне свои высокие летно-технические характеристики продемонстрировал истребитель пятого поколения Су-57Э, разработки и производства входящей в Ростех Объединенной авиастроительной корпорации.

«Северная Африка – один из важных регионов продвижения нашей продукции. ОАК – одна из немногих компаний в мире, которая обладает передовыми компетенциями во всех сегментах самолетостроения, что мы и демонстрируем на выставке», – заявил **Вадим Бадеха**, генеральный директор ПАО «ОАК».

В корпорации отметили, что спрос на ее продукцию сохраняется на высоком уровне.

«При этом интерес в мире в целом, в странах Африки и на Ближнем Востоке в частности, существенно повысился в результате успешного применения самолетов





в реальных боевых условиях. Российская техника подтверждает свои высокие боевые и летно-технические качества», – заявила пресс-служба ОАК.

Средства ПВО были представлены на статической стоянке, а также на стендах «Рособоронэкспорта» и холдинга «Высокоточные комплексы» (входит в Ростех). Абсолютной премьерой российской экспозиции стала система поражения воздушных целей ТКБ-1167. Она представляет собой оснащенный четырьмя танковыми пулеметами боевой модуль с возможностью автономного и автоматизированного обнаружения, захвата, распознавания и сопровождения БПЛА и их уничтожения. Впервые за рубежом презентовался зенитный артиллерийский комплекс ЗАК-30 «Цитадель» с системой программирования подрыва снарядов. Кроме того, на выставке демонстрировались ЗРК «Панцирь-СМД-Е» и ПЗРК «Верба».

«*Они занимают топовые позиции в сегменте средств ПВО малой дальности благодаря отличным результатам по защите военных и административно-промышленных объектов от БПЛА, ракет и других угроз, подтвержденным в реальных боевых условиях. В качестве средства обнаружения воздушных целей предлагается Система контроля воздушного пространства*», – сообщили в Ростехе.

«Рособоронэкспорт» также показал барражирующие боеприпасы и комплексы с БПЛА, подтвердившие свои характеристики в реальных условиях: «Ланцет-Э» от ZALA, «Куб-10Э», «Куб-10МЭ», «Куб-2Э» с разведывательным БПЛА «СКАТ 350М» и переносная система с управляемым боеприпасом «РУС-ПЭ» производства Концерна «Калашников», а также разведывательный БПЛА «С350М-Э».

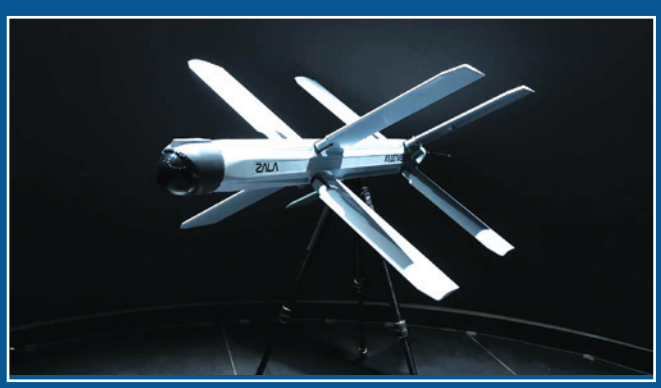
На El Alamein International Airshow 2026 был представлен комплект оборудования модернизированного облика боевого разведывательно-ударного вертолета Ка-52Э в составе гиростабилизированной оптико-электронной системы ГОЭС-451М и легкой многоцелевой управляемой ракеты 305Э.

Госкорпорация Ростех впервые представила широкой публике барражирующий боеприпас «Дань-Т». Изделие предназначено для запуска с авиационных носителей. Как отметил Ростех, барражирующий боеприпас оснащен малогабаритным реактивным двигателем и способен достигать объектов на дальности в несколько сотен километров. Аппарат имеет высокую крейсерскую скорость.

«*Ростех планомерно развивает боевые беспилотные технологии, широко востребованные в современных военных действиях. Сегодня предприятиями Корпорации разрабатываются и выпускаются десятки типов воздушных дронов, как разведывательных, так и ударных. Большая часть наших серийных изделий успешно применяется в реальных условиях. Перспективный барражирующий боеприпас «Дань-Т» прошел цикл испытаний в качестве авиационного средства поражения*», – сказали в Ростехе.

Боеприпас относится к вооружениям типа «выстрелил – забыл»: после запуска с носителя он летит к цели полностью автономно.

Корпорация «Тактическое ракетное вооружение» (КТРВ) продемонстрировала различные образцы высокоточного оружия. Делегацию возглавлял генеральный директор КТРВ Герой России **Борис Обносов**.





«Свою зарубежную выставочную деятельность Корпорация сосредоточила на площадках дружественных России стран. С учетом многолетнего плодотворного сотрудничества с Египтом авиасалон в Эль-Аламейне – интересное и значимое событие. Здесь КТРВ решила развернуть стенд, где представит высокоточное оружие различных классов», – сообщила КТРВ ТАСС.

Посетителям авиасалона были продемонстрированы модульная многоцелевая ракета малой дальности Х-38МЛЭ, противорадиолокационная Х-58УШКЭ, ракеты класса «воздух-воздух» РВВ-МД2 малой дальности и РВВ-БД большой дальности, корректируемые авиабомбы К08БЭ с инерциально-спутниковой системой наведения и КАБ-250ЛГ с лазерной головкой самонаведения, а также новейшая многофункциональная малозаметная высокоточная ракета нового поколения Х-69. Кроме того, корпорация представила масштабные макеты высокоскоростной противорадиолокационной ракеты Х-31ПД, противокорабельной ракеты Х-35УЭ, управляемых планирующих авиабомб УПАБ-1500ТВ-Э с комбинированной системой наведения и бетонобойной УПАБ-1500Б-Э с инерциально-спутниковым наведением, ракеты класса «воздух-воздух» средней дальности РВВ-СД и ракеты повышенной дальности класса «воздух-поверхность» Х-59МКМ.

Широкий спектр разработок продемонстрировал Концерн ВКО «Алмаз-Антей».

«Данный всепогодный, высокомобильный, многоканальный комплекс способен решать задачи по уничтожению современных и перспективных самолетов тактической и стратегической авиации, в том числе выполненных с применением технологии «Стелс», тактических баллистических и крылатых ракет, вертолетов, разведывательно-ударных комплексов и БПЛА, радиоконтрастных наземных и надводных целей», – рассказали в концерне о ЗРК «Викинг».

Как отметили в концерне, впервые за пределами России в составе комплекса была показана модель придаваемой пусковой установки 9А383Э, позволяющая увеличить дальность поражения воздушных целей до 120 километров. В то же время пункт боевого управления комплекса позволяет установить прямое взаимодействие с боевыми машинами ЗРК малой дальности, радиолокационными станциями и батарейными командными пунктами, что позволяет организовать эшелонированную противовоздушную оборону.

Посетители выставки также смогли увидеть модели боевых средств из состава зенитной ракетной системы большой дальности «Антей-4000», предназначенной для поражения современных и перспективных средств воздушного нападения, а также модели боевых машин ЗРК малой дальности «Тор-Э2», «Тор-М2К» и «Тор-М2КМ». Последние предназначены для противовоздушной обороны важных объектов и войск, в том числе на марше. Для непосредственного прикрытия воинских подразделений от ударов средств воздушного нападения используется боевая машина стрелков-зенитчиков ПЗРК «Тайфун-ПВО(Э)» на базе бронеавтомобиля КАМАЗ-4386, модель которого также была представлена на авиасалоне.

Авиасалон El Alamein International Airshow был открыт президентом Египта Абдель Фаттахом ас-Сиси, которого, в частности, сопровождал президент Республики Кипр Никос Христодулидис. Оба лидера, как отмечает официальный сайт ас-Сиси, в частности, посетили экспозиции России, Испании, Турции, Саудовской Аравии, ОАЭ, Франции и Индии.

Российское участие было, очевидно, наиболее масштабным и ярким. Помимо этого, международные СМИ выделяли презентацию Китаем истребителя J-16, экспозиции с различными военными разработками от компаний Турции, ОАЭ и Египта, прилет в Эль-Аламейн самолетов ВВС США – C-130 Hercules, A-10 Thunderbolt II, F-16 Fighting Falcon и F-15E Strike Eagle.

В статье использованы фото АО «Рособоронэкспорт», ПАО «ОАК», агентства Al Ahram











ЗНАКИ БЕСКОНЕЧНОСТИ

Легенде отечественного авиадвигателестроения Вячеславу Александровичу Богуслаеву – 88



Петр Захаров

Испытай, завладев
Еще теплым мечом
И доспехи надев, –
Что почем, что почем!
Разберись, кто ты: трус
Иль избранник судьбы,
И попробуй на вкус
Настоящей борьбы.

В.С. Высоцкий
«Баллада о борьбе»

Он всегда шел напролом, а «вкус настоящей борьбы» познал еще задолго до начавшейся украинской смуты – необъявленной вялотекущей «Руины», погребающей под собой всё: ценности, порядочность, совесть, разум. Он дистанцировался от узколобой, тлетворной, деструктивной политики разъединения научно-технических и производственных связей, немо возведенной в абсолют как в России, так и на Украине. Полагались на западных партнеров – цену им вполне уже осознали повсеместно. А к главному своему детищу, олицетворявшему прочность братских уз, нерушимость единой инженерной школы, он относился трепетно, по-отечески, несмотря на звериный оскал рынка, предначертавшего порушить великую кооперацию, несмотря ни на что, воспроизводившую замечательную технику для обеспечения отечественной авиастроительной отрасли. Тот, о ком мы говорим, никогда не прятался ни за чью спину. Его безупречная репутация, непоколебимая сила и воля позволяли наводить мосты, соединять в общем частное, даже когда это было кому-то неугодно.

Имя этого человека, которому 28 октября исполняется «две восьмерки», известно всему инженерно-конструкторскому миру как незыблемый ориентир твердости, порядочности и ответственности. Это Вячеслав Александрович Богуслаев, давно вписавший себя в летопись страны.

Современный авиационный двигатель – это мерило научной, промышленной и технологической состоятельности государства, мощи его научно-технического и интеллектуального потенциала. Гражданские, военные, транспортные летательные аппараты создаются и изготавливаются во многих странах, авиационные двигатели – лишь в шести: в России, Великобритании, США, Франции, Германии и на Украине. Только эти государства способны самостоятельно обеспечить полный жизненный цикл авиационных двигателей – от их разработки и производства до поддержки в эксплуатации и утилизации.

Каждому доводилось слышать о гигантских транспортных самолетах «Руслан» и «Мрия», пассажирских Ан-140 и Ан-148, вертолетах Ми-2 и Ми-8… Двигатели для них под его руководством выпускались украинским предприятием «Мотор Сич», которое на протяжении без малого полвека возглавлял Вячеслав Александрович Богуслаев – Герой Украины, академик, доктор технических наук, профессор.

Богуслаеву удалось, казалось бы, невозможное: сохранить на Украине, которую он искренне любил и по-прежнему любит, сложнейшую отрасль – авиационное двигателестроение. И не только сохранить, но и приумножить, обеспечить технологическое перевооружение предприятия в целях создания современного конкурентоспособного на мировом рынке

производства широкой номенклатуры силовых установок для всех типов летательных аппаратов.

Вячеслав Александрович Богуслаев – первоклассный организатор производства, крупный академический деятель, умело применяющий на практике реализованные им и коллегами теоретические выкладки и обоснования, а также использующий самые прогрессивные научные достижения на службе авиации. Он – мудрый и дальновидный общественный деятель, стоящий на страже интересов людей труда, принципиальный и твердый управленец, который неизменно достигает поставленных целей. Богуслаев – щедрый меценат, не жалеющий средств на развитие современного здравоохранения, поддерживающий благие начинания в сфере высокой культуры и искусства, возрождения духовности и национальных славянских традиций.

Окончив Запорожский машиностроительный институт по специальности «авиационные двигатели», Вячеслав Богуслаев стал одним из ведущих специалистов в области авиадвигателестроения. Впервые как талантливый управленец В. Богуслаев проявил себя на посту директора Волочиского машиностроительного завода. Спектр выпускаемой продукции: от передвижных электростанций и деталей, агрегатов и узлов под сборку двигателей до товаров народного потребления, – всё на заводе изготавливалось на основе научно-технологических заделов и инноваций, которые вводил Богуслаев. Показав все свои лидерские качества и волю к покорению производственных вершин, В. Богуслаев стал генеральным директором Запорожского ПО «Моторостроитель».

Приход Вячеслава Богуслаева на «Моторостроитель», ныне «Мотор Сич», совпал с очень трудным для страны периодом: исчезло государственное планирование, зарождалась рыночная экономика. Под его руководством завод пережил приватизацию, развал Советского Союза, но Богуслаеву удалось сохранить предприятие и его научно-технологическую базу. Сегодня продукция «Мотор Сич» эксплуатируется более чем в 120 странах мира.

Особое внимание он всегда уделял малой авиации. «Мотор Сич» выполнял работы по созданию малоразмерных турбовальных и турбовинтовых двигателей семейства АИ-450. Созданный взамен ГТД-350 более мощный и экономичный двигатель АИ-450М дает возможность реализовать масштабную программу ремоторизации вертолета Ми-2. Примененные в нем конструкторские решения позволяют увеличить скорость и дальность полета при одинаковой коммерческой нагрузке, а также приступить к полной модернизации этой машины. Таким образом, при небольших финансовых затратах получается новый современный вертолет с высоким эксплуатационным ресурсом.

Для самолета-амфибии Бе-200 Богуслаевым совместно с кооперантами разработана новая модификация двигателя Д-436ФМ. Первый вариант двухконтурного турбореактивного двигателя Д-436, ставшего дальнейшим развитием двигателя Д-36, был разработан в Запорожье еще в 1985 году. Основные достоинства этого двигателя включали в себя традиционные для запорожцев низкий удельный расход топлива и малую удельную массу, высокую надежность,







простоту обслуживания и высокую эффективность системы контроля и диагностики, устойчивую работу при резких скачках температуры воздушного потока на входе в компрессор (происходящих, например, при тушении лесных пожаров), наличие универсальной подвески, позволявшей использовать его для различных типов самолетов без внесения изменений в конструкцию, работоспособность в морских условиях, низкие эксплуатационные затраты при длительном сроке службы. В 1990 году в Запорожье создали модификацию двигателя Д-436Т, которая стала основой для его последующих вариантов: Д-436Т1, Д-436Т-148 и Д-436ТП. Они предназначались для разрабатывавшихся в те годы самолетов Ту-334, Ан-148 и Бе-200. Новый тип двигателя Д-436ФМ, мощность которого увеличена до 8,6 тонн тяги, обладает более высокими эксплуатационными характеристиками и уже испытан на самолете Ан-178. Двигатель Д-436ФМ оснащен системой FADEC, которую разработало Уфимское научно-производственное предприятие «Молния», а также переделана камера сгорания, налажена более высокая степень сгорания топлива, что позволяет уменьшить выбросы вредных веществ. Кроме того, заменены элементы шумоглушения.



Мощность нового двигателя Д-436ФМ увеличена до 8,6 тонн тяги по сравнению с текущей версией Д-436ТП с тягой 7,5 тонн.

Вячеслав Богуслаев открыл для «Мотор Сич» абсолютно новое направление – вертолетостроение. На предприятии осуществлена модернизация вертолета Ми-8МСБ с двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1В 4Е серии. В 2013 году этот вертолет установил новый мировой рекорд, поднявшись на высоту 9150 метров. По словам самих испытателей, «На такую высоту обычные вертолеты не летают! Выше Эвереста!» (высота самой высокой горы мира – Эвереста (Джомолунгмы) – 8848 метров). Модернизированный вертолет Ми-8МСБ получил европейский сертификат летной годности.

Вертолет Ми-8МТВ с двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1В 4Е серии установил 12 мировых рекордов (вертолет в классе до 10 тонн превзошел показатели всех вертолетов в этом классе по скороподъемности на 3 и 6 км с дополнительным грузом и без).

В 2018 году впервые украинские спортсмены выступили на чемпионате мира по вертолетному спорту на модернизированных вертолетах Ми-2МСБ с двигателями АИ-450 разработки ГП «Ивченко-Прогресс», изготовленными на предприятии «Мотор Сич», что позволило им достичь высоких результатов. Ремоторизированный двухдвигательный вертолет Ми-2 с двигателями АИ-450 способен подниматься на высоту 7500 м, это почти вдвое больше, чем у оригинального Ми-2, динамический потолок которого составляет 4000 м.

В том же 2018-м на территории летно-испытательного комплекса АО «Мотор Сич» в Запорожье поднялся в небо первый украинский вертолет – МСБ-2 «Надежда» («Мотор Сич Богуслаев»). «*Мы дали ему название «Надежда». Это – наша надежда на развитие страны, на развитие высоких технологий. И наша надежда, что этот вертолет будет иметь много модификаций: и для патрулирования дорог, и для мониторинга трубопроводов и газопроводов, и для сельского хозяйства, и для пассажиров. На Украине сегодня положен старт новой индустрии*», – сказал тогда Богуслаев.

Особую страницу в истории «Мотор Сич» занимают двигатели типа ТВ3-117 разработки ленинградцев из КБ им. Климова, серийное производство которых успешно освоили на «Мотор Сич». Все без исключения вертолеты советского производства использовали ресурсные возможности этого двигателя. ТВ3-117 изначально создавался как военный двигатель, но «Мотор Сич» в 90-е годы конвертировал его в гражданский. Конструктивное решение «обратного отбора мощности у двигателя» позволило создать на базе ТВ3-117 новый самолетный двигатель ТВ3-117ВМА-СБМ1 (СБМ – первые буквы фамилий трех соавторов: Саркисов, Богуслаев, Муравченко). Этот тот случай, когда двигатель предвосхитил появление самолета. В апреле 1997 года два экземпляра двигателя ТВ3-117 ВМА-СБ2 начали одновременно стендовые испытания на заводе имени В.Я. Климова и «Мотор Сич». К этому времени подошла к завершению и сборка нового самолета Ан-140, для которого предназначались новые двигатели. Первоначально на летных испытаниях Ан-140 оснащался двигателями ТВ3-117ВМАСБ-2, затем они были заменены турбовинтовыми двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1. Весной 2000 года самолет Ан-140, двигатель ТВ3-117ВМА-СБМ1 и вспомогательный двигатель АИ9-3Б были сертифицированы Межгосударственным Авиационным комитетом. Они стали первыми образцами украинской авиационной промышленности, созданными после развала СССР в тесном сотрудничестве с Россией. Данный самолет прошел испытания в самых сложных условиях: естественного обледенения и при низких температурах в северной Якутии, при высоких температурах и в условиях высокогорья. Ан-140 взлетал с грунтовых покрытий, причем даже при отказе одного двигателя мог продолжать взлет. В. Богуслаев в 2000 году получил высшую государственную награду – Герой Украины с вручением ордена Державы за особый вклад в развитие украинского машиностроения.



В деле покорения воздушных глубин никогда нельзя останавливаться. «Мотор Сич» Богуслаева разработал и испытал новые двигатели для самолетов Ан-124 «Руслан», сертификация которых уже завершена. Новые двигатели Д-18Т третьей серии были созданы по заявке авиакомпании «Волга-Днепр».

Вячеслав Александрович – руководитель, который всегда завершал начатые проекты, его уважают за решительность, чувство товарищеского локтя и справедливости. Благодаря ему предприятие «Мотор Сич» шло с гордо поднятой головой, его уважали во всем мире: в Европе, в Китае, в США, о нем писали и говорили…

…Сейчас – нет. Только в контексте периодических ударов ВС России по производственным площадям предприятия и главного смежника – КБ «Прогресс» (тому есть весомые основания, – Ред.), находящихся, по сути, на одной территории. Великая история угасла, великий подвиг подвергся забвению, великие завоевания во славу отечественного авиастроения нивелированы пустыми рассуждениями об осуществленном импортозамещении, которого применительно к отрасли де-факто нет. Автором и бессменным вождем победы, технологического прорыва всегда был он, Богуслаев. Но история с 2022 года повернулась вспять.









Он, всегда ратовавший за технологическую самость Отечества (не разделяя его на Россию и Украину – об этом, кстати, неустанно повторяет Президент РФ В.В.Путин), был арестован украинскими спецслужбами по подозрению в коллаборационной деятельности и пособничестве России как государству-агрессору, обвинен в поставках двигателей для российской авиации, препятствовании деятельности вооруженных сил Украины, финансировании предприятий ДНР и ЛНР.

Всю свою профессиональную жизнь он стоял на страже авиационной промышленности страны – и тут подлый, ничем не мотивированный арест и застенки киевской тюрьмы в невыносимых условиях. Под его руководством и при его непосредственном участии созданы авиационные двигатели для гражданской и военной техники советского, российского и украинского производства, такой как Ан-124, Ан-148, Бе-200, Ми-8, Ми-26, Ка-32, Ка-50, Ка-52. Несмотря на введение неонацистским режимом в Киеве чрезвычайных ограничительных мер по экспорту продукции, он обеспечил выполнение кооперационных обязательств перед партнерами, ведь он не мыслил себя вне большой Родины, очень разной, очень гуттаперчевой, но единой Родины, где нет разделения на своих и чужих, где, несмотря на границу, существовала общая школа мастерства и подвижничества, спаянная сотнями кооперационных доверительных связей.

Нацеленность В.А.Богуслаева на удовлетворение все возрастающего внутреннего спроса на самую современную технику позволила локализовать часть научно-технологических и производственных компетенций в г. Дубна Московской области, создав крупное машиностроительное предприятие с передовой оснасткой.

Вхождение Запорожской области в состав Российской Федерации позволяет планировать интеграцию ПАО «Мотор Сич» в отечественное авиадвигателестроение. В.А. Богуслаев, оставаясь авторитетной политической фигурой в Запорожье, обладает знаниями, позволяющими сосредоточить передовые технологии и компетенции авиационного двигателестроения двойного назначения.

Только при личном участии В.А. Богуслаева наконец смогут быть решены так и не решенные с 2015 года проблемы по производству и ремонту на территории России авиационных двигателей АИ-20, АИ-24, АИ-25ТЛ, Д-36, Д-136, Д-436 и в особенности двигателей Д-436ТП, установленных на самолете-амфибии Бе-200, ключевые для обеспечения технологической и национальной безопасности изделия.

Предприятие под руководством В.А. Богуслаева всегда ратовало за углубление и приращение российско-украинской технологической кооперации и единение наших народов. Оно сыграло определяющую роль в удовлетворении потребностей российских заказчиков в силовых установках, запасных частях к ним и специальной технологической оснастке.

В качестве генерального конструктора, уникальные способности и возможности которого подтвердит любой отечественный инженер авиационной промышленности, он, без всякого сомнения, внесет неоценимый вклад в развитие нашего оборонно-промышленного комплекса и в обеспечение поддержания летной годности воздушных судов гражданской и государственной авиации Российской Федерации. В.А. Богуслаев является обладателем конструкторской, технологической документации и уникальных технологий, критически необходимых нашей стране для создания и производства на территории РФ двигателей, аналогичных двигателям типов АИ-450, МС-500 ТВ3-117ВМА-СБМ 1В и их модификаций. Излишне упоминать, насколько велики сейчас потребности России в авиационных двигателях собственной разработки и серийного изготовления.

Для этого нужно только одно: дать волю гению, мастеру и большому подвижнику неделимого Отечества.

Со стороны авторитетнейших представителей отечественного авиастроительного комплекса развернута большая работа по скорейшему освобождению Вячеслава Богуслаева, по сути, из плена. Ведь нет никаких правовых доводов, доказательной базы – ничего, что свидетельствовало бы о чем-то дискредитирующем.

Да это и невозможно с его безупречной репутацией. Он просто делал свое дело, с присущим ему достоинством и искрой в глазах, в рамках существовавшей базы межправительственных соглашений, которые никто не отменял и не ревизовал.

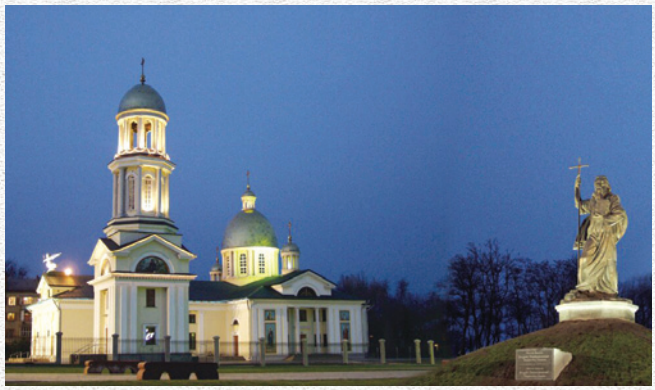
Но всё же еще не поздно. Нужно просто подарить ему свободу, поскольку он далеко не все сказал. А сказано было очень много. В течение всего времени руководства флагманским на всем евразийском пространстве моторостроительным предприятием «Мотор Сич» Богуслаев занимал последовательную позицию по сохранению, упрочению и сплочению православного славянского единства, благотворению в целях воссоздания знаковых для русского мира святынь и артефактов.

При непосредственной финансовой и организационной поддержке нашего выдающегося соотечественника совместно с Фондом Андрея Первозванного и Центром национальной славы реализованы десятки программ и миссий, оказано содействие реализации крупных гуманитарных и просветительских программ в знаковых для созидания русского мира местах и обителях.

На Валааме установлены памятники Андрею Первозванному, крестителю Руси князю Владимиру, а также скульптурный образ Валаамской Божией Матери. Для Соловецкой обители отлиты колокола. В июне 2004 года на территории Соловецкого государственного историко-архитектурного музея-заповедника установлен памятник упокоившемуся там Петру Ивановичу Калнышевскому – государственному и политическому деятелю Украины, ратовавшему за Святую Русь. В Рыбинске, на малой родине адмирала Федора Ушакова, установлен памятник великому флотоводцу. Восстановлен мемориал 342 россиянам, умершим в 1921 году во время пребывания армии генерала Врангеля в Галлиполи (Турция). Осуществлены многие проекты по принесению мощей великих христианских святых в Россию. В 2016 году в греческий город Патры была доставлена русская святыня – мощи святителя Луки Войно-Ясенецкого.

В 2003 г. В.А. Богуслаев награжден орденом Преподобного Сергия Радонежского II степени Русской православной церкви, а в 2004 г. стал лауреатом международной премии «Вера и верность» за неоценимый вклад в укрепление российско-украинского сотрудничества. В 2004 г. при решающем участии и поддержке АО «Мотор Сич» и лично Богуслаева в г. Запорожье, областном центре ныне де-юре присоединенной к Российской Федерации Запорожской области, прошел Собор народов России, Украины, Беларуси, приуроченный к 350-летию Переяславской рады – важнейшей вехи в истории славянского мира. Целью проведения Собора стало содействие процессу преодоления разобщенности народов трех государств и всего славянства на основе углубления процессов интеграции в сферах духовной жизни, культуры, образования, информации, экономики, науки.

Усилиями Богуслаева в России и на Украине с новой силой зазвучало имя святого апостола Андрея Первозванного, небесного покровителя и заступника Руси, день его почитания появился в православном календаре Украины. По инициативе и при личном участии Вячеслава Александровича в Запорожье построен Свято-Андреевский кафедральный собор, установлен памятник Святому Всехвальному апостолу Андрею Первозванному, а площадь названа именем апостола.



Многим храмам и монастырям России Богуслаев оказал помощь в возрождении, осуществлены десятки проектов по поддержке духовно-нравственного и патриотического воспитания подрастающего поколения.

Богуслаев – Руководитель с большой буквы, всю свою жизнь он посвятил родному «Мотор Сич». Поздравляем Вячеслава Александровича с 88-летием! Творческого долголетия Вам, маэстро авиационного двигателестроения, и до встречи за обсуждением производственных планов по покорению новых вершин!

Вы уже давно легенда, а две восьмерки (знаки бесконечности) вам в помощь!





В МОСКВЕ СОСТОЯЛСЯ XIX съезд ПРОФАВИА

В Москве состоялся XIX съезд Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности, также прошли связанные с ним мероприятия.

15 сентября состоялось заседание президиума ЦК профсоюза, а затем – пленарное заседание Центрального комитета Профавиа, на которых были рассмотрены проекты документов съезда, обсуждены предложения, внесенные комиссией по подготовке съезда. Состоялось награждение лучших представителей профсоюзного актива.

16 сентября во Дворце труда профсоюзов вступительным словом председателя Профавиа А.В. Тихомирова начался первый день работы съезда. Делегаты и гости посмотрели видеоролик, в котором были подведены итоги минувшего пятилетия в жизни профсоюза и страны. Минутой молчания почтили память профактивистов, ушедших за этот период из жизни. Затем утвердили повестку дня и регламент, избрали мандатную комиссию. Далее участники съезда заслушали отчетный доклад Центрального комитета Профавиа, с которым выступил А.В. Тихомиров.

С приветственными словами выступили гости съезда – представители Федерации независимых профсоюзов России, Совета Федерации РФ, Департамента авиационной промышленности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Союз машиностроителей России», акционерного общества «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение», ГК «Ростех», Ассоциации «Союз авиационного двигателестроения», Союза авиапроизводителей России, Профсоюза работников общего машиностроения, Ассоциации российских профсоюзов оборонных отраслей промышленности.



Со сцены прозвучали приветственные адреса от Министерства труда и социальной защиты, Социального фонда России. В видеообращениях к съезду обратились представители Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Союз машиностроителей России», акционерного общества «Объединённая двигателестроительная корпорация».

В ходе выступлений состоялось награждение профсоюзного актива ведомственными и профсоюзными наградами.

Затем съезд заслушал доклад мандатной комиссии, утвердил его и полномочия делегатов (зарегистрирован 171 делегат), избрал рабочие органы съезда.

Состоялся отчетный доклад контрольно-ревизионной комиссии ЦК профсоюза.

Делегаты выступили в прениях по обоим докладам, предложив признать работу Центрального комитета Профавиа в отчетном периоде удовлетворительной, и приняли соответствующие постановления.





Съезд принял решение о прекращении полномочий выборных органов профсоюза.

Далее состоялась презентация программы приоритетных направлений деятельности профсоюза на период до 2031 года, с которой выступила Т.А. Власенко. Заслушав делегатов в прениях и выступление редакционной комиссии, съезд утвердил этот документ.

Во второй день работы съезд вновь заслушал доклад мандатной комиссии и принял решение провести голосование по выборам председателя профсоюза открытым голосованием.

По итогам голосования съезд единогласно избрал председателем Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности Алексея Валентиновича Тихомирова.

Затем съезд избрал новые составы Центрального комитета профсоюза и его резерва, президиума ЦК и его резерва, контрольно-ревизионной комиссии профсоюза и ее резерва.

На этом съезд завершил свою работу.

На первом пленуме ЦК Профавиа съезд избрал заместителями председателя профсоюза Юрия Игоревича Кононова и Тамару Александровну Власенко. Контрольно-ревизионная комиссия на своем заседании избрала председателем комиссии Виктора Васильевича Овчинникова.

Отдел информационной работы Профавиа





ОПРЕДЕЛЕНЫ ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ ИНЖЕНЕРЫ-ТЕХНОЛОГИ В АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В 2026 ГОДУ

Отраслевой конкурс профессионального мастерства
КАЗАНЬ 2026

С 25 по 27 августа в г. Казани состоялся отраслевой конкурс профессионального мастерства среди инженеров-технологов по механообработке в авиационной промышленности.

Организаторами конкурса выступили Российский профсоюз трудящихся авиационной промышленности при поддержке АО «Вертолёты России», Департамент авиационной промышленности Минпромторга России, Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации и Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Союз машиностроителей России».

















Конкурс проводится с 2008 года в целях распространения передового опыта в технологическом обеспечении производства, поддержки непрерывного профессионального развития инженеров-технологов, привлечения молодежи к получению инженерных специальностей и повышения их престижа.

Конкурс проходил в стенах производственно-учебного центра Казанского вертолётного завода. Примечательно, что первой площадкой проведения конкурса в 2008 году стал именно Казанский вертолётный завод, на котором состоялись состязания в текущем году.

В церемонии открытия конкурса с приветственными словами к участникам выступили председатель Российского профсоюза трудящихся авиационной промышленности Тихомиров А.В., исполнительный директор ОООР «Союз машиностроителей России» Иванов С.В., заместитель генерального директора – главный конструктор ОКБ АО «Казанский вертолётный завод» Гарипов А.О., директор по персоналу АО «Технодинамика» Столярова С.В., директор департамента по управлению персоналом АО «КРЭТ» Казандаев И.А., председатель первичной профсоюзной организации АО «Казанский вертолётный завод» Куреева Г.А.

Участниками конкурса стали 46 специалистов из разных городов России, представляющие интегрированные структуры авиационной промышленности: АО «Вертолёты России», ПАО «Объединённая авиастроительная корпорация», АО «Технодинамика», АО «Объединённая двигателестроительная корпорация»,







АО «Корпорация Тактическое Ракетное Вооружение», АО «Концерн «Радиоэлектронные технологии» и ФГБУ «Национальный исследовательский центр «Институт им. Н.Е. Жуковского», а также ряд предприятий, не входящих в интегрированные структуры.Конкурс проводился по двум возрастным категориям: для работников до 35 лет и свыше 35 лет. Конкурс проходил в два этапа. Первым было тестирование на знание теоретической части. Теоретическая часть включала проверку теоретических знаний участников конкурса по следующим разделам: допуски-посадки, материаловедение, припуски, геометрия инструмента, базы и базирование, теория резания, общетехнические вопросы, метрологическое обеспечение, вопросы по устройству станка и технологической оснастке, охрана труда. Участникам необходимо было ответить на 30 вопросов за 30 минут. Второй этап – это практическая часть конкурса, на которую отводилось 3 часа, в течение которых необходимо было решить 4 профильные задачи и по представленным чертежам написать техпроцесс на формах ГОСТ с заполнением соответствующих граф. Участники конкурса должны были разработать технологический процесс на одну деталь и сборочную единицу по выданному заданию.

В состав жюри, которое являлось разработчиками заданий, вошли специалисты АО «Казанский вертолётный завод»: главный технолог Евдокимов А.В., заместитель главного технолога по агрегатно-сборочному производству и испытаниям, начальник отдела Шайхутдинов Р.Г., заместитель начальника отдела, начальник конструкторского бюро Хафизов Ф.Ф., заместитель начальника отдела, начальник технологического бюро Ефимов Д.А., начальник бюро Таналин И.Ш.

По итогам конкурса в категории «до 35 лет» победителем стал Ардашев Игнатий Владимирович, АО «НПП «Старт» им. А.И. Яскина» (г. Екатеринбург); 2-е место занял Лапшин Дмитрий Анатольевич, АО «Раменский приборостроительный завод» (г. Раменское, МО); 3-е место – Шафигуллин Нурмухамет Наилевич, «Казанский авиационный завод имени С.П. Горбунова – филиал АО «Туполев» (г. Казань).

В категории «свыше 35 лет» победителем стал Русинов Евгений Александрович, АО «Сарапульский электрогенераторный завод» (г. Сарапул); 2-е место занял Шарафиев Ленар Зуфарович, АО «Казанский вертолётный завод» (г. Казань); 3-е место – Демакова Ирина Павловна, АО «Лепсе» (г. Киров).

На торжественном подведении итогов победителям конкурса были вручены дипломы и денежные сертификаты. По завершении мероприятия всем участникам и гостям конкурса были вручены памятные подарки.

Отдел социально-трудовых отношений Профавиа



«СПАСАТЬ САМОЛЕТЫ – МОЕ ПРИЗВАНИЕ»

80-лет со дня рождения легендарного летчика-испытателя Рубена Есаяна



Герой Российской Федерации, заслуженный летчик-испытатель Рубен Татевосович Есаян навсегда вписал свое имя в историю развития отечественной гражданской авиации.

Герой Российской Федерации, заслуженный летчик-испытатель Рубен Татевосович Есаян навсегда вписал свое имя в историю развития отечественной гражданской авиации.

Родился Р.Т. Есаян 24 ноября 1946 года в Ереване. Любовь к небу зародилась у него уже в юном возрасте. В 15 лет он стал курсантом аэроклуба, а спустя два года совершил свой первый полет. Таким образом, выбор будущей профессии был предопределен.

В 1968 году он окончил Сасовское летное училище гражданской авиации имени Героя Советского Союза Г.А. Тарана. После училища в период 1968–1978 гг. трудился в Ереванском объединенном авиаотряде. Начал свою летную карьеру вторым пилотом и, пройдя все этапы, стал пилотом-инструктором, а затем пилотом-инспектором летно-штурманского отдела.

ФГУП ГосНИИ ГА он отдал почти 40 лет своей жизни, придя в ведущую научно-исследовательскую организацию гражданской авиации в 1987 году. В разные годы работал летчиком-испытателем 1 класса, летным директором, заместителем генерального директора – начальником летно-испытательного центра.

Работая на командно-летных должностях в Армянском управлении гражданской авиации, а позднее – заместителем генерального директора, начальником летно-испытательного центра ГосНИИ ГА, Р.Т. Есаян внес значительный вклад в профессиональную подготовку летного состава гражданской авиации, сертификацию и допуск к эксплуатации авиационной техники. Кроме того, он занимался моделированием нештатных ситуаций в воздухе для установления причин воздушных аварий и катастроф.

В 1979 году Р.Т. Есаян успешно окончил Ордена Ленина Академию гражданской авиации, а в 1987 году, завершив обучение в Школе летчиков-испытателей при Летно-испытательном институте Министерства авиационной промышленности СССР, продолжил свою авиационную карьеру уже в качестве летчика-испытателя.

На разных этапах своей профессиональной карьеры Р.Т. Есаян сталкивался с различными нестандартными ситуациями и всегда находил из них выход, демонстрируя высокий профессионализм.

В 1981–1984 годах он находился в служебной командировке в Республике Анголе в качестве командира самолета Як-40 министра обороны этой страны. В 1983 году во время взлета в аэропорту Лукапа воздушное судно было подбито зенитным огнем, что привело к поражению правого двигателя и возникновению пожара на борту. Не растерявшись, он сумел сделать круг над аэропортом и благополучно совершил посадку поврежденного самолета, продемонстрировав не только высочайший уровень пилотирования, но и способность принимать грамотные решения в критической ситуации, где счет времени шел на секунды.

Будучи командиром воздушного судна, произвел вынужденную посадку самолета Ан-12 с пожаром двигателя в аэропорту Кишинева.

В начале 2000-х годов при его непосредственном участии были открыты регулярные полеты в Антарктиду. Начиная с 2001 года он выполнил порядка 80 полетов на самолете Ил-76 на Южный полюс и в центральные районы Антарктиды, в том числе с посадкой на ледовые полосы в непредсказуемых погодных условиях.

Им также была совершена уникальная операция по десантированию с самолета Ил-76ТД на полярную станцию «Восток», работавшую в режиме выживания, 28 платформ с дизельным топливом. Выполняя полеты на Ил-76 и Ан-12, он обеспечивал работу российских полярных станций, осуществляя их снабжение продуктами, почтой, грузами и горючим. Лично обучал летчиков выполнять сложнейшие полеты в Антарктиду, передавая свои уникальные знания и опыт.





В 2011 году об именитом летчике снова услышали, когда он перегнал с посадочной площадки Ижма самолет Ту-154, ранее совершивший там вынужденную посадку. Главная трудность данной «спасательной операции» заключалась в том, что длина взлетно-посадочной полосы в этом таежном поселке едва превышала 1 300 метров, а оптимальная длина полосы для Ту-154 составляет 2 200 метров. Проведя все необходимые расчеты, Р.Т. Есаян на облегченном борте сумел поднять в воздух многотонную машину, «уложившись» при разбеге в 800 метров.

А три года спустя он снова выполнил уникальный перелет на самолете Ту-154М с самарского аэродрома Безымянка на посадочную площадку Смышляевка. Ситуация осложнялась тем, что взлетно-посадочная полоса в Смышляевке составляла всего 1 200 метров, что почти в два раза меньше необходимой длины для выполнения штатной посадки на самолете данного типа. И снова он демонстрирует филигранное пилотирование.

За свою летную карьеру Р.Т. Есаян провел в качестве ведущего летчика-испытателя программы испытаний различных типов самолетов и их модификаций: Ил-114-100, Ил-86, Ил-96-300, Ил-76МФ, Ил-76ТД-90ВД, Ту-154М, Ту-334, Ан-74, Ан-124-100М, Ан-225, Бе-200, а также широкой линейки иностранных самолетов. В 2004 году на самолете-амфибии Бе-200 им установлены 5 мировых авиационных рекордов.

В общей сложности Р.Т. Есаян налетал свыше 16 000 часов, включая испытательные полеты на различных типах воздушных судов.

В 1999 году Рубену Татевосовичу Есаяну присвоено почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель Российской Федерации». Он также награжден Орденом Дружбы народов (1985), Орденом Мужества (1996), различными медалями.

29 мая 2006 года заслуженному летчику-испытателю Российской Федерации Рубену Татевосовичу Есаяну за мужество, героизм и высокий профессионализм, проявленные при испытании авиационной техники, присвоено высокое звание Героя Российской Федерации.





Легенда авиации ушел из жизни на 80-м году жизни. Уникальный летчик, достигший впечатляющих высот в деле, которому посвятил всю свою жизнь, и получивший всеобщее признание; добрый, скромный и отзывчивый человек, готовый всегда прийти на помощь, – таким он остался в памяти всех, кто с ним был знаком и работал.

ГосНИИ ГА

Материал подготовлен
ФГУП ГосНИИ ГА


ВЫХОД




ВЫХОД
EXIT

КАК ПРОШЕЛ ПОЛУФИНАЛ ТОП СТЮАРДЕСС И АВИАМИСС 2026





Полуфинал - предпоследний этап конкурса «Топ стюардесс | Авиа Мисс 2026» прошел на этот раз в оригинальном формате.

Благодарим летный клуб «Авиатор» и его руководителя Мартенюка Евгения Ивановича за предоставленную площадку и мотивационные шоу от экипажа для испытаний будущих королев неба.

Участницы под контролем опытных пилотов-инструкторов смогли полетать на трех авиатренажерах: МС-21, Boeing-737 и Cessna 172, посадить самолет на Гудзон и в аэропорту Дубая. Также каждая примерила на себя очки-инверторы, прошла испытания в кресле Барани, потренировалась на кистевом тренажере и тренажере координации движений.

По итогам кастингов, конкурсных заданий, испытаний и полуфинальных мероприятий определены 24 девушки, которые продолжат борьбу в финале.

БИЛЕТЫ НА ФИНАЛ 14 НОЯБРЯ: TOPSTEWARDESS.RU



фото: Михаил Безлюдов



Главное событие конкурса пройдет 14 ноября в Москве, в КЦ «Внуково».

Все 24 финалистки выйдут на одну сцену, чтобы пройти заключительный этап конкурса и побороться за титулы «Топ стюардесс 2026» и «Авиа Мисс 2026».

Тема финала перекликается с темом года в России: дружба народов и регионов нашей великой страны.

Впереди участниц ждут подготовка к финальному выходу, создание костюмов и творческих номеров, репетиции и, конечно, главный вечер конкурса.

Движение «Топ стюардесс + Авиамисс» повышает интерес к авиации в нашей стране, поднимает репутацию индустрии среди подростков и взрослых, рассказывает людям вдохновляющие и мотивирующие истории об авиации, дарит красоту и эстетическое наслаждение.

Билеты уже в продаже на сайте: topstewardess.ru





Модель выполнена автором статьи

Ветер над солеными волнами

Трагедия в Черном море 10 апреля 2024 года

Сергей «SABRE»

10 апреля 2024 года, когда город-герой Севастополь еще спал, во мрак ночи ушел экипаж вертолета Ми-24ВП с бортовым номером «39 красный». Машина растворилась в дымке весенней ночи.

Утром город проснулся и зажил своими повседневными делами. И никто не знал, что четверо героев никогда не вернутся домой.

Я узнал об этой трагедии в начале 2025 года от своего друга. Меня глубоко тронула история экипажа, и я понял, что хочу рассказать России и всему миру о молодых защитниках. Я разыскал их родных, долго по крупицам собирал всё, что было связано с тем роковым полетом, и в этой работе хочу поделиться с вами собранной историей.



Азиз Иршатович Шаяхметов,
старший лейтенант,
старший лётчик звена,
командир вертолёта Ми-24ВП.
Награды:
кавалер ордена Мужества (посмертно),
медаль «За отличие в военной службе» III степени,
медаль «За участие в военном параде в День Победы»,
нагрудный знак квалификационного отличия «Военный лётчик»



Азиз родился 23 марта 1996 года в городе Сызрани. Вырос и воспитывался в мусульманской семье, его родители – выходцы из села Старое Зелёное. С ранних лет у мальчика проявились целеустремленность, лидерские качества и отличные организаторские способности.

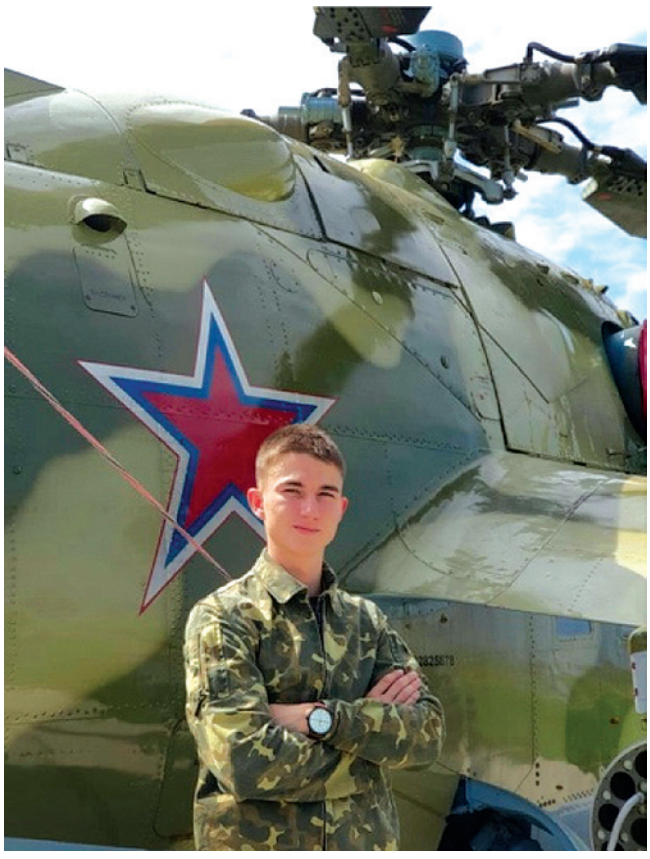
В 2003 году Азиз пошёл в сызранскую среднюю

школу № 27. Там он проучился с 1-го по 4-й класс, после чего перевёлся в лицей № 1, где и окончил 11 классов. Учёба давалась ему легко. Преподаватели всегда отмечали его тягу к знаниям, гибкий ум и упорство. Выпустившись из лицея в 2014 году, Азиз без колебаний принял решение связать свою жизнь с небом и поступил в Сызранское высшее военное авиационное училище лётчиков (СВВАУЛ).

Надев курсантские погоны, Азиз учился на отлично. Особенно легко ему давались предметы по лётной подготовке – он демонстрировал завидную усидчивость и феноменальную память, что неоднократно подчёркивали преподаватели и инструкторы.

После окончания СВВАУЛ в 2019 году Азиз получил распределение в Калининградскую область – в 396-й отдельный смешанный вертолётный полк, дислоцирующийся на военном аэродроме Донское. Прибыв в часть в звании лейтенанта, он за короткий срок проявил свои лучшие личные и профессиональные качества и вскоре занял должность старшего лётчика вертолётного звена. За время службы Азиз освоил различные модификации вертолётов Ми-24 и Ми-8, заслужив искреннее уважение и авторитет как среди сослуживцев, так и у командования.

Азиз рос не один, у него есть младшая сестра Гульшат. По её словам, «брат всегда был прирождённым лидером с доброй, открытой душой. В любой жизненной ситуации он поступал по совести: брал под защиту слабых, всегда протягивал руку помощи и тепло относился к окружающим. Родители воспитали детей в атмосфере любви и взаимной поддержки, поэтому Азиз всегда оберегал, защищал и хранил семейный очаг, бережно и с огромной любовью чтил родителей, проявлял глубокое уважение и заботу о них».



Азиз у борта Вертолета Ми-24

Весной 2024 года старший лейтенант Шаяхметов был направлен в служебную командировку на Черноморский флот – в Севастополь, посёлок Кача. Экипажу была поставлена задача по круглосуточному патрулированию акватории Чёрного моря для защиты побережья и кораблей от украинских безэкипажных катеров (БЭК).

Азиз – любящий сын и преданный брат – героически погиб, выполняя воинский долг, 10 апреля 2024 года на побережье Чёрного моря в Республике Крым. Под его командованием вертолёт Ми-24 выполнял плановый полёт по поиску и уничтожению безэкипажных катеров. Память о герое навсегда останется в душах и сердцах родных, близких, друзей и боевых товарищей.



Никита Викторович Токарчук,
лейтенант, штурман (лётчик-оператор) вертолёта Ми-24.
Награды:
кавалер ордена Мужества (посмертно), медаль «За участие в военном параде в День Победы»



Никита родился 30 марта 2000 года в Крыму, в гарнизонном посёлке Кача – пригороде Севастополя, который исторически считается колыбелью российской военной авиации. Вырос он в семье военных.

Вместе с родителями Никита жил в Севастополе. Там он поступил в престижное учебное заведение города – гимназию № 1 имени А.С. Пушкина. С самого детства мальчик рос под влиянием авиационных традиций, что и предопределило выбор его жизненного пути. После окончания гимназии в 2018 году он без раздумий подал документы в Сызранское высшее военное авиационное училище лётчиков (СВВАУЛ), куда успешно поступил. Окончил училище в 2023 году в звании лейтенанта и получил назначение в морскую авиацию Балтийского флота.

Никита проходил службу в составе 396-го отдельного смешанного вертолётного полка в Калининградской

области (аэродром Донское), где освоил специальность лётчика-оператора (штурмана) ударного вертолёта Ми-24.

Весной 2024 года в составе сводного экипажа под руководством старшего лейтенанта Азиза Шаяхметова он был направлен в служебную командировку на Черноморский флот – на свою историческую родину, в посёлок Кача. Экипажу была поставлена задача по круглосуточному патрулированию акватории Чёрного моря для защиты побережья и кораблей от украинских безэкипажных катеров (БЭК). Никита героически погиб 10 апреля 2024 года при выполнении боевой задачи.



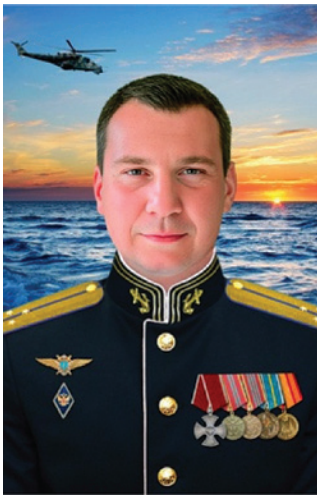
Курсант Токарчук в кабине вертолета Ансат

По воспоминаниям друга: *«Никита был очень целеустремлённым и жизнерадостным человеком. Мы не успели узнать друг друга близко, но он запомнился мне удивительно честным, открытым и отзывчивым парнем, который никогда ни в чём не отказывал. Никита искренне любил небо и сами полёты. Нам всем очень тяжело и больно осознавать эту утрату»*.



Стёпин Иван Владимирович,
старший лейтенант,
бортовой авиационный техник
вертолёта Ми-24.
Награды и знаки отличия:
кавалер ордена Мужества (посмертно),
медаль «За отличие в военной службе»,
нагрудный знак «Бортовой специалист
1-го класса»

Иван родился 13 февраля 1986 года в городе Брянске. Детство и школьные годы будущего офицера прошли в родной Брянской области. Уже с ранних лет Иван отличался высокой дисциплинированностью, ответственностью и выраженным техническим складом ума. В подростковом возрасте, увлекаясь устройством сложных механизмов, он принял твёрдое решение связать свою судьбу с военной службой и авиацией.



После окончания школы в 2003 году поступил в Иркутское высшее военное авиационное инженерное училище (ИВВАИУ), которое окончил с отличием в 2006 году с присвоением первого офицерского звания «лейтенант».

Сразу после выпуска получил распределение в войсковую часть 10213 в городе Черняховске Калининградской области. С 2007 по 2010 год Иван служил в должности старшего авиационного техника самолёта Су-24М, а затем – инженера авиационного комплекса самолётов Су-24М.

С 2013 года местом его постоянной службы стал 396-й отдельный смешанный вертолётный полк морской авиации Балтийского флота, базирующийся на военном аэродроме Донское. Здесь он занял должность бортового авиационного техника вертолётного звена вертолётной эскадрильи Ми-24. В его обязанности входил строжайший контроль технического состояния узлов и агрегатов боевых машин, подготовка их к вылетам, а также непосредственное управление системами жизнеобеспечения и вооружения в составе экипажа во время полёта.

За годы безупречной службы он накопил колоссальный практический опыт. К началу 2024 года общий налёт офицера на вертолётах типа Ми-24 составил 711 часов. Во время службы Иван Стёпин зарекомендовал себя как исключительно грамотный, хладнокровный и преданный своему делу специалист. Это не осталось без внимания командования: в 2023 году приказом Министерства обороны РФ за высочайший уровень профессиональной подготовки ему была присвоена квалификация «бортовой специалист 1 класса».



Иван во время подготовки Ми-24 к запуску двигателей

Среди сослуживцев Иван Владимирович пользовался непререкаемым авторитетом. Его ценили за надёжность, умение работать в команде и готовность прийти на помощь в любой ситуации.

каемым авторитетом. Его личным жизненным ориентиром, по воспоминаниям его друга и сослуживца Вячеслава, была простая и ёмкая фраза: *«У человека есть три вещи, которые делают его человеком: работа, семья и друзья»*.

Весной 2024 года старший лейтенант Иван Стёпин был направлен в служебную командировку в Крым – на историческую авиабазу морской авиации Черноморского флота в посёлке Кача. Он прибыл туда, чтобы сменить другого авиационного техника перед его отправкой в Калининград – буквально за несколько дней до рокового вылета. Перед подразделением стояла важная боевая задача – ведение круглосуточного воздушного патрулирования, разведка и уничтожение украинских безэкипажных катеров (БЭК), угрожавших кораблям флота и гражданскому судоходству. 10 апреля 2024 года Иван Стёпин погиб при выполнении боевого долга.



Соловей Александр Андреевич,
младший сержант,
воздушный стрелок вертолёта Ми-24.
Награды:
медаль «За отвагу» (посмертно),
медаль «Участник специальной военной операции»,
медаль «За службу на Северном Кавказе»,
медаль «За участие в военном параде в ознаменование 70-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»



Александр родился 2 марта 1994 года в рабочем посёлке Елань Волгоградской области. Он рос в полной семье и был единственным ребёнком – спокойным, очень добрым мальчиком, который практически никогда не дрался, старался уладить любые разногласия мирным путём и очень любил животных.

В 2000 году Александр пошёл в Еланскую среднюю общеобразовательную школу № 3. По воспоминаниям мамы, учиться Саша не очень любил: *начальную школу окончил без троек, но в старших классах они стали появляться чаще, а отличные оценки были в основном по труду, физкультуре и рисованию. В 10-м классе он попросил родителей купить ему гитару и с тех пор не расставался с ней – записался в детский центр, где осваивал инструмент*.

Окончив школу в 2011 году, Александр поступил в Волгоградский технологический колледж на специальность «дизайнер», так как с детства очень любил рисовать. После выпуска из колледжа в 2014 году его призвали на срочную службу в войсковую часть 68889 в городе Владикавказе. Сразу после присяги Александра перевели в город Моздок в 59-й военно-строительный отряд, откуда его матери вскоре пришло благодарственное письмо от командования. В начале 2015 года его вновь перевели во Владикавказ для подготовки и участия в военном параде в честь 9 Мая. Домой со срочной службы Александр вернулся с первыми наградами: медалями «За участие в военном параде» и «За службу на Северном Кавказе».

В июне 2015 года Александр вернулся к гражданской жизни, но пробыл дома недолго. Уже в июле 2017 года он принял осознанное решение связать свою судьбу с Вооружёнными Силами РФ и заключил контракт. Службу начал рядовым, со временем дослужившись до младшего сержанта. По распределению он попал на легендарный аэродром Кача в Крыму. Когда родители интересовались его делами, Александр с улыбкой отшучивался: «*Маме про службу знать не положено», – и всегда неизменно отвечал, что у него всё нормально*.

С началом специальной военной операции младший сержант Соловей выполнял боевые задачи на Херсонском направлении, куда был направлен 1 июля 2022 года. Чтобы родные не волновались, на расспросы матери он отвечал коротко: «Мама, всё нормально, не переживай. В атаках не участвую, разгружаю боеприпасы да склады охраняю». 18 ноября 2022 года его командировка завершилась, и Александр вернулся в родную Качу. Как вспоминала мама, на передовую уходил юноша, а вернулся настоящий мужчина, грудь которого украшала медаль «Участник СВО».

Спустя год в семье Александра случилось несчастье – ушёл из жизни его отец. Александр стал главной опорой для матери.

9 апреля 2024 года младший сержант Александр Соловей был включён в состав экипажа вертолёта Ми-24ВП в качестве воздушного стрелка. 10 апреля 2024 года он героически погиб, выполняя свой воинский долг в небе над Чёрным морем. Память о герое навсегда останется в сердцах его близких и боевых товарищей.



Александр вне праздничного строя в день празднования Дня Победы

ПЕРЕЛЁТ

Ранним холодным январским утром 2024 года на аэродром, где базировались вертолёты, прибыл военно-транспортный самолёт Ан-124 «Руслан». Бортовые техники ещё раз внимательно осмотрели свои машины. В строю на отправку стоял и «тридцать девять красный». Поблескивая фюзеляжем с узнаваемым тигровым окрасом, он ждал своей очереди на погрузку. Технический персонал демонтировал лопасти, пилоны и крылья – без них Ми-24 сразу стал выглядеть узким и поджарым. Вертолёт аккуратно затянули в брюхо транспортника и надёжно закрепили. Лётные экипажи в последний раз окинули взглядом родную гавань и поднялись на борт «Антонова». Взвыли двигатели, и многотонная, тяжело нагруженная машина оторвалась от бетонки, взяв курс на юг. Туда, где шла война.

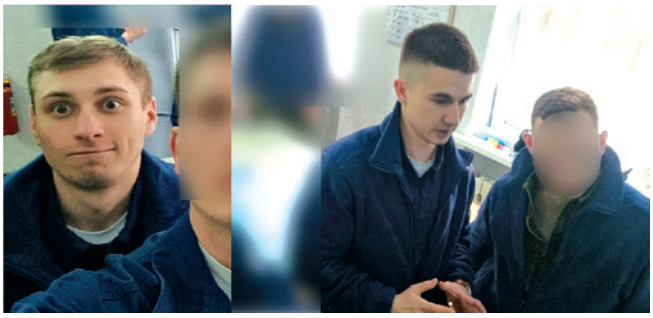


Погрузка 39-го перед отправкой в Крым

На новом месте экипажи с первых же дней погрузились в монотонные и опасные боевые будни. Тревоги, инструктажи, патрульные вылеты днём и ночью стали непрерывным конвейером. Вместе с качинскими Ми-8 и Ка-27 калининградские Ми-24 регулярно поднимались в небо на поиск и отражение атак БЭК.

В тот период запертый в бухтах российский флот нёс ощутимые потери и постоянно подвергался налётам вражеских беспилотников и безэкипажных катеров. Тревоги объявлялись одна за другой. В моменты массовых атак рейд Севастополя напоминал кадры из хроники Великой Отечественной войны: небо заполняли сотни трассирующих пуль и снарядов, а грохот корабельных орудий и пулемётов оглушал весь город. Сквозь этот хаос прорывался монотонный гул моторов летящих дронов. Море буквально кипело, когда флот отражал очередную волну. И всё же раз за разом над бухтой взмывали столбы огня и воды, возвещавшие об очередной потере.

Для понимания ситуации необходимо пояснить стратегию, которую выбрало командование ВСУ для блокирования и уничтожения Черноморского флота. К весне 2024 года украинская сторона (преимущественно силы ГУР и СБУ) окончательно сформировала и масштабировала доктрину «москитного флота дронов», перейдя от одиночных диверсионных рейдов к системным скоординированным операциям. В отношении Севастопольской военно-морской базы и кораблей на внешнем рейде применялся комплекс следующих тактических приёмов:



Азиз и Никита. Предполетная подготовка незадолго перед вылетом в Крым

Принцип «волчьей стаи» (эшелонированная групповая атака): основа тактики заключалась в одновременном или последовательном выводе на цель группы из 5–10 безэкипажных катеров (преимущественно Magura V5 и Sea Baby). Атака рассредоточивалась по времени и направлениям, что приводило к перенасыщению каналов целеуказания и быстрому истощению боекомплекта пулемётных расчётов и артиллерии кораблей охраны водного района (ОВР).

Синхронизация по средам (комбинированные удары): рейды БЭК координировались по времени с массированными атаками воздушных беспилотников и ударами крылатых или баллистических ракет (включая Storm Shadow / SCALP-EG и ATACMS). Налёты на Севастополь отвлекали береговые комплексы ПВО, средства РЭБ и дежурные силы флота, ослабляя их внимание к надводной обстановке.

Многоволновое поражение целей: в ходе групповой атаки дроны чётко распределяли роли. Первые аппараты выполняли функцию прорыва береговых боновых заграждений или наносили удар



Брат 39-го, «30 красный» готовится к возвращению домой. На борту красуются семь побед



В боевом строю Ми-24 ВП. 39-й – крайний справа

по винторулевой группе корабля, лишая его хода и маневренности, после чего следующие волны добивали обездвиженную цель.

Последующие БЭК атаковали уже обездвиженное судно в образовавшиеся пробоины или наиболее уязвимые части корпуса, чтобы добиться максимального затопления.

Скрытность и ночное маневрирование: переход БЭК от мест базирования к Севастополю осуществлялся в тёмное время суток на малом ходу для минимизации акустического и кильватерного следа. На максимальную скорость дроны переходили непосредственно при выходе на рубеж атаки, что крайне усложняло их визуальное обнаружение с помощью тепловизоров и прожекторов.

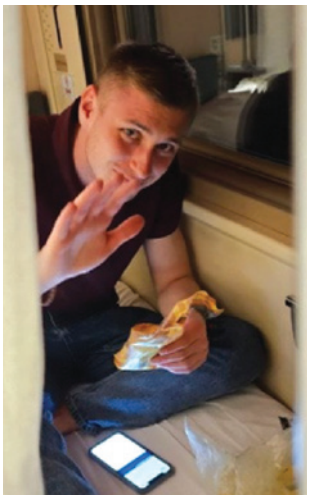
Выманивание сил ПЛО и авиации: постоянное присутствие БЭК на подходах к Крыму вынуждало командование ЧФ задействовать дежурную патрульную авиацию (вертолёты Ми-24, Ка-27, самолёты Бе-12 и Су-30СМ) для ведения противолодочной и противокатерной обороны (ПЛО). ВСУ использовали это для истощения ресурса техники и в перспективе – с появлением управляемых ракет на БЭК – для организации воздушных засад.

В этот критический момент на помощь севастопольцам и были направлены экипажи вертолётов 396-го смешанного вертолётного полка ВМФ России из Калининградской области.

Приказ о командировке экипажи получили в начале весны, когда в Калининграде местами ещё лежал снег, а с запада дули сырые ветра, приносившие влажный воздух Атлантики и Балтики. На самом деле о предстоящей поездке они узнали ещё осенью 2023 года. Вылет переносили трижды, и когда дата была наконец окончательно определена, экипаж начал собираться в дорогу. Парни были в приподнятом настроении и подшучивали над сослуживцами, что едут «на курорт», где даже зимой тепло. Азиза в списке командировочных не было. И он изъявил желание войти в состав экипажей, которые направляли в зону боевых действий. Но ему отказали, сославшись на то, что он нужен в Донском. Но добавили, если он прямо горит желанием полететь, то может сам собрать все документы и согласовать все процедуры для отправки. Не думая ни секунды, Азиз начал собирать документы. Сказалось то, как сильна была его любовь к Черному морю и желание летать над ним. В конце февраля Азиз, радостный, позвонил домой и сообщил родным – он летит в Севастополь. Родители были против и всячески старались отговорить и помешать ему лететь. Но стремление сына им переборотъ не удалось. По воспоминаниям мамы Азиза, в разговоре с ней он рассказывал, что в начале марта они собираются уже улетать, но каждый раз по разным причинам поездка переносилась на всё более и более поздние даты. Это не могло не настораживать, так как подсознательно появлялось чувство тревоги и опасения.

Сестра Азиза вспоминала: «*Помню, в день отлёта Азиза в Качу мама очень сильно плакала весь день. Хотя с Азизом с утра до обеда была связь, только ближе к вечеру он перестал отвечать – как потом выяснилось, по прилёте туда у них не было сети. Поэтому, когда он вышел на связь, я успокаивала маму и говорила, что с Азизом всё хорошо и не нужны лишние мысли о плохом… Но у самой в груди что-то промелькнуло. Это было настолько мимолётное чувство, что тогда я не придала ему никакого значения. А сейчас вспоминаю и понимаю, что подсознательная тревога всё-таки к тому моменту уже появилась…*»

В дальнейшем у родных прошли страхи и мысли о плохом, так как связь была постоянной: звонки, СМС. Настроение у Азиза было боевое, про усталость он не говорил, не жаловался, всё шло в штатном режиме.



Никита Токарчук в поезде по пути в Качу

Но за два дня до трагедии маме приснился странный сон: *мы в родной Сызрани, в его комнате передвигаем кровать, под которой было немного пыльно, и наша мама стала аккуратно протирать там и прибираться. Мы в это время просто стояли рядом с Азизом, после чего на место кровати мама постелила белую-белую простыню – настолько белую, что даже сейчас невозможно объяснить этот чистый свет. После этого Азиз задвинул свою кровать обратно и спокойно ушёл… Был ли это знак или что-то другое – объяснить невозможно. В любом случае повлиять на события тех дней мы не смогли бы.*

Никита, когда узнал, что вошел в состав экипажей, командируемых в Качу, был безмерно счастлив. Так как это его родной поселок, и для него это было сродни отпуску, о чем он сразу же сообщил домой. Появилась возможность провести время дома с родными. И когда командировка по разным причинам откладывалась, он начинал заметно нервничать. А когда была окончательно назначена дата отъезда, Никита начал считать дни, когда сойдет на аэродроме родной Качи.



Гостиничные посиделки

Путь оказался долгим, но интересным. Взлетали с аэродрома Чкаловск на тяжёлом транспортнике Ан-124 «Руслан». Изначально планировалось долететь напрямую до Бельбека, но самолёт совершил промежуточную посадку в Моздоке для дозаправки. Спустя некоторое время командир корабля объявил: «Сегодня борт никуда не летит». Лётчикам пришлось спешно искать ночлег. Выбор пал на одноимённую гостиницу «Моздок». Вызвали такси, добрались, разместились по номерам, приняли душ и собрались вместе, чтобы немного отдохнуть. Остаток дня и вечер пролетели незаметно – было много смеха, шуток, армейских историй и баек. Помня, что утром предстоит ранний подъём, засиживаться допоздна не стали и разошлись спать.

Рано утром, приведя себя в порядок, отправились обратно на аэродром. Однако там их встретила уже знакомая новость: «Сегодня снова не летим». Недолго посовещавшись, экипаж решил: нужно добираться поездом. Посмотрели расписание и нашли вечерний рейс до Ростова с последующей пересадкой до Севастополя.

Добрались до железнодорожного вокзала, сдали крупный багаж. Чтобы скоротать время ожидания, решили погулять по городу. Как и полагается военным, чётко распределили наряды: одна смена уходит на прогулку, вторая остаётся охранять оставшиеся вещи. Первые «увольняемые» направились прямиком в центр города. Набрели на небольшое азиатское кафе и заказали суп том-ям. Как вспоминали парни позже, он оказался самым острым из всех, что они когда-либо пробовали. С первой же ложки, переглядываясь друг с другом, они впервые воочию увидели, как сильно могут краснеть люди. Чтобы потушить этот кулинарный пожар, пришлось срочно заказывать спасительные прохладительные напитки. Осилить блюдо до конца никто так и не смог, и вскоре вся группа, смеясь и балагуря, двинулась обратно на вокзал.

В поезде до Ростова экипажи раскидало по всему вагону. Азиз, Никита и ещё один лётчик оказались в одном купе. В дороге, как водится, начались вагонные истории, байки и шутки. Ближе к вечеру расстелили постельное бельё. Азиз сразу лёг спать, а Никита с товарищем ещё долго болтали, листали рилсы, смеялись и просто душевно проводили время. Так же тепло вечер прошёл и у остальных ребят, ехавших в другой части вагона.

В Ростове лётчики снова разместились в гостинице – времени до следующего поезда было с запасом. У Азиза и его товарища в городе оказались друзья. Ребята связались с ними, и вскоре за ними приехали, чтобы устроить экскурсию. Ростов оказался очень красивым и произвёл на парней массу ярких впечатлений. Зарядившись энергией от культурной программы, они выдвинулись на вокзал: пересадка на севастопольский поезд была около половины второго дня. По прибытии в Севастополь всю группу встретил друг отца Никиты, который и довёз их до места назначения.



Что объединяло Ивана и Никиту? Любовь к рыбалке

В Каче прибывших лётчиков сразу встретили сослуживцы, которые к тому моменту уже заждались товарищей и до этого даже порывались поехать встречать их сами. Встреча оказалась радостной вдвойне: для одних это была возможность увидеться с друзьями после долгой разлуки, для других – предвкушение скорого возвращения домой, в родную гавань. Один из сменяемых экипажей в этот момент находился на вылете и не смог присутствовать, но это не испортило общего праздника и потока взаимных вопросов. Через некоторое время вернулся с задания и второй борт.

На приём-передачу дел командование выделило улетающим и прибывшим экипажам два дня. «Старички» вкратце ввели преемников в курс дела, объяснили специфику работы. Каждый интересовался тонкостями по своему направлению: бортовые

техники принимали машины, а командиры и операторы готовились к сдаче зачётов и планировали вылеты. К удивлению многих, в официальную часть уложились всего за один день.

Вечером все собрались вместе, чтобы душевно провести время. Не было только Никиты – он поспешил к родителям. Улетающие лётчики рассказали массу классных историй о своей службе в Каче, особенностях местного быта, поделились боевым опытом и подсказали, что и где можно найти в Севастополе. Новоприбывшие, в свою очередь, делились новостями из дома. Утром все снова были в сборе: пожали друг другу руки, обнялись и проводили убывающих на поезд.



Все экипажи вместе. Завтра одни уедут домой, другие примут эстафету. Никиты нет с ними. Он в тот день был у родителей

А на следующий день началась суровая боевая работа. Планировалось, что оба калининградских экипажа приступят к дежурству одновременно. Однако одна из машин из-за непрерывной, сверхинтенсивной эксплуатации столкнулась с техническим сбоем – от постоянных перегрузок не выдержали системы правого борта. В итоге в самом начале командировки, пока один вертолёт восстанавливали технари, все боевые задачи выполнял только второй борт, на котором летали Азиз, Никита и Ваня. Парни работали непосредственно в акватории: вылетали по заданным координатам на отражение вражеских накатов, патрулировали сектора и вели непрерывный поиск БЭК. Лётчики стоявшего на обслуживании вертолёта каждый раз провожали и встречали товарищей, внимательно впитывая их рассказы о прошедших вылетах и искренне восторгались их работой. Они уже сами всем сердцем рвались в небо и ждали, когда их «двадцать четвёрка» вернётся в строй, чтобы поскорее включиться в боевую работу. Вскоре и этот «Крокодил» поднялся в воздух – для второго экипажа началось настоящее дело, то самое, ради которого их столько учили и готовили.

Хотя служба была тяжёлой и напряжённой – ежедневные вылеты, тревоги, боевые дежурства, постоянные недосыпы и усталость, – экипажи стойко справлялись и морально, и психологически. Это было именно то, ради чего парни пошли служить: защищать свою Родину и её народ. К тому же все они были молоды, горячи и рвались в бой.

Исключением был Иван – ему это время давалось тяжело. Ещё 24 июля он написал рапорт на увольнение по выслуге лет. Однако его так и не отпустили, и делать было нечего. Все последние дни перед отправкой Иван провёл в бегах: сдавал дела на аэродроме своему преемнику да подписывал документы на командировку. За неделю до отъезда он встретился с друзьями – сходили в баню.

По воспоминаниям друга: *«В бане мы перед командировкой, за неделю до их убытия, у меня парились. Ваня весёлый был, всё про увольнение говорил – рапорт-то он уже написал. Я потом в Москву на учёбу уехал, а он так и бегал, оформлялся на командировку»*.

В разговоре с сестрой Иван успокаивал её, говоря, что ничего страшного там нет – обычная рабочая поездка. Да и лететь он обязан: по-другому просто не может.

Сестра вспоминает: *«Родителям он ничего не сообщал, хотел сделать сюрприз и сказать маме прямо на именины. Ванечка мне всё так преподнёс, что я даже не почувствовала никакой опасности. Так усыпил мою бдительность… До сих пор не могу понять, почему я его так легко отпустила»*.



39-й на ночной стоянке перед вылетом. Под фюзеляжем хорошо виден установленный ящик с мавиком

Но самое важное дело Иван оставил накануне отъезда. Он приехал в гости к дочери, так как твёрдо обещал настроить ей часы и планшет. Не сдержать данное слово он не мог – слишком сильно любил её. Отец уверял девочку, что там, куда он едет, всё спокойно, и просил не волноваться. Хотя с супругой Иван был в разводе, они сумели сохранить хорошие, тёплые отношения. Также как и мама Азиза, мама Ивана в ночь на 10 апреля увидела странный сон: Иван в какой-то светлой комнате, под белой простыней лежит. Мама пришла его будить. А Иван что-то говорит, так что мама не может понять его слов. А вокруг белый ослепляющий свет. Утром мама начала ему писать и звонить. Но ответа не было.

Утро 9 апреля 2024 года. Экипаж получил боевое полётное задание. От разведки пришла последняя

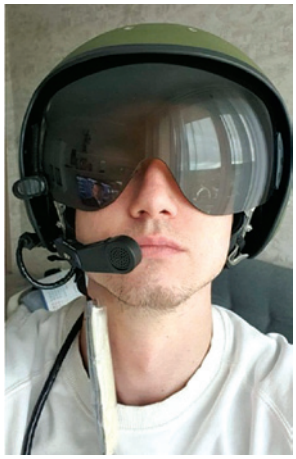


39-й на разбеге

сводка о действиях противника в районе предстоящего патрулирования. Штурман и командир нанесли на полётные карты маршруты движения, координаты секторов Севастопольской бухты, зоны ответственности береговой ПВО и точки возврата. Проведя тщательную штурманскую подготовку и обязательные тренажи в кабине вертолёта, парни получили допуск у командира, пообедали и ушли на обязательный предполётный отдых.

Пока Азиз и Никита утром сидели в классе над картами и ходили по кабинетам, Иван трудился на стоянке Качи. Он прошёл инженерный инструктаж, принял «двадцатьчетвёрку» у наземных техников и лично проконтролировал её заправку азотом, боекомплектом и топливом согласно заданию. В кабине вертолёта Иван провёл обязательный «слепой» тренаж, до автоматизма отрабатывая действия на случай ночного пожара двигателя или отказа гидросистем. Завершив обслуживание, он присоединился к остальному экипажу на отдыхе.

Александр в это время оставался на службе и занимался текущими задачами. Когда настал вечер, он отправился домой. Экипаж Азиза в эти часы, после дневного сна, уже вовсю готовился к предстоящему ночному вылету. Первым делом парни отправились на предполётный медицинский контроль: дежурный врач проверил давление и пульс, поставив в полётные листы обязательные штампы допуска. Лётчики ещё раз сверились с графиком вылетов на наличие возможных переносов времени, уточнили обстановку в море и акватории Севастополя. Следом экипаж развернул карты в штурманском классе. Предстояло сверить нанесённые днём маршруты и сектора поиска с последними данными – узнать, изменилось ли что-то за часы их отдыха.



Азиз хвастается сестре новым, блатным шлемом ЗШ-7В

Офицер по разведке довёл свежие оперативные данные по перемещениям безэкипажных катеров (БЭК). Координаты секторов поиска остались прежними. На предполётных указаниях начальник метеослужбы доложил данные, полученные от экипажа разведчика погоды: видимость над морем, высоту нижней границы облаков и силу ветра. Командир полка довёл до лётчиков коды госопознавания «свой-чужой», радиочастоты взаимодействия с кораблями Черноморского флота и дал добро на вылет. Окончательно сверив все вводные, экипаж забрал карты и выдвинулся на лётное поле. Впереди их ждала ночная неизвестность.

Пока Азиз и Никита в штабе проводили окончательную сверку карт, Иван уже работал на стоянке. Он провёл предполётный осмотр борта, проверил исправность навигационных огней, бортовых систем, двигателей, систем пожаротушения, посадочных фар и отрегулировал внутрикабинное освещение. Напоследок техник тщательно осмотрел носовую турель ГШ-23Л, трассу подачи снарядной ленты, убедился в правильности заправки жидкостями, снова проверил лопасти несущего и рулевого винтов и сел заполнять журнал.

Вечером после службы Александр пришёл домой на ужин. Его супруга в тот момент работала на удалёнке, поэтому была дома и встречала мужа. Александр приготовил зарядное устройство, перекусил и уже устроился немного отдохнуть, когда раздался звонок от дежурного. Настроение у него было хорошим: слегка уставший после дневной службы, он оставался воодушевлённым. Александр очень любил вечерние и ночные вылеты – с высоты всегда открывался потрясающий вид на огни ночного города. Ему это по-настоящему нравилось. Получив команду, он быстро подхватил вещи. Супруга помогла ему собраться и проводила. Она ещё не знала, что Александр больше никогда не переступит порог этого дома.

Когда Азиз с Никитой подошли к стоянке, у вертолёта вместе с Иваном их уже ожидал младший сержант. Его видавший виды, но чистый «мультикам», хорошо подогнанное снаряжение и весь внешний вид выдавали в нём бывалого солдата. Подошёл Иван и, поздоровавшись, доложил Азизу о состоянии и готовности вертолёта к вылету. Попутно он отпустил несколько шуток, чем рассмешил товарищей и ненадолго отвлёк их от мыслей о предстоящем тяжёлом ночном полёте. Азиз повернулся к Александру. Они не были знакомы раньше, и командир спросил:

– С нами сегодня?

– Так точно, – ответил Александр и пожал руку каждому.



Азиз пилотирует Ми-24 над Черным морем

– Тогда на борт.

В Каче Александр проходил службу в батальоне связи и радиотехнического обеспечения (БС и РТО). В тот день он вообще не должен был заступать в наряд воздушным стрелком, но судьба распорядилась иначе. Заступающему в этот наряд полагался пулемёт, который Александр получил в оружейке и три патронных короба на 200 патронов. Обычно полёты проходили спокойно, это было время, когда БЭК еще не огрызались. Поэтому полёт должен был пройти как обычно.

Каждый член экипажа приступил к выполнению своей работы. Азиз, Никита и Иван обошли вертолёт. Осмотрели с фонариком каждый лючок, шасси, подвесное оборудование на пилонах под крыльями. Александр загрузил своё вооружение с боеприпасами и помог загрузить в вертолёт авиационное оборудование. После окончания обязательного ритуала осмотра все направились по своим рабочим местам: Азиз с Никитой – в кабины вертолёта, а Иван встал справа, напротив кабины Азиза, который в это время «читал карту» – проверял бортовые системы вертолёта перед запуском. Один из самых важных элементов полёта, так как именно в этот момент выявляются неисправности и отказы, именно эта часть боевого вылета требовала внимания и сосредоточенности. Проверка бортовых систем вертолёта от первого тумблера и до выхода на установленные обороты последнего двигателя может занять 15–20 минут. Закончив проверку, Азиз доложил РП об этом и сигналом сообщил Ивану о начале запуска двигателей.



Александр во время службы в Каче

– Береговой, три двойки! – запросил Азиз РП.

– Отвечаю, – произнёс РП.

– Запуск 39-го.

– Запускайте. Ветер 210 до трёх, – дал добро РП.

Засвистела ВСУ, подавая сжатый воздух на воздушный стартер двигателя ТВ3-117. Оживающая турбина ТВ3-117 начала свой разбег, начиная отмерять время полёта. Никита также доложил, что всё в порядке. Винт начал медленно раскручиваться. Тридцать девятый взбрыкнул, раскачиваясь из стороны в сторону, словно великан, проснувшийся ото сна. Это тяжеленный пятилопастной винт ловил своё равновесие, заставляя вертолёт переминаться с колеса на колесо, пока центробежная сила не выпрямила лопасти в идеальный жёсткий круг. Иван, стоя снаружи и будучи на связи с командиром, проконтролировал запуск визуально. Когда винт раскрутился, он осмотрел створки десантного отсека, запрыгнул внутрь и закрыл их за собой.



Иван с дочкой на руках

Сидя в передней кабине лётчика-оператора, Никита проверял бортовое вооружение. Он положил пальцы на рукоятку управления подвижной пушечной установкой НППУ-24. Щёлкнули тумблеры, и Никита сделал несколько плавных круговых движений. Там, снаружи, под бронеполом его кабины, спаренные стволы 23-мм автоматической пушки ГШ-23Л послушно и беззвучно описали дугу в воздухе. Гидравлика и электроника отзывались идеально, приводы ходили мягко, без заклиниваний и рывков.

– Командир, пушка к бою готова, приводы в норме, – доложил Никита по СПУ.

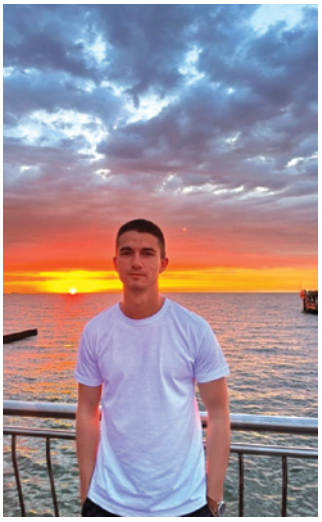
– Принял, – отозвался Азиз.

– Три двойки, карту выполнил, к взлёту готов, – доложил командир на КДП.

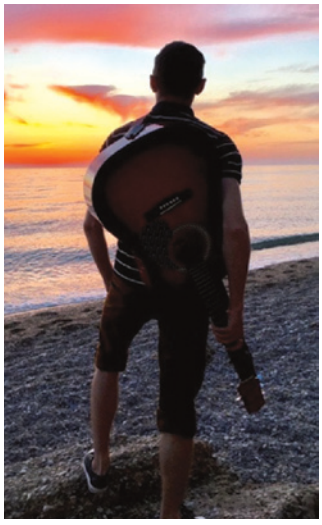
– Взлетайте, ветер 220, – подтвердил взлёт РП.

Вертолёт выкатился на ВПП. Лётчик плавно отдал ручку управления от себя и потянул вверх рычаг «шаг-газ». Тяжелогружёный «Крокодил» послушно клюнул носом, прижимаясь к передней стойке шасси, и покатился вперёд по бетонке взлётно-посадочной полосы. Многотонная машина стремительно набирала ход. На сорока километрах в час встречный поток воздуха намертво зацепил вращающиеся лопасти вертолета, добавляя ему большую подъемную силу. Командир продолжил уверенно вытягивать рычаг шага до самого момента отрыва, одновременно придерживая ручку на себя, чтобы не дать вертолёту клюнуть носом. Ми-24 легко, без малейшего надрыва отделился от земли всеми тремя колёсами. Пронесясь ещё несколько секунд над самой полосой для разгона, вертолёт резко пошёл в набор высоты, а в наушниках экипажа прозвучал привычный доклад командира:

– Шасси убраны, фару выключил.



Азиз. Закат у моря



Александр на берегу вечернего моря

– Подтвердил! Три красные! – доложил Никита.

Иван выглянул в блистер, чтобы визуально подтвердить уборку. Шасси было втянуто, створки закрыты.

– Бортовой, шасси убраны, командир.

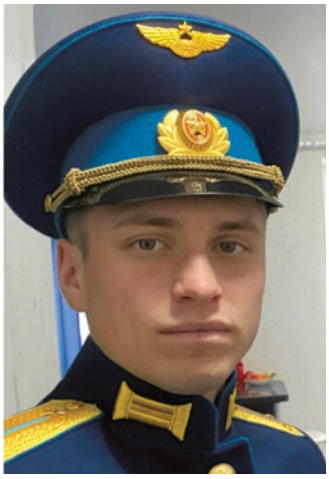
– Принял! – отозвался Азиз, выслушав доклады экипажа, и, заложив правый вираж, лёг на курс.

По заданию экипаж вертолёта должен был патрулировать прибрежную к Севастополю акваторию Чёрного моря и в случае обнаружения БЭК уничтожать их. У 39-го уже была одна победа. Но её, в виде белого силуэта катера с нанесённым поверх него косым красным крестом, ещё не успели нанести. Машина плавно скользила над землёй, уходя курсом к морю.

Александр, сидя на лавке, всматривался в огни проносящегося спящего города, который он должен был защищать. И не только потому, что где-то там сейчас спала та, которая была важной частью всей его жизни, но и тысячи других людей рассчитывавших на него в эту ночь. В Севастополе пока было тихо. На востоке едва заметно занимался рассвет – предвестник восходящего солнца. Александр знал: это самое опасное время. Именно в предрассветные часы, когда внимание вахтенных притупляется после тяжёлого ночного дежурства, а силуэты на воде сливаются с предрассветной дымкой, враг медленно и неуклонно подкрадывается к рейду. Морские беспилотники шли на малом ходу, прячась в волнах, чтобы нанести свой коварный удар.

Он оглянулся назад, туда, где сидел Иван, возившийся с планшетом, подключённым к тепловизионной камере. На этом Ми-24 под его бортом силами экипажа была установлена тепловизионная камера. В реальности это был обычный двухканальный дрон «Мавик». Его установили в снарядный цинковый ящик, проделали прорезь, в которую вывели его камеру, и подключили к бортовому питанию вертолёта. Сам короб был подвешен прямо под пузом вертолёта, на передних проушинах внешней подвески, и закреплён цепями к задним, что проходили прямо между основных ниш шасси. Расположенный таким образом, он помогал вовремя засечь движущийся БЭК на большом расстоянии. И вот сейчас Иван настраивал программу на канал камер дрона. На планшете появилось бело-чёрное изображение тепловизора, и Иван доложил Азизу, что камера настроена. Они переглянулись с Александром.

– Работает?



Лейтенант Токарчук, выпуск в СВВАУЛ

– Да. Всё нормально, – ответил Иван и улыбнулся.

В это время Никита повторно провёл проверку турели – теперь уже в динамике, под воздействием набегающего воздушного потока и плотной вибрации фюзеляжа. Он снова плавно повёл рукоятку в крайние положения: влево, вправо, вниз. Встречный ветер упруго давил на стволы пушки, но мощные приводы НППУ-24 держали удар набегающего воздуха. Тяжёлые орудия двигались синхронно с движениями его пальцев, без малейшей задержки или люфта ощупывая ночную пустоту под носом вертолёта. Голограмма прицельной сетки скользила по предрассветной водной глади. Оружие дышало в унисон с машиной. Никита снял пушку с предохранителя, и на панели управления зажглись зелёные лампы боевой готовности. Орудие было полностью отзывчиво и ждало лишь появления первой тени на воде. Он снова сделал доклад и услышал одобрительный ответ Азиза.

– Береговой, три двойки, – запросил Азиз КДП.

– Ответил.

– Вышел в район поиска, к работе приступил.

– Принял, три двойки. Работайте.

Азиз перешёл на СПУ:

– Экипаж, максимальная внимательность и осмотрительность.

В его голосе не было волнения – только сухая, звенящая собранность командира. Напоминать об этом опытным парням не требовалось, лишних слов в эфире не звучало. Никита, Александр и Иван молча приняли команду – воздух в кабинах казался наэлектризованным от предельной концентрации. Каждый на борту понимал, что они вышли на рубеж, где любая секундная заминка или невнимательность станет фатальной.



Ми-24ВП уходит в закат

В эту предрассветную ночь именно их вертолёт стоял живым щитом между вражескими дронами и спящим Севастополем, и право на ошибку экипаж оставил на земле.

Вертолёт прошёл почти весь маршрут. Высота была четыреста метров. По пути следования Азиз встретил два судна, определить которые по ходовым огням возможности не представлялось. Последовал доклад на РП, на что был получен ответ: «Три двойки, корабли свои».

Оставалась последняя точка – и домой. Полёт прошёл нормально и тихо. Все на борту расслабились. Азиз уверенно держал последний отрезок маршрута.

– Береговой, три двойки, – запросил КДП Азиз.

– Ответил.

– Работу закончил, пятнадцать минут – и домой.

– Принял вас, три двойки. Домой.

В полумраке тишины командного пункта, где мгновение назад всё казалось обыденным и мирным, время будто остановилось. Внезапно офицер, следящий за круговым экраном радара, побледнел. Его голос, полный тревоги, разрезал тишину докладом: метка вертолёта Шаяхметова пропала. Из зелёной светящейся точки, за которой стояли четыре живых человека, она в секунду превратилась в пустоту.

Офицер управления вместе с руководителем полётов, цепляясь за слабую надежду, судорожно впились в микрофон. В их голосах, обычно стальных и бесстрастных, пробилась глухая, леденящая кровь тревога.



Иван на курсах по выживанию

– Три двойки, Береговому... Ответьте, – надтреснутый голос диспетчера полетел в ночную бездну, но из динамиков полоснуло лишь холодное, глухое шипение радиопомех. Белый шум статики казался оглушительным.

– Три двойки! Ответьте Береговому! – снова выкрикнул диспетчер, и в этой сухой уставной фразе уже явственно сквозил леденящий страх. Ему никто не ответил.

– Три двойки, ответьте...

– Три двойки... Три двойки Береговому... Три двойки... Три двойки, ответьте!.. – мольба и отчаяние человеческого голоса неслись над безразличными чёрными волнами. Этот зов уходил в глухую пустоту, разбиваясь о стену бесконечного молчания.

Все на командном пункте затаили дыхание. Каждый вслушивался в эфир, всматривался до боли в глазах в то место на радаре, где мгновение назад пульсировала жизнь, а теперь осталась лишь мёртвая, пустая сетка координат. Кто-то решил позвонить на телефон Азиза.



КДП аэродрома Кача. Именно на этом экране пропала метка вертолета Азиза Шаяхметова

Расстояние и мобильная сеть позволяли это, чем лётчики нередко пользовались. Но холодный голос известил, что абонент находится вне зоны действия сети или отключён. Небо и море хранили мёртвое молчание. Не было ни крика о помощи, ни вспышки далёкого взрыва – многотонная боевая машина вместе с людьми просто растворилась в предрассветном ночном тумане, словно шагнув за невидимую грань человеческого бытия. Чёрное море поглотило экипаж мгновенно и бесследно, не оставив на воде ни малейшего следа, словно вертолёта и его экипажа никогда и не существовало. Наземные службы продолжали слать запросы в гулкую, пугающую пустоту эфира, но с каждым новым щелчком рации на командном пункте всё чётче ощущалось нечто иное – страшное и мистическое. Казалось, тёмная сила беззвучно стёрла парней из реальности, забрав их прямо из неба. Горькая боль невосполнимой утраты

смешалась с леденящим душу осознанием: ребята, которые ещё минуту назад держали щит над спящим городом, навсегда ушли в вечный, безмолвный дозор, растворившись в черноморской мгле.

В тишине раннего утра экипаж тридцатки досыпал последние часы ночи перед подъемом. Внезапно в крепкий сон ребят ворвался яркий свет электрической лампочки, вырывающий их из мирных грез солдатского сна. Виновником этого был их командир, который взволнованным голосом произнес: «Метка Азиза пропала. Не выходят на связь». Сон улетучился.

– Как? Почему?! – уже полностью проснувшись, произнес Антон (имя изменено), оператор «тридцатки».

– Что случилось, как пропали?! – понеслись вопросы от других членов экипажа.

– Не знаю! – тихо произнес командир. – Не выходят на связь.

На мгновение в комнате повисла тишина. Еще секунда, и все начали звонить товарищам. Но и мобильная связь не смогла пробить мрак реальности. Все начали осознавать, что случилось худшее.

Город просыпался. Люди неспешно вставали со своих тёплых постелей. Родители будили детей, на кухнях закипали чайники – Севастополь привычно занимался своими утренними делами. Набережные и улочки постепенно оживали. Город благополучно пережил ещё одну ночь, защищённый чьим-то невидимым крылом. Наконец яркое летнее солнце осветило своими первыми лучами крыши домов, Приморский бульвар и синюю морскую гладь, которая теперь казалась такой безмятежной, ласковой и абсолютно пустой. Город жил. Но он не знал: те четверо героев, кто подарил ему это мирное утро, навсегда остались во мраке ушедшей ночи.

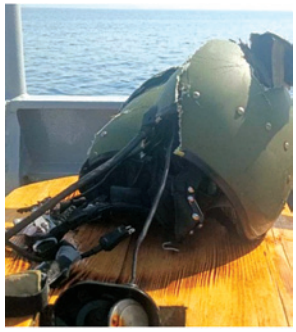
ПРОЛОГ

Артём (имя изменено) проверил подачу воздушной смеси, чувствуя, как внутри баллона глухо и тяжело бьётся его собственное дыхание. Он натянул маску, до боли зажал зубами загубник редуктора и посмотрел вниз – туда, где зеленовато-голубые волны Чёрного моря хранили свою страшную тайну. Вода выглядела безмятежной, но Артём знал: это иллюзия. Сделав глубокий вдох, он медленно скользнул в пучину, а за ним, беззвучно и мрачно, потянулись его товарищи.



Обломки 39-го на дне Черного моря. На фото видно, какой разрушительной силы был удар вертолета. Двигатель ТВ3-117 слетел со своего крепления и лежит на грунте с частью радиатора. Рядом фрагмент капота с бортовым номером

Оказавшись под водой, в ином мире, Артём извернулся, словно безликая тень, и пошёл вниз головой в холодную, давящую толщу. Солнечный свет таял на глазах, сменяясь зловещим полумраком. Глубиномер ледяным щелчком отсчитал десять метров. Скоро должно было появиться дно, скрывающее то, во что до последнего не хотелось верить. Внезапно сквозь мутную, призрачную зелень воды проявились смутные, пугающие очертания. Сердце Артёма пропустило удар. Он подплыл ближе, преодолевая сопротивление толщи, и замер. Из векового ила, словно павший дракон, проступал искорёженный, разорванный металл. На капоте фюзеляжа, сквозь налёт ила и водорослей, отчётливо читался бортовой номер.



Шлем Азиза, поднятый со дна

«Вот он...» – пронеслось в голове Артёма оглушительным эхом. Горло сдавил спазм. Он повернулся к застывшим позади товарищам и медленно, свинцовым жестом указал вниз.



Правый подвесной топливный бак, поднятый со дна моря. Катастрофическая сила удара смяла прочную конструкцию на четверть, вдавив ее внутрь

Это был «тридцать девятый красный», нашедший себе пристанище на вечный покой. Огромная боевая машина покоилась на пустынном дне Чёрного моря, на глубине пятнадцати метров, окружённая гробовой тишиной подводного мира. Но самым страшным и величественным было другое: там, внутри изломанного фюзеляжа, сквозь разбитые стёкла кабин угадывались силуэты. Застывшие в вечности, окутанные безмолвием морской бездны, Азиз, Никита, Иван и Александр всё ещё были на своём посту. Они так и не вернулись домой – они остались там, на своём последнем, бесконечном боевом посту. Море забрало их, но на земле остались те, для кого этот предрассветный час навсегда расколол жизнь на

«до» и «после». Время идёт, но боль утраты не утихает – она лишь превращается в святую, тихую память.

Командир Азиз Шаяхметов так и не успел обзавестись собственной семьёй. В его родном доме – мама, отец и сестра. Для них он навсегда остался тем самым улыбчивым, сильным парнем, который выбрал небо. Дома у родных Азиза теперь бережно устроен мемориал, посвящённый ему, – священный уголок, где время остановилось и где его фотографии, награды и личные вещи хранят тепло его присутствия. И сквозь бесконечные слёзы в их сердцах живёт огромная, несокрушимая гордость за сына и брата, до конца исполнившего свой долг. Азиз безумно любил свою семью и всегда гордился своими близкими – этой взаимной гордостью, которая чувствуется у этого домашнего алтаря памяти, они связаны теперь навечно.

Бортинженер Иван оставил на этой земле бывшую жену и маленькую дочь, которую любил всем сердцем, до беспамятства. Несмотря на развод, им удалось сохранить тёплые, искренние и по-настоящему дружеские отношения. Каждое свободное мгновение Иван отдавал своей девочке, гордясь каждым её маленьким шагом, каждым успехом. Теперь она будет расти, зная, что её папа – настоящий герой, который защищал её сон из поднебесья и чья отеческая гордость хранит её до сих пор.

У Александра осталась только мама, для которой он был единственным светом в окошке, и любимая женщина. Называть её просто «девушкой» было бы несправедливо, ведь они были вместе долгих девять лет. Да, у них не было официального штампа в документах, но эта бюрократическая формальность ничего не значит там, где два сердца осознанно и крепко связали свои жизни в одну. Она была его настоящей женой перед Богом и людьми. Александр безмерно гордился своей любимой, её верностью и силой, и эта любовь ушла вместе с ним на боевой пост.

Летчик-оператор Никита Токарчук, как и командир, был молод и не успел жениться. Его родители жили здесь же, в Севастополе. На ту самую бетонку, с которой Никита улетал в свой последний патруль, он так и не вернулся. Отец, каждый день провожающий взглядом чужие вертолёты, теперь всматривается в небо за двоих. Никита всегда с гордостью смотрел на отца-офицера, стремясь быть достойным его продолжением, и эта сыновья гордость осталась неизменной до самого конца.

Все они – Азиз, Иван, Александр и Никита – при жизни бесконечно гордились своими родными, своими любимыми, теми, ради кого каждую ночь поднимались в тёмное небо. И они будут гордиться ими вечно. Сквозь время, сквозь толщу воды и безмолвие стихии эта незримая связь остаётся нерушимой.

Версий причины трагедии в первые часы и дни было много: начиная с потери пространственной ориентировки и заканчивая дружественным огнем. Все варианты и причины гибели экипажа неоднократно становились темами разборов на закрытых ресурсах ветеранов ВКС, летчиков – выпускников СВВАУЛ и инженерного состава.



По состоянию пулемета Александра можно представить, что пережил экипаж вертолета в последние секунды

Вариант с огнем своих ПВО: в первые часы и последующие дни во многих пабликах поспешили озвучить причину падения – огонь своих ПВО. В частности, ЗРПК «Панцирь С-1» или «ТОР». Однако в дальнейшем данный факт не подтвердился. Так, по данным OSINT, в тот день в зоне действия ПВО в 03:40 10 апреля в районе мыса Тарханкут и Черноморского побережья береговые комплексы ПВО («Панцирь-С1» или «Тор») не вели активной ракетной стрельбы, так как в небе не было массовых воздушных целей. Тем более, по известным данным, в тот же день был совершен объезд всех позиций ПВО, которые могли произвести ошибочный пуск. По результатам этого, что следов возможных пусков выявлено не было. Кроме того, в Каче на момент событий стояло обновлённое оборудование на КДП. И в случае пуска ракета – я, конечно, не офицер боевого управления, но мои знания, думаю, позволяют предположить – последняя будет видна на экране кругового обзора. Мало того, попадание ракеты вызывает разрушение конструкции вертолета и, как следствие, большую засветку в месте метки вертолета. Но, как известно из обсуждений, метка просто пропала.

Вариант потери пространственной ориентировки: Экипаж вертолета в лице Шаяхметова Азиза и Токарчука Никиты был подготовлен, а Азиз имел допуск к ночным полетам и полетам в сложных метеоусловиях. То есть соответствовали требуемой квалификации. Неоднократно проходили полеты шторкой, с ориентированием по приборам. Иллюзия полета, о которой неоднократно говорили и обсуждали в открытых источниках, в дальнейшем категорически отвергалась на закрытых профильных ресурсах, где обсуждалось данное происшествие. Основана эта версия была на том, что «иллюзия полета» – это классическая проблема для высот от 15–50 метров. На такой высоте летчик, пилотируя визуально или по приборам ночного видения (ПНВ), может перепутать



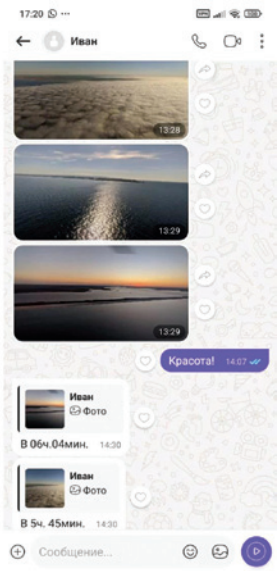


отражение звезд в воде с настоящим небом, не заметить малейшее отклонение командно-пилотажного прибора, совершить плавный наклон и зацепить воду колесами или лопастями. Либо произвести плавное критическое снижение. Реальность же такова, что борт Азиза шел на высоте 400 метров. Чтобы упасть с 400 метров до нуля из-за «иллюзии», нужно целенаправленно и долго (не менее 10–15 секунд) вести тяжелый вертолет вниз под крутым углом. Что опытному экипажу не заметить невозможно. Летчиков такого уровня учат главному правилу авиации: *«Не верь своим глазам и ощущениям – верь только приборам»*. Более того, кабина Ми-24 двухместная – штурман-оператор гвардии лейтенант Никита Токарчук имеет перед собой дублирующий комплект авиагоризонтов и приборов высоты. Потерять ориентацию одновременно вдвоем, когда один контролирует другого, невозможно. Коснусь своего первого опыта из этого правила. Когда я проходил медкомиссию при поступлении в училище, надо было пройти кресло Брани. Это стул на шарнире, имеющий ход вокруг своей оси в обе стороны. Когда претендент садится в него, врач его раскручивает. С его помощью оценивают устойчивость вестибулярной системы будущего летчика к перегрузкам, укачиванию и склонность к потере пространственной ориентировки. И очень часто и даже при мне абитуриенты падали вместе с креслом. Так как при раскручивании мозг получает ложный сигнал и воспринимает это так, будто человека начали вращать в противоположную сторону. Пытаясь компенсировать это движение, организм вызывает сильный мнимый наклон тела и головы (человека буквально «валит» в сторону), а глаза начинают непроизвольно дергаться. Так вот к чему я это вставил. Возможно, то, что я сейчас напишу, будущим курсантам поможет пройти данный агрегат. Отец и дед, летчики, сказали мне, – не верь своим чувствам. Верь своему телу. Тебе будет казаться, что ты падаешь, тебя наклоняет, но это не так. Это твой вестибулярный аппарат обманывает тебя. Сядь так, чтобы твои руки лежали крепко на подлокотниках, а в локте был прямой угол сгиба рук. Это твой авиагоризонт. Когда тебя начнет клонить в сторону, слушай не голову, а руку той стороны, в которую тебя клонит. Если она не меняет положение, то игнорируй чувства, что ты испытываешь. И я прошел кресло идеально. Врачи сказали мне тогда, что я один из немногих, кто прошел тест с нулевым углом наклона тела. Так вот, как вы думаете, летчики, которые прошли все пять лет обучения и полетов в разных условиях, могли бы допустить такую ошибку, тем более оба? Вот и я, пусть и допускаю подобное, но считаю в данном случае это маловероятным.

Третья версия, более правдоподобная: отказ техники. Хоть МО РФ и вышло сразу же с заявлением об отказе техники, к сожалению, данная версия выглядит более правдоподобной и, скорее всего, единственно верной. Хоть ИАС и творили чудеса в тяжелых фронтовых условиях, но предел есть у всего. Более вероятно следующее: в момент после доклада произошло разрушение конструкции редуктора или рулевого винта. На вертолётах семейства Ми-24 это происходит за доли секунды. Машина мгновенно теряет путевую устойчивость и переходит в сильное неконтролируемое вращение. И в такой ситуации Азиз Шаяхметов проявил все свое мастерство и профессиональную выучку: в условиях мгновенного и катастрофического отказа трансмиссии или редуктора у Азиза практически полностью пропало стандартное управление. Машину начало бешено крутить в воздухе из-за реактивного момента несущего винта, а колоссальные перегрузки мешали бороться за машину. Тем не менее Азиз вступил в борьбу за жизнь экипажа до самой последней доли секунды. Его целью было не спасти вертолет, а сбить угловую скорость вращения и перевести падение в управляемое снижение, чтобы бронекапсула кабины смогла самортизировать удар о воду. В данной ситуации Азиз принял основные и единственно правильные действия, которые пытается предпринять командир в такой ситуации: сброс «шага» несущего винта, при неисправности редуктора или отказе рулевого управления мощные двигатели ТВ3-117 продолжают раскручивать главный винт, что в разы усиливает бешеное вращение самого вертолета вокруг своей оси. Опуская рычаг «шаг-газ» полностью вниз, летчик уменьшает шаг лопастей до минимума.

В результате чего снимается нагрузка с несущего винта, уменьшается реактивный момент, и вращение вертолета замедляется. Это дает экипажу хотя бы призрачный шанс выровнять нос машины по приборам КУРСУ. Дальше – отключение двигателей. Если уменьшение «шага» не остановило вращение и вертолет продолжает крутить волчком, командир идет на крайнюю меру – он полностью вырубает оба двигателя, так как только полная остановка двигателей снижает реактивный момент, который закручивает вертолет. Машина переходит в режим авторотации (планирования за счет вращения лопастей набегающим потоком воздуха). Ми-24 превращается в тяжелый неуправляемый планер, он перестает вращаться хаотично. Падение становится направленным, а не хаотичным.

Затем самое сложное – гашение вертикальной скорости у самой земли – «подрыв» шага. Если летчику удалось остановить вращение вертолета, компенсировав его креном или подбором режима полета, у него остается ровно одна попытка смягчить финальный удар. Это требует ювелирной точности и железных нервов: на высоте примерно 10–15 метров от поверхности (в случае ночного вылета Азиза Шаяхметова – ориентируясь строго по радиовысотомеру, в абсолютной темноте над морем) командир резко, до упора тянет рычаг «шаг-газ» вверх, это называется подрывом шага. Лопасти несущего винта за счет накопленной инерции резко меняют угол атаки и создают мощную кратковременную подъемную силу. Вертолет на секунду «подрывается» и замедляется в воздухе. Это позволяет погасить вертикальную скорость падения с критических 20–25 м/с до относительно безопасных в самый момент соприкосновения с водой. Если управление частично сохранено, летчик пытается удержать вертолет ровно, без крена, или направить его так, чтобы основной удар пришелся на прочную нижнюю часть фюзеляжа (опорные пилоны, шасси) или хвостовую балку. Бронекапсула кабины Ми-24 способна выдерживать колоссальные нагрузки, если удар идет снизу, а не фронтально (носом) или сбоку. Я уверен, что именно так и действовал Шаяхметов Азиз в данной ситуации, героически борясь за жизни своих товарищей. Не думая о себе. Но в критический момент подвели высота и непроглядная весенняя ночь, которая не дала правильно рассчитать время подрыва. Испытывая сильнейшую перегрузку и скорость падения, как и внезапность произошедшего, Азиз просто не имел достаточно времени для того, чтобы спастись самому и спасти экипаж. Доказательством этого служит еще и тот факт, что Азиз незадолго до катастрофы доложил об окончании работы и возвращении домой. В его голосе не было напряжения, усталости. Он был, как всегда, тверд и уверен в себе, что исключает ошибку пилотирования или потерю пространственной ориентировки. Я, как и многие другие в авиационном сообществе, склонен предполагать, что была именно поломка. Тем более со дна было поднято устройство записи полетной информации. И по имеющейся информации, обсуждаемой в авиационных кругах, основанной на показаниях прибора, вертолет на финальном отрезке пути столкнулся с отказом техники. Но какой бы ни была причина, родных, потерявших своих близких, это не утешит. Не вернет. Они больше никогда не вернутся, не зайдут домой. Не скажут им: «Привет, я дома». Не улыбнутся. Они навек застыли в их памяти такими, какими они их запомнили в последний день. Мы состаримся. Оставим этот мир. Нас забудут. Но только они навсегда останутся такими же молодыми, веселыми, жизнерадостными. Их будут помнить. Так как их имена навек вписаны в славные и героические традиции наших небесных рыцарей.



Одни из последних сообщений Ивана сестре

Когда мне о своем брате Азизе рассказала его сестра Гульшат, а о Никите – его отец, я понял, что должен написать об их экипаже и воссоздать их Ми-24 в том виде, в котором он ушел в последний полет. Консультируясь с летчиками, техниками и инженерами, а также друзьями и родственниками каждого из четырех членов экипажа (спасибо им огромное за помощь). Мы смогли восстановить последние дни жизни экипажа. А я взял модель в масштабе 1/48 от российской фирмы **«ZVEZDA». Используя дополнения** от севастопольской фирмы «Микродизайн» и фирмы «Quinta Studio» и «Arma Models», я постарался до мелочей воссоздать Ми-24ВП «39-й красный». Исполнение модели я выбрал в полете. Работа была тяжелая и долгая. Почти год я собирал их вертолет. До мелочей. От интерьера кабины до экстерьера фюзеляжа. Буду надеяться, что у меня это получилось.

Севастополь живёт, шумит прибоем и греется в лучах южного солнца. Но в шёпоте черноморских волн навсегда останутся голоса четырёх парней из экипажа «39» красный, которые отдали свои жизни, чтобы этот город продолжал жить. А над морем в вечности замрут слова, не дождавшиеся ответа, и только ветер будет нести их над солёными волнами, напоминая нам о трагедии….

– Три двойки, ответьте Береговому…
– Три двойки, ответьте…
– Три двойки…

СГОРЕВШИЕ ЦИФРЫ БЕССМЕРТНЫХ ПОДВИГОВ

Установление имен и судеб экипажа самолета Пе-2 № 2/92 из состава 130 ббап 204 бад, найденного наро-фоминскими поисковиками под Медынью в 2025 году

Федор Вадимович Пущин,
руководитель поискового отряда «Бумеранг-ДОСААФ» г. Наро-Фоминска,
директор Наро-фоминского историко-краеведческого музея,
специалист Центра современной истории

Прошел ровно год с того дня, как сводная команда авиационных поисковиков из Наро-Фоминска и Москвы обнаружила в лесном массиве у деревни Ивановское Медынского муниципального округа Калужской области место падения пикирующего бомбардировщика Пе-2. О двух поисковых экспедициях, проходивших в рамках проекта «Небо Родины», мы подробно рассказывали на страницах журнала «Крылья Родины» № 1–2. 2026 г.



Пикирующий бомбардировщик Пе-2

Тогда при обследовании места падения удалось установить, что самолёт почти полностью сгорел, а фрагменты моторов, обшивки и элементов конструкции представляли собой небольшие обгоревшие и оплавленные куски металла. Безусловно, этот фактор снижал и так минимальные шансы на обнаружение здесь необходимых для установления обстоятельств гибели самолета имен и судеб экипажа номерных деталей.

По итогам экспедиции была выдвинута рабочая версия, что, возможно, самолет совершил вынужденную посадку и сгорел на земле. На это нам указывало отсутствие воронок, а также площадь разброса фрагментов и локализованные участки с крупными фрагментами оплавков моторов и обшивки. Однако что послужило причиной катастрофы?

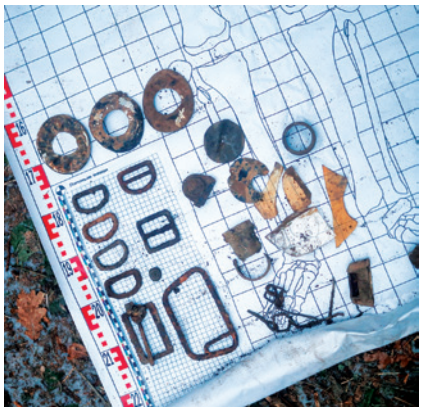
Обследование территории на разлет обломков принесло неплохо сохранившиеся фрагменты обшивки с технологическими клеймами. Именно по ним и было установлено, что найденный самолет Пе-2 был выпущен заводом № 22 им. С.П. Горбунова. Маркировки на донцах гильз от боекомплекта 12,7-мм авиационного пулемёта Березина, 7,62-мм пулеметов ШКАС и 26-мм сигнального пистолета указывали на 1941 год. Что не исключало варианта потери самолета в период Битвы за Москву. Кстати, под конец экспедиции диапазон дат выпуска гильз боекомплекта от 12,7-мм авиационного пулемёта Березина был представлен 1937, 1938 и 1941 годами.



Поисковые работы на месте падения самолета Пе-2. Ноябрь–декабрь 2025 года

На то, что экипаж находился в машине во время падения самолёта, нам указывали найденные среди обломков три чашки наушников от летного шлема ВВС РККА образца 1940 года, оборудованного телефонно-ларингофонной гарнитурой. Удалось обнаружить и фрагменты парашютной системы: пять D-образных пряжек, одну рамочную пряжку, кнопку от парашютной сумки и вытяжное кольцо парашюта типа ПЛ-1. Поиск предстояло вести более скрупулёзно, перебирать и просеивать каждую горсть земли в надежде не пропустить возможные обугленные и фрагментированные человеческие останки. Однако останки найдены не были. Была выдвинута еще одна версия: возможно,

останки экипажа были захоронены возле сгоревшего самолета или в близлежащем населенном пункте. Но пролить свет на истину нам могли только носители информации в виде номеров моторов и самолета, которые, несмотря на наше усердие, пока все никак не попадались.



Парашютные кольца и чашки наушников шлемофонов экипажа самолета Пе-2

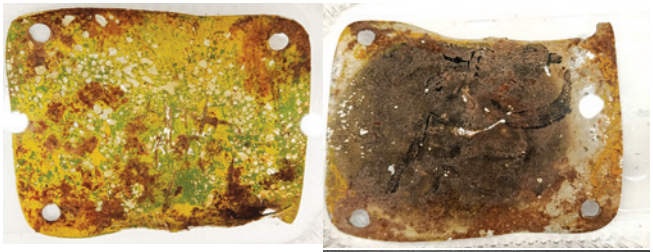
Однако под конец рабочего дня всё же было несколько потенциальных носителей информации в виде лючка-«стельки» и прямоугольного люка, абсолютно схожего с тем, что был найден в ноябре и на котором нам удалось рассмотреть неразборчивые надписи. В первую очередь надежду вселял лючок-«стелька», на котором, к огромному нашему разочарованию, следов привычного нанесения номера краской не оказалось.



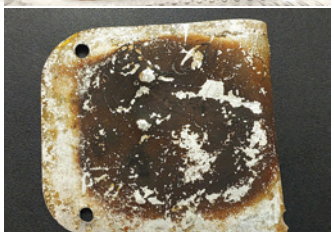
Лючки от самолета Пе-2 – потенциальные носители информации

Предстояло более детально изучить прямоугольные лючки. Уже в домашних условиях с применением долгих щадящих экспериментов по очистке данных находок от земли, окислов и нагара нам удалось рассмотреть на обоих лючках цифровые и буквенные надписи, залихватски нанесенные от руки черной краской.

Верхний слой нанесенных черной краской буквенных и цифровых значений от воздействия высоких температур обгорел, вспучился и осыпался, тем не менее остались просматриваемые мазки, по которым в нижней части лючка удалось разглядеть буквенные обозначения «ПВ», что означает «правый».



Номер самолета 2-92 (3?) на лючке



Лючок с номером самолета 2-92

А над ними угадывались силуэты трех цифр с едва заметным дефисом. Но если в первых двух цифрах почти сразу угадывались двойка и девятка, то на расшифровку последней цифры, которая должна была поставить точку в установлении имен и судеб экипажа, ушел почти целый год. Под разными углами показывались то «двойка», то «тройка», от чего рассматриваемые потенциальные варианты номера самолета выглядели следующим образом: 2/92 или 2/93.

В течение года мы вели реставрационные работы с носителями информации, параллельно изучая архивные документы. Например, удалось установить, что самолет Пе-2 с номером 2/93 воевал в составе 134-го бомбардировочного авиационного полка 204-й авиационной дивизии, а затем, по всей видимости, был передан в 6-й бап той же авиадивизии и сбит противником 10 сентября 1942 года при выполнении боевого задания по уничтожению артиллерии и минометов противника в районе Шарлаево, Груздево в Зубцовском районе Тверской области. Весьма далеко от места обнаружения нашего самолета.

А вот самолет с номером 2/92 нашелся в 130-м ближнебомбардировочном авиационном полку 204-й бомбардировочной авиационной дивизии.

204-я бомбардировочная авиационная дивизия

Дивизия была сформирована к 24 мая 1942 года в Кубинке Московской области. В июне 1942 года вошла в состав 1-й воздушной армии Западного фронта, где вступила в боевые действия с 24 мая 1942 года. Боевое крещение дивизия получила в Ржевской битве.

С 12 июля по 18 августа 1943 года дивизия в составе 1-й воздушной армии принимала участие в Орловской стратегической наступательной операции «Кутузов», являющейся составной частью Курской битвы, и Смоленской стратегической наступательной операции (Операция «Суворов») с 7 августа 1943 года по 3 сентября 1943 года. Дивизия успешно поддерживала войска фронта в наступательных операциях, нанося

бомбовые удары по войскам противника, аэродромам, узлам сопротивления и железнодорожным станциям, по огневым позициям артиллерии и танковым группировкам немецких войск.

В состав 204-й бад входили следующие бомбардировочные авиаполки:

- 2-й скоростной бомбардировочный авиационный полк, с 24 мая 1942 года по 3 сентября 1943 года, переименован в 119-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк, вооружен Пе-2;

- 6-й бомбардировочный авиационный полк, с 27 мая 1942 года по 1 сентября 1943 года, выведен в тыл на доукомплектование, вооружен Пе-2;

-38-й скоростной бомбардировочный авиационный полк, с 5 июля 1942 года по 28 августа 1943 года, выведен в тыл на доукомплектование, вооружен Пе-2;

- 130-й скоростной бомбардировочный авиационный полк — с 24 мая 1942 года по 3 сентября 1943 года, переименован в 122-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк, вооружен Пе-2;

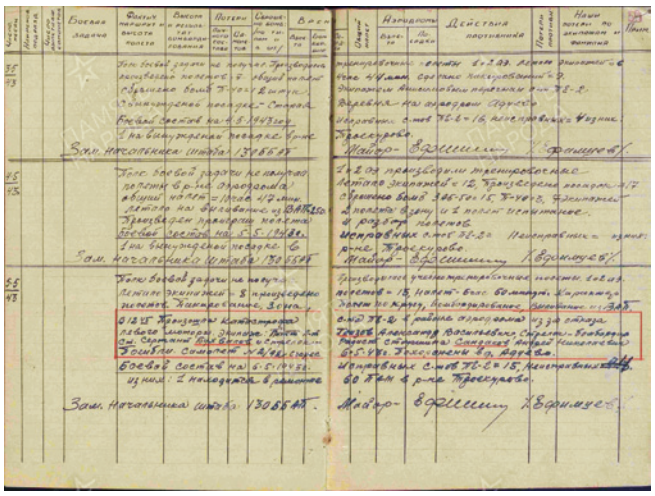
- 261-й пикирующий бомбардировочный авиационный полк, с 1 августа 1942 года по 3 сентября 1943 года, переименован в 123-й гвардейский бомбардировочный авиационный полк, вооружен Пе-2.

За мужество и героизм, проявленные в боях с немецкими захватчиками, 204-я бомбардировочная авиационная дивизия Приказом НКО № 265 от 3 сентября 1943 года переименована в 3-ю гвардейскую бомбардировочную авиационную дивизию, а 25 сентября 1943 года за отвагу и мужество личного состава при освобождении города Смоленска получила почетное наименование «Смоленская».

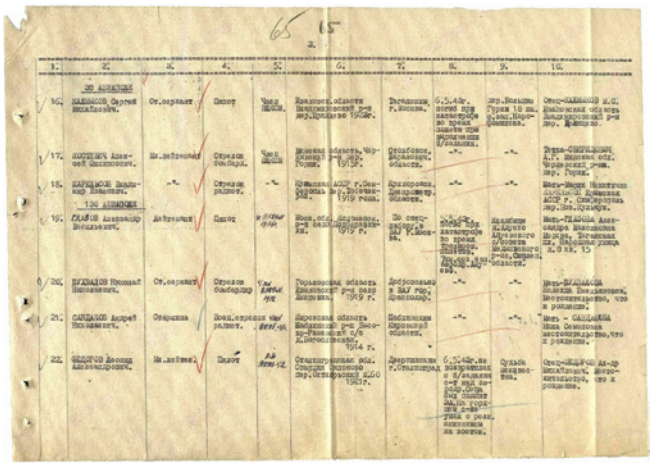
Катастрофа самолета Пе-2 2/92

Согласно журналу боевых действий, 5 мая 1943 года 130-скоростной бомбардировочный авиационный полк, который в это время базировался на аэродроме у д. Адуево Медынского района тогда Смоленской области, боевой задачи не получал. В этот день производились учебно-тренировочные полеты 1-й и 2-й эскадрилий. Было произведено 13 полетов 8-ю экипажами. Общий налет – 6 часов 50 минут. Характер полетов: пикирование, зона, полет по кругу, бомбардирование, выливание из ВАП. Однако в 12:45 произошла катастрофа. Во время учебно-тренировочного полета у самолета Пе-2 № 2/92 отказал левый мотор. Самолет упал и сгорел в 7 километрах западнее д. Адуево.

Весь экипаж погиб и был захоронен на следующий день после катастрофы, 6 мая 1943 года, недалеко от аэродрома.



Журнал боевых действий 130 ббап



Донесение о безвозвратных потерях 204-ой бад

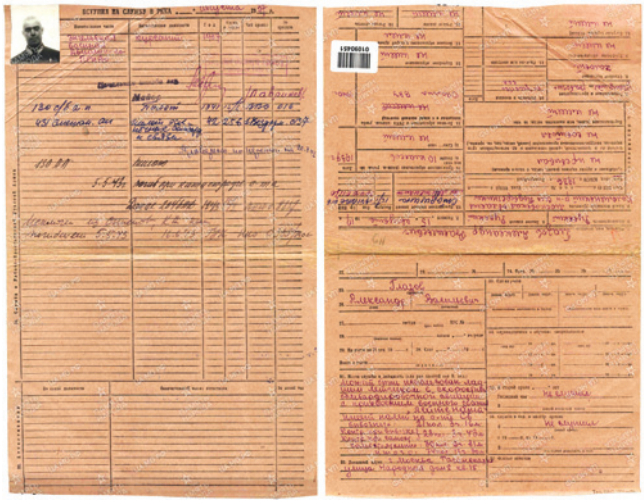
Экипаж пикирующего бомбардировщика Пе-2 2/92



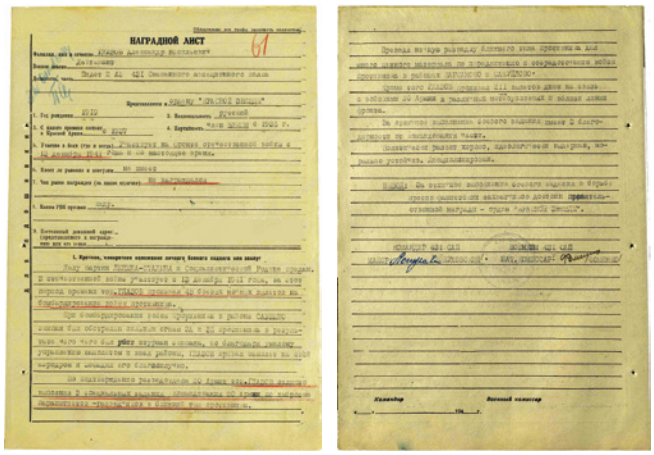
Пилот-лейтенант Глазов Александр Васильевич (15.08.1919 – 05.05.1943).

Уроженец села Подберезники Коломенского района Московской области (ныне деревня, находится в 115 км от Москвы и в 20 км от Коломны). Член ВЛКСМ с 1937 г. С августа 1937 г. – курсант Энгельской военно-авиационной школы (по всей видимости, имеется в виду Энгельское военно-авиационное училище лётчиков «ЭВАУЛ») по спецнабору ВАУ. С января 1941 года – пилот 130-го скоростного бомбардировочного авиационного полка. В 1942 году – пилот эскадрильи ночных бомбардировщиков и связи 431-го смешанного авиационного полка. Глазов Александр Васильевич участвовал в войне с 13 декабря 1941 года, отличился в совершении боевых ночных вылетов на бомбардирование войск противника, а также при выполнении специальных заданий командования 20-й армии по выброске парашютистов-разведчиков в ближний тыл врага. Не раз экипаж попадал под обстрел противника.

29 июля 1942 года Глазов А.В. был награжден орденом Красной Звезды. Дальнейшую службу проходил пилотом в 130-м ббап.



УПК пилота Глазова А.В.



Наградной лист

Стрелок-бомбардир, старший сержант Бухвалов Николай Николаевич (1919–05.05.1943). Уроженец д. Хмелевка Ивановского района Костромской области (ныне Ивановского сельского поселения Шарьинского района Костромской области России). По записи в УПК указана Горьковская область. Член ВЛКСМ с 1938 г. Обучался в Краснодарском ВАУ им. Красина. С 1940 г. – курсант Олсуфьевской военной авиационной школы стрелков-бомбардиров (Олсуфьевская ВАШ СБ)



Место памяти в селе Адуево

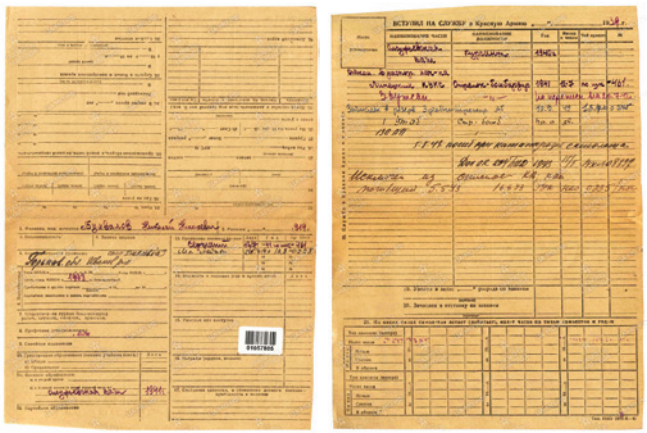
12 июля 1941 г. стрелок-бомбардир Бухвалов откомандирован в распоряжения начальника Липецких КУКС. В 1942 г. записан в резерв 3-го учебно-тренировочного авиационного полка 1 ВА, далее переведен в 130-й ббап.



Курсант Бухвалов Николай Николаевич



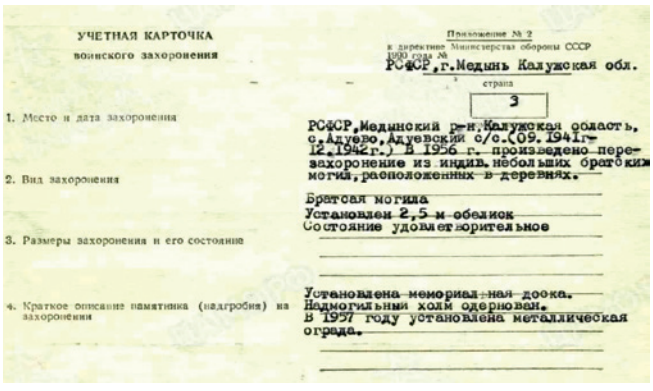
Стрелок-бомбардир Бухвалов Николай Николаевич



УПК Бухвалова Николая Николаевича

Стрелок-радист, старшина Сандаков Андрей Николаевич (1914–05.05.1943). Родился в д. Богословская Высокораменского с/п Шабалинского района Кировской области. Призван в октябре 1941 года Шабалинским РВК Кировской области.

Братская могила в селе Адуево возникла в начале войны. Здесь хоронили убитых в окрестностях села и умерших от ран солдат. Среди них есть и летчики, так как поблизости располагался военно-полевой



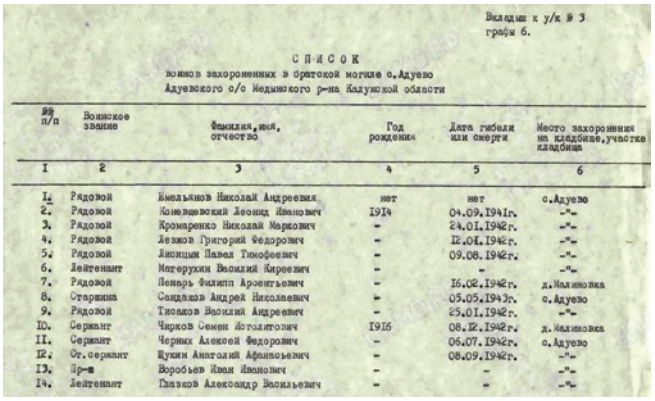
УЧЕТНАЯ КАРТОЧКА
воинского захоронения

Приложение № 2
к директиве Министерства обороны СССР
1000 года №

РСФСР, г. Медынь Калужская обл.
страна
3

1. Место и дата захоронения: РСФСР, Медынский р-н, Калужская область, с. Адуево, Адуевский с/с. (09.1941г.-12.1942г.) В 1956 г. произведено перезахоронение из индив. небольших братских могил, расположенных в деревнях.
2. Вид захоронения: Братская могила
3. Размеры захоронения и его состояние: Установлен 2,5 м обелиск. Состояние удовлетворительное
4. Краткое описание памятника (надгробия) на захоронении: Установлена мемориальная доска. Надмогильный холм одернован. В 1957 году установлена металлическая ограда.

аэродром. В 1956 году в эту могилу были перезахоронены останки воинов из одиночных и небольших братских могил из соседних деревень Малиновка, Марютино, Новоселки и Синявино.



Вкладыш к у/к № 3
графа 6.

СПИСОК
воинов захороненных в братской могиле с.Адуево
Адуевского с/о Медынского р-на Калужской области

№№ п/п	Воинское звание	Фамилия, имя, отчество	Год рождения	Дата гибели или смерти	Место захоронения на кладбище, участке кладбища
1	2	3	4	5	6
1.	Рядовой	Емельянов Николай Андреевич	нет	нет	с.Адуево
2.	Рядовой	Коневцевский Леонид Иванович	1914	04.09.1941г.	-"-
3.	Рядовой	Кромаренко Николай Маркович	-	24.01.1942г.	-"-
4.	Рядовой	Лезиков Григорий Федорович	-	12.04.1942г.	-"-
5.	Рядовой	Лисицын Павел Тимофеевич	-	09.08.1942г.	-"-
6.	Лейтенант	Матерухин Василий Киреевич	-	-	-"-
7.	Рядовой	Январь Филипп Арсентьевич	-	16.02.1942г.	д.Малиновка
8.	Старшина	Сандаков Андрей Николаевич	-	05.05.1943г.	с.Адуево
9.	Рядовой	Тисаков Василий Андреевич	-	25.01.1942г.	-"-
10.	Сержант	Чирков Семен Антолиевич	1915	08.12.1942г.	д.Малиновка
11.	Сержант	Черных Алексей Федорович	-	06.07.1942г.	с.Адуево
12.	Ст.сержант	Цукин Анатолий Афанасьевич	-	08.09.1942г.	-"-
13.	Пр-ж	Воробьев Иван Иванович	-	-	-"-
14.	Лейтенант	Глазков Александр Васильевич	-	-	-"-

Учетная карточка захоронения в д. Адуево, 1991 г.

В 1957 году на братской могиле установили памятник, а в апреле 2005-го была произведена реконструкция и установлен новый 2,5-метровый обелиск с красной звездой. Всего в могиле покоится прах 26 воинов, 9 из которых неизвестны. В Учетной карточке воинского захоронения 1991 года с неточностями внесены двое членов экипажа самолета Пе-2 № 2/92: Глазов и Сандаков.



Воинское захоронение в д. Адуево, 2022 г.

Однако члены краеведческого клуба «Азимут» Адуевской основной школы, руководит которым учитель истории Юлия Владимировна Картошкина, уже не один год занимаются краеведением. Заинтересовавшись судьбой захороненных в братской могиле воинов, ребята провели большую кропотливую работу и выявили несоответствие данных, указанных на старой табличке, и сведений архивных документов. Многие имена были внесены в список ошибочно, так как в разных областях есть деревни со схожим названием, а некоторых не было вообще. Школьники уточнили фамилии 17 воинов и собрали небольшую биографическую информацию по каждому из них. В связи с вновь установленными фактами возникла необходимость в замене памятной таблички. С этой просьбой юные краеведы обратились к главе администрации сельского поселения Николаю Ивановичу Никишинькину и депутатам сельского поселения «Село Адуево». Местная власть пошла им навстречу, и в 2022 году в преддверии Дня защитника Отечества на братской могиле состоялся митинг, в ходе которого памятная табличка с точными именами захороненных там воинов была прикреплена к обелиску. Подробнее: https://medyn-zarya.ru/news/ne-predat-zabveniyu/?ysclid=mvz44ylu6146811592). Теперь, благодаря работе ребят клуба «Азимут», здесь увековечен весь экипаж самолета Пе-2 № 2/92.

ПОДВОДЯ ИТОГИ

Место обнаружения самолета Пе-2 у деревни Ивановское находится в 7 километрах западнее Адуево, а дополнительное подтверждение поисковая работа получила благодаря полной расшифровке номера самолета на обнаруженных ранее двух лючках. Благодаря детальному изучению и аккуратной расчистке обнаруженных носителей информации, удалось прочитать нанесённые на металл цифры. Ими оказались 2/92, что соответствует номеру самолета Пе-2, потерпевшего катастрофу в этом месте 5 мая 1943 года. Таким образом, нашей экспедиции удалось установить имена и судьбы еще одного обнаруженного самолета. В поисковых и архивных работах принимали участие поисковики отрядов: «Бумеранг–ДОСААФ» (г. Наро-Фоминск), поисковый отряд «Патриот» (ЗАТО Молодёжный), отряд журнала «ВОЕННАЯ АРХЕОЛОГИЯ», специалисты Центра современной истории и Поискового центра «Служба розыска ИНФОРМБЮРО». Особая благодарность: за архивную работу – члену поискового отряда «Бумеранг-ДОСААФ» Мастеркову Ивану и за работу с носителями информации – руководителю научно-поисковых проектов Центра современной истории Каткову Сергею.

В 2027 году, в годовщину гибели экипажа пикирующего бомбардировщика Пе-2 № 2/92, по традиции планируется увековечить его память установкой памятной таблички на месте гибели.



Западный фронт, аэродром Адуево, 1943 г. Из фондов Центрального музея Военно-воздушных сил

P.S.: Случайность или нет?





На одной странице списка безвозвратных потерь 204-й бад, перед погибшим в катастрофе 5 мая 1943 года экипажем самолета Пе-2 № 2/92 из 130-го ббап, указан еще один знакомый нам экипаж «пешки». Эта катастрофа произошла 6 мая 1943 года в районе д. Григорово Наро-Фоминского района. Самолет Пе-2 № 18/144 из 38-го авиационного полка 204-й бомбардировочной дивизии был обнаружен нашей командой еще в 2015 году. Имена всех членов экипажа удалось установить:

- старший сержант **Калмыков Сергей Михайлович,** 1923 г.р. – пилот (уроженец Ивановской области, Владимирский р-н, Семеновский с/с, д. Брянцево);
- младший лейтенант **Костевич Алексей Филиппович,** 1915 г.р. – стрелок-бомбард. (уроженец Минской области, Червеньский р-н, д. Горки);
- младший лейтенант **Карельсон Владимир Иванович,** 1919 г.р. – стрелок-радист (уроженец Крымской АССР, г. Симферополь, д. Тобечекрак).

6 мая 2021 года в лесном массиве деревни Григорово Наро-Фоминского городского округа, в 78-ю годовщину гибели экипажа бомбардировщика, на месте его гибели по инициативе поискового отряда «Бумеранг-ДОСААФ» был установлен памятный знак.

Об этом мы рассказывали на страницах национального авиационного журнала «Крылья Родины» № 3–4 за 2022 год.

Наро-Фоминская поисковая экспедиция – 2026, посвященная 85-й годовщине битвы за Москву



Флаг Наро-Фоминской поисковой экспедиции 2026

Наро-Фоминская поисковая экспедиция продолжает полевые работы и мемориальные акции в рамках осеннего этапа Вахты Памяти 2026 года, приуроченной к 85-й годовщине битвы за Москву.

НОВЫЙ ПАМЯТНЫЙ ЗНАК

Сейчас команда поисковиков отрядов «Бумеранг–ДОСААФ» г. Наро-Фоминск и «Патриот» г.о. Молодёжный ведёт методичную работу по поиску останков летчика 7-го дальнебомбардировочного авиационного полка 40-й дальнебомбардировочной

авиационной дивизии младшего лейтенанта Захарова Ивана Ивановича, 1916 г.р.



Участники Наро-Фоминской поисковой экспедиции – 2026

Самолет ДБ-3Ф № 180835, которым управлял летчик Захаров, был подбит истребителями противника 23 октября 1941 года в районе Можайска и совершил жёсткую вынужденную посадку за Наро-Фоминском.

Согласно имеющимся данным, младший лейтенант Захаров скончался от полученных ран и был захоронен экипажем недалеко от места приземления своего самолета. Об этом спасшийся экипаж доложил в часть.

Со временем место приземления самолета и могила летчика были запаханы и засажены молодым лесом. А об авиационной катастрофе в лесу напоминали только две воронки от моторов и торчащие из земли крупные обломки бомбардировщика.



Открытие памятного знака на месте гибели 23 октября 1941 года летчика самолета Дб-3Ф, младшего лейтенанта Захарова Ивана Ивановича 1916 г.р.

В 2021 году место падения самолета было обнаружено и исследовано сводной командой поисковиков отрядов: «Бумеранг-ДОСААФ» (г. Наро-Фоминск), «Витязь» (г. Москва), студенческим отрядом «Арьергард» РНИМУ им. Н.И. Пирогова (г. Москва) и специалистами Центра современной истории. По обнаруженным тогда номерам моторов удалось установить имена и судьбы всех членов экипажа. Подробнее об этом мы рассказывали.



Памятный знак летчику самолета Дб-3Ф, младшему лейтенанту Захарову Ивану Ивановичу

Однако точку в этой истории ставить рано, считают поисковики. Поиск останков командира дальнего бомбардировщика до сих пор не оставляет нас в покое. Но первый шаг к увековечиванию памяти экипажа уже сделан. В знак уважения на месте гибели младшего лейтенанта Захарова установлен скромный памятный знак.

Еще одно место падения советского самолета

Работа Наро-Фоминской поисковой экспедиции не прекращается ни на один день. В первых числах ноября поисковики обнаружили еще одно ранее не изученное место падения советского самолета-истребителя под Наро-Фоминском.



Фрагменты самолета МиГ-3, обнаруженные Наро-Фоминской поисковой экспедицией в начале ноября 2026 года

Самолет буквально разорван на части, а обломки рассеяны по огромной площади лесного массива. Но тем интереснее задача для подмосковных авиапоисковиков – собрать и эту мозаику и вернуть истории еще один забытый подвиг «сталинского сокола».

По немногочисленным найденным фрагментам сейчас устанавливается тип машины. С большой долей вероятности это МиГ-3. На месте падения обнаружены части боекомплекта от 12,7-мм авиационного пулемёта Березина и 7,62-мм авиационного скорострельного пулемёта Шпитального–Комарицкого (ШКАС), датированные 1940 и 1941 годами. Надеемся, что о результатах работ мы сможем рассказать уже в следующем номере журнала.



Поисковые работы на месте падения самолета-истребителя МиГ-3. Ноябрь 2026-го

Дорога к обелиску

Цель поисковиков как наставников молодежи заключается не только в проведении экспедиций по поиску павших защитников Отечества, но и в привитии подрастающему поколению чувства уважительного, искреннего и непоказного отношения к бережному сохранению истории и памяти.



Возле скромного мемориала в лесу у деревни Акиньшино Новой Москвы ежегодно собираются ребята из военно-патриотического клуба «Полет» школы № 2057 города Москвы, Совет ветеранов поселения Марушкино и поисковики. Все они приходят сюда, чтобы отдать дань памяти не вернувшемуся с боевого задания 1 ноября 1941 года экипажу советского дальнего бомбардировщика ДБ-3Ф.

В 2022 году эти люди приняли активное участие в возвращении героев из их последнего полета. Они непрерывно трудились на месте гибели «сталинских соколов», работали в архивах и искали родственников погибших. Результатом этой совместной трудоемкой работы стал скромный памятный знак. С мемориала на нас теперь смотрят те, кто долгие годы считался пропавшим без вести: летчик Поликарп Михайлович Чумак, штурман Владимир Степанович Курило и воздушный стрелок-радист Петр Иванович Чагунин (фотографию которого, к сожалению, найти не удалось).

Над памятным местом сразу же взяли шефство. Сменяются поколения участников клуба «Полёт», на их место приходят новые ребята, а благородная традиция заботы о мемориале сохраняется.



Памятный знак на месте гибели 1 ноября 1941 года экипажа самолета Дб-3Ф 51 АДД

В канун 85-й годовщины гибели экипажа дальнего бомбардировщика участники встречи привели в порядок территорию вокруг памятного знака, почтили память погибших минутой молчания и возложили цветы. Члены совета ветеранов вручили ребятам – новым участникам клуба «Полёт» книгу «Дважды пропавший экипаж», подробно рассказывающую о поиске и установлении личностей погибшего здесь экипажа, а также некогда ошибочно увековеченных здесь именах летчиков самолёта Пе-2.



Напомним, что имена членов экипажа были установлены поисковым отрядом «Бумеранг-ДОСААФ» в ходе проведения военно-исторического семинара-практикума «Небо Родины» в деревне Акиньшино в 2022 году при участии поисковиков Москвы и области. Именно этот семинар стал когда-то отправной точкой для создания ВПК «Полет» в школе № 2057 г. Москвы.

Продолжение следует…

Самолёты в новой ипостаси

Часть 4. От сухопутного самолёта к летающей лодке и наоборот



Егор Зиновьев

Сухопутный самолёт С-44Ф возник на базе амфибии Л-44

Сергей Дмитриевич Комиссаров,
главный редактор журнала «Крылья Родины»,
академик АНАиВ

Интересным примером радикальной модификации сухопутного самолёта является его превращение в гидросамолёт путём наращивания нижней части фюзеляжа и придания ей обводов, характерных для летающей лодки: килеватое днище, скулы и реданы. В СССР и России в своё время появилось несколько проектов такого рода.

Пожалуй, более редко предпринималась модификация прямо противоположного характера – создание сухопутного самолёта на базе летающей лодки. Она выражалась в замене «лодочной» конструкции нижней части фюзеляжа на «нормальные» обводы, характерные для сухопутного самолёта.

Ниже читателю предлагается краткий обзор конкретных технических решений в каждой из этих двух категорий (в хронологическом порядке).

Проекты летающих лодок на базе сухопутных самолётов. Первым на указанную выше роль претендует самолёт **МДР-7 (Ш-6**), разработанный в 1937 году В.Б. Шавровым в рамках конкурса на **морской дальний разведчик МДР-7** (в конкурсе участвовали также проекты Г.М. Бериева, П.Д. Самсонова и А.П. Голубкова). У Шаврова возникла мысль максимально использовать в этой конструкции узлы и элементы от серийного бомбардировщика ДБ-3Б. Эта идея получила поддержку у командования Дальневосточного округа (В.К. Блюхер и Ф.А. Ингаунис) и К.Д. Кузнецова – директора завода № 126, на котором тогда работал В.Б. Шавров.

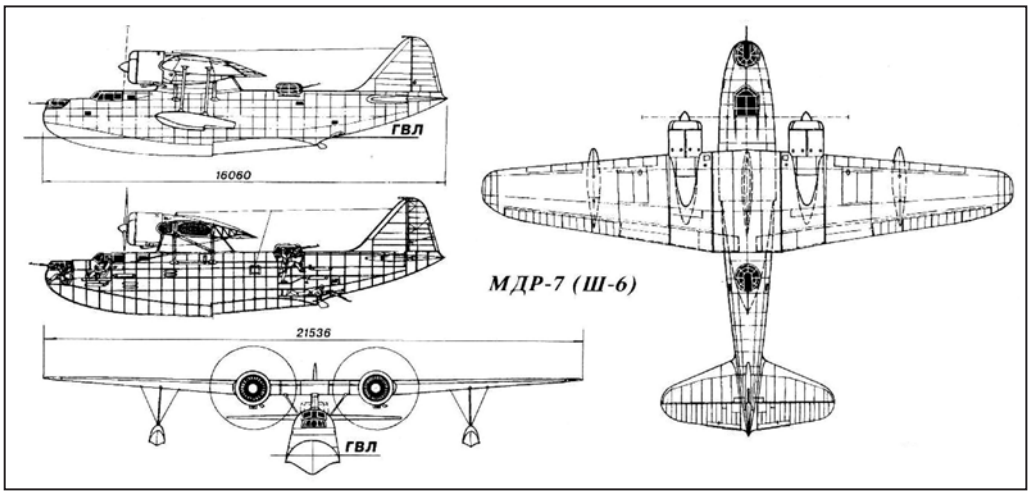
МДР-7 (Ш-6) по проекту представлял собой летающую лодку-парасоль, по существу, лодочный вариант ДБ-3, от которого были взяты крыло с силовыми установками, оперение, управление, оборудование и вооружение – всего до 60% конструкции, по свидетельству самого Шаврова. Сам лодочный фюзеляж был спроектирован заново, в отличие от других проектов, о которых речь пойдёт ниже.

Проектирование развернулось летом 1937 г. Шавров сделал предварительные разработки, выполнил протаски моделей в гидроканале ЦАГИ,



alternathistory.ru

Бомбардировщик ДБ-3, на основе которого был спроектирован гидросамолёт МДР-6

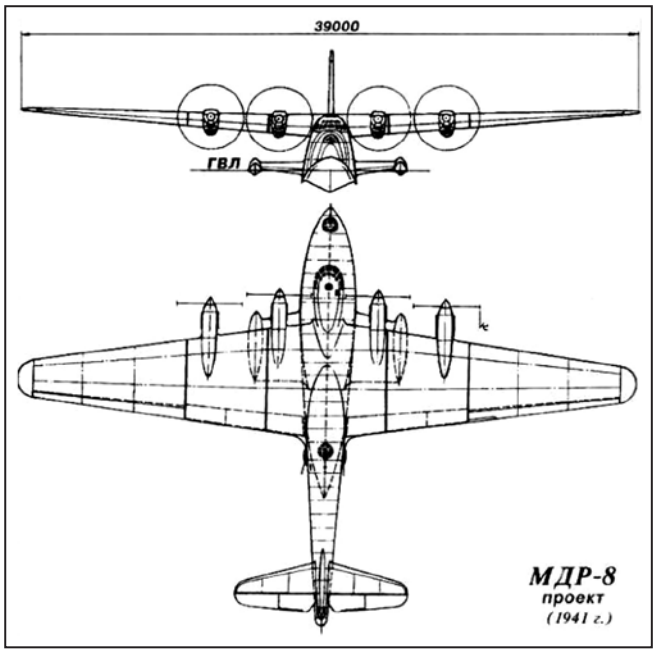


Морской дальний разведчик МДР-6, спроектированный на основе самолёта ДБ-3

авиару.рф

в том числе динамически подобной модели (ДПМ), произвёл предварительные расчёты, началось изготовление рабочих чертежей. По расчётам ЛТХ получались, как писал Шавров, «*вполне созвучными ДБ-3б с учётом большей массы и лба лодки по сравнению с фюзеляжем*». Началась постройка опытного экземпляра, однако в конце 1937 г. заказ аннулировали и все работы прекратили [1].

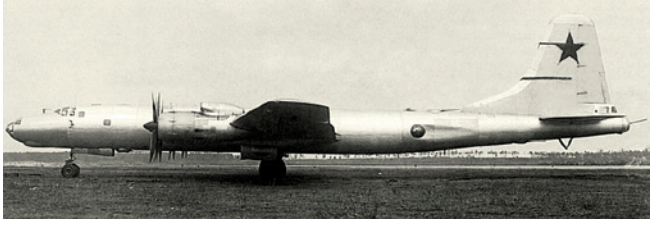
Проект морского дальнего разведчика МДР-8 на базе бомбардировщика ТБ-7. Свой опыт с проектированием гидросамолёта на базе бомбардировщика ДБ-3 В.Б. Шавров повторил применительно к более крупному четырёхмоторному бомбардировщику ТБ-7 (АНТ-42, Пе-8). На его основе он в 1941 году разработал проект лодочного гидросамолёта – морского дальнего разведчика МДР-8 (кстати, это же обозначение носили проекты, разработанные Г.М. Бериевым и П.Д. Самсоновым). Шавров взял от ТБ-7 крыло с силовой установкой, состоящей из четырёх двигателей АМ-35А, хвостовое оперение и целый ряд различных узлов, агрегатов и комплектующих. Лодочный фюзеляж значительно большего объёма и высоты с килеватым днищем и двумя реданами был спроектирован заново. В отличие от МДР-7, поплавки поперечной остойчивости были размещены не под крылом, а по бокам фюзеляжа на концах так называемых жабер. По сравнению с бомбардировщиком изменилась схема вооружения. Она включала носовую и кормовую установки с 20-мм пушками, палубную установку с пулемётом УБТ 12,7 мм и две установки с пулемётами 7,62 мм по бокам лодки. Проект остался нереализованным [2].



vadimswar.narod.ru

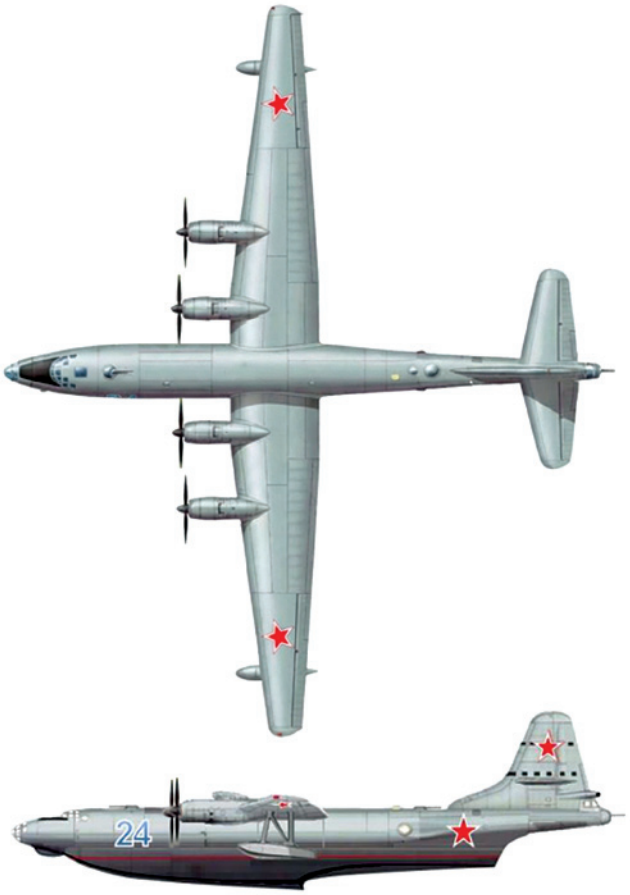
Гидросамолёт МДР-8, разработанный на основе бомбардировщика ТБ-7

Гидровариант бомбардировщика «85» (Ту-85). В 1950-х годах попытку создать лодочный гидросамолёт путём адаптации сухопутного самолёта предприняло ОКБ-156 под руководством **А.Н. Туполева**. В 1950-1953 гг. ОКБ разработало проект гигантской **летающей лодки «504» на базе тяжёлого бомбардировщика «85».** Смысл проекта состоял в намерении обеспечить стратегическому бомбардировщику трансконтинентальную дальность с помощью промежуточных посадок в океане и дозаправки от танкеров – подводных лодок на пути в США и обратно. Были заданы следующие ЛТХ: полётная масса – 90000 кг; мощность двигателей – 4х4500 л.с.; бомбовая нагрузка – 6000 кг; экипаж – 12 чел.; макс. скорость – 645 км/ч



dzen.ru

Бомбардировщик Ту-85 послужил основой для проекта летающей лодки «504»



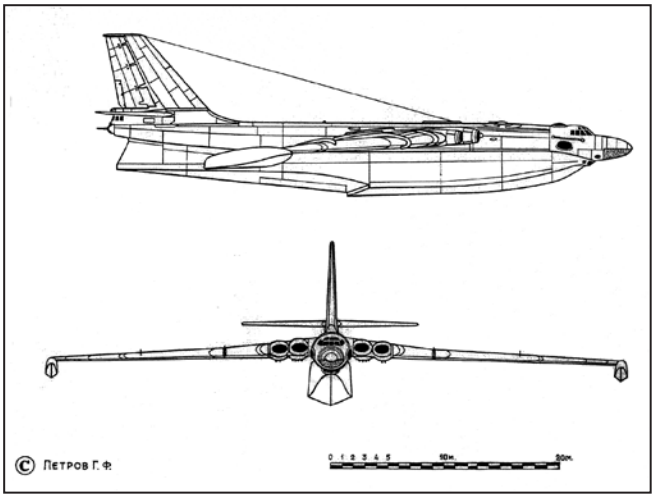
dzen.ru

Проект летающей лодки «504» был создан на базе бомбардировщика Ту-85



авиару.рф

Стратегический бомбардировщик 3М, созданный в ОКБ В.М.Мясищева



Петров Г. Ф.

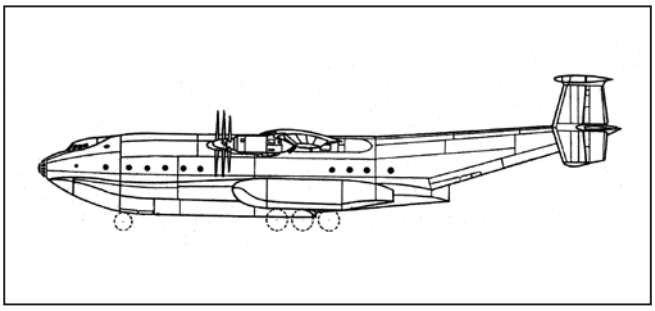
3М-М – проект летающей лодки на основе бомбардировщика 3М

на высоте 10000 м; дальность полёта с 6000 кг бомб – 8200 км. Первый вариант летающей лодки «504» должен был иметь следующие геометрические размеры: размах крыла – 56,0 м; длина самолёта – 44,0 м; высота самолёта – 12,0 м.

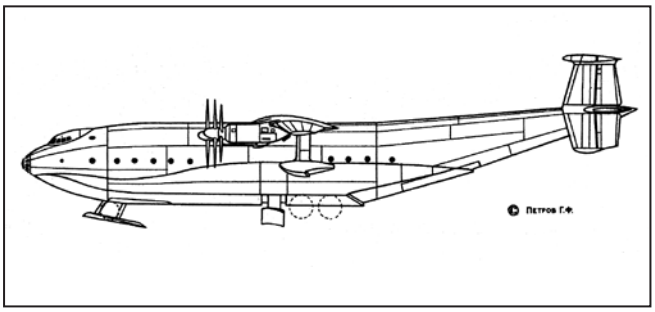
Самолёт сохранял крыло и хвостовое оперение от «85» в сочетании с новым фюзеляжем в форме лодки с высокорасположенным крылом. Как явствует из сопоставления чертежей, в обводы нового лодочного фюзеляжа была максимально интегрирована верхняя часть каркаса фюзеляжа от самолёта «85» и практически целиком – его носовая часть с пилотской кабиной и подфюзеляжной антенной РЛС, а также хвостовая часть фюзеляжа с кормовой пушечной установкой. С этими элементами плавно сопрягалась лодка как таковая, с килеватым днищем и реданами. Были два варианта по конструкции поплавков. В одном из них поплавки были неубирающимися, в другом – убирались с поворотом и занимали место на концах крыла, как у известной «Каталины». В качестве базы был взят самолёт «85» с двигателями АШ-2К. На поздних стадиях проектных проработок предполагались к установке турбовинтовые двигатели ТВД-1 и ТВ-12.

К 1953 году создание стратегического бомбардировщика Ту-95 с необходимой дальностью лишило проект «504» актуальности [3].

Гидровариант бомбардировщика 3М. Попытка превратить сухопутный самолёт в летающую лодку была предпринята и в **ОКБ В.М. Мясищева**. В начале 1960-х годов перед ОКБ была поставлена задача создать океанскую летающую лодку с большим радиусом действия – очевидно, это была прямая аналогия с заданием, по которому разрабатывался проект «504» в ОКБ А.Н.Туполева (см. выше). В ОКБ-123 проработали проект доработки стратегического бомбардировщика 3М в вариант гидросамолёта (**3М-М**). Предполагалось, что этот самолёт сможет приводняться в океане для получения топлива от подводных лодок. С двумя дозаправками дальность полёта такого корабля должна была достигать 25000 км. Конструкторы не стали проектировать заново лодочный фюзеляж под крыло 3М, а решили попросту установить фюзеляж бомбардировщика на прилегающий вплотную специальный поплавок реданной схемы, простирающийся во


Петров Г.Ф.

Проект самолёта-амфибии на базе Ан-22 (вариант с поплавками на фюзеляже)


Петров Г.Ф.

Проект самолёта-амфибии на базе Ан-22 (вариант с подкрыльевыми поплавками)

всю длину фюзеляжа. Поплавок начинался там, где у бомбардировщика находились окна кабины штурмана; их перенесли в носовую часть поплавка. На законцовках крыла устанавливались неубираемые поплавки остойчивости. Предполагалось, что ЗМ сможет достигать скорости 800 км/ч и летать на дальность в пределах 8500–25000 км. Проект остался нереализованным; рабочего проектирования по нему не производилось [4], [5].

Проект лодочного варианта самолёта Ан-22. Не осталось в стороне от идей создания гидровариантов сухопутного самолёта и **ОКБ О.К. Антонова**. Спроектировав гигантский военно-транспортный самолёт **Ан-22** «Антей», занявший достойное место в наших ВВС, ОКБ решило создать на его базе самолёт-амфибию для десантирования грузов на воду, спасательных операций, снабжения подводных лодок и других задач. Работы в этом направлении велись в начале 1960-х годов в соответствии с правительственным решением о создании самолёта-амфибии для перевозки боевой техники и грузов массой до 30 тонн.

Амфибию разрабатывали на базе самолета «100» (прототипа Ан-22), при этом фюзеляж решили оснастить килеватой мореходной частью с реданами. Появились два проектных варианта. В первом из них поперечная остойчивость на воде обеспечивалась установленными на фюзеляже поддерживающими поплавками (бугелями), во втором – убирающимися подкрыльевыми поплавками. На самолет планировалось ставить лыжно-крыльевое гидрошасси (носовая водная лыжа, основные опоры – два подводных крыла). В гидроканале ЦАГИ провели гидродинамические испытания на масштабных моделях 1:20, однако дальше этого дело не пошло [6].

Летающая лодка на базе самолёта Л-410. Перечисленные выше проекты остались на бумаге. Есть, однако, пример осуществления в металле рассматриваемой идеи превращения сухопутного самолёта в гидроплан–летающую лодку. Такую задачу взялся решить работавший в Харькове на рубеже 1980-х и 1990-х годов авиатехнический кооператив **«Аэро»** (руководитель – Г. Глацер, конструкторы – В. Мовенко и В. Яковчук). Этот коллектив известен своим участием в СЛА-91 – последнем советском слёте лёгкой авиации, проходившем в Чернигове в сентябре 1991 г. Харьковчане представили на этот слёт два аппарата – «Аэро-15» и «Аэро-18», созданные на базе Як-18Т. Кооператив занимался, в частности, оборудованием и тюнингом самолётов **Л-410**. Это, видимо, и привело к решению избрать предметом трансформации упомянутый выше пассажирский самолёт чехословацкого производства, получивший у нас применение на местных линиях. Итогом стал самолёт **«Аэро-24»,** работы над которым шли до 1995 года, т.е. были продолжены уже в отделившейся от СССР Украине. Самолёт создавался в содружестве с творческим коллективом АНТК им. Г.М. Бериева и авиапредприятием LET (Чехия).

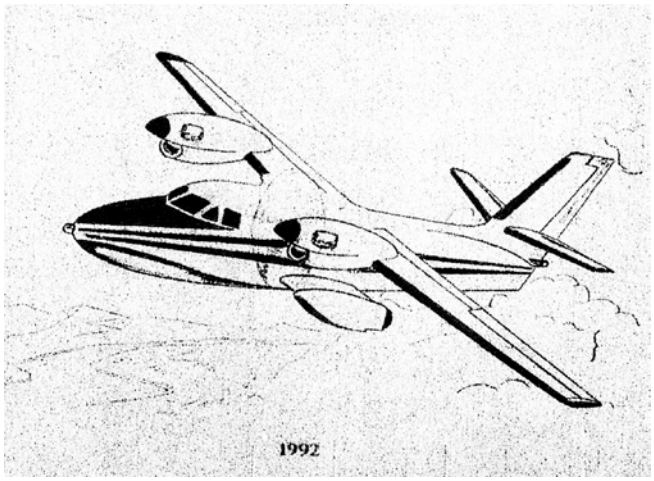

avia-h-aero.ru

Амфибия Аэро-24, построенная на базе пассажирского самолёта Л-410

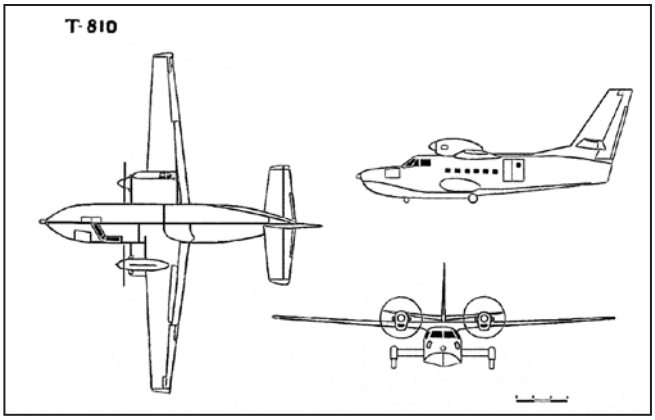


Senior

Л-410 в своём «сухопутном» виде



Проспект с Мосаэрошоу-92



Проспект с Мосаэрошоу-92

Амфибия Т-810 на базе Л-410 – рисунки из рекламного проспекта

К сожалению, информация о ходе работ и характеристиках самолёта отсутствует. На снимке построенной машины (макета?) можно видеть, что фюзеляж Л-410 в нижней части нарастили, придав ему гидродинамические обводы летающей лодки с килеватым днищем, скулами и реданами. Было оставлено сухопутное убираемое шасси, что превращает самолёт в амфибию. При этом изменена конструкция и схема уборки шасси – основные стойки поджимаются не в направлении фюзеляжа, а во внешнюю сторону и убираются в размещённые на концах спонсонов дополнительные ёмкости, выполняющие также роль поплавков остойчивости. «Аэро-24» строился не «с нуля», а путём переделки существующего серийного экземпляра Л-410. Неизвестно, был ли самолёт доведён до стадии лётных испытаний. [7]

Т-810 – проект амфибии на базе самолёта Л-410. Такой проект родился в недрах возникшего в 1991 году конструкторского бюро **«Росаэропрогресс»,** которое вскоре перешло под эгиду коммерческого предприятия «ИНТЕР РОКС» («Российское объединение коммерции и строительства») и несколько позже сменило название на «РОКС-Аэро». На московском авиасалоне «Мосаэрошоу-92» (август 1992 г.) фирма «Росаэропрогресс» представила целую серию проектов самолётов различного назначения. В их числе был проект многоцелевого самолёта-амфибии Т-810. Хотя в фирменном проспекте этого не оговаривалось, рисунки внешнего облика самолёта не оставляли сомнения в том, что источником вдохновения для авторов проекта послужил чехословацкий пассажирский самолёт Л-410. От него явно были взяты крыло с силовой установкой, состоявшей из двух ТВД, хвостовое оперение и верхняя часть фюзеляжа с пилотской кабиной. Доработка этого исходного образца под амфибию включала изменение конструкции нижней части фюзеляжа, которой были приданы обводы летающей лодки с килеватым днищем и одним реданом. Для обеспечения поперечной остойчивости самолёта на воде к бортам крепились «жабры» с установленными на их концах поплавками. В эти поплавки убирались основные стойки трёхопорного шасси с носовым колесом, которое убиралось в носовую часть фюзеляжа. Кроме того, двигатели были установлены над крылом, а не под крылом, как у исходного Л-410. Входная дверь по левому борту была поставлена выше. Согласно проспекту, Т-810 был рассчитан на 15–18 пассажирских мест при двучленном экипаже. Геометрические данные: размах крыла 19,48 м, длина самолёта 15,18 м, площадь крыла 3,9 кв. м, колея шасси 5,6 м, база шасси 3,96 м. Силовая установка: два двигателя М-601 взлётной мощностью по 760 л.с. При максимальной взлётной массе 6000 кг и макс. массе топлива 1000 кг максимальная коммерческая нагрузка составляла 1300 кг. Лётные данные: крейсерская скорость 230–320 км/ч, практическая дальность полёта с макс. коммерч. нагрузкой при АНЗ на 45 мин. – 800 км, дальность полёта с макс. запасом топлива и АНЗ на 45 мин. – 1100 км, взлётная дистанция на суше/воде – 970/1020 м, посадочная дистанция на суше/воде – 750/750 м.

Предусматривались следующие варианты применения амфибии Т-810:

- пассажирский;
- грузовой;
- санитарный;
- пассажирский «ЛЮКС»;
- поисково-спасательный;
- патрульный береговой охраны.

Сведения о каком-либо развитии проекта отсутствуют – скорее всего, он не получил хода из-за того, что разработчику не удалось найти инвесторов.

Сухопутные самолёты на базе лодочных гидросамолётов. С-44 (С-44Ф) и С-72 на базе амфибий Л-44 и Л-42. В России и за её пределами достаточно большую известность получили элегантные


Сергей Рябцев



DP-BizavMen

Самолёты-амфибии Л-44 (слева) и Л-42 (справа), послужившие основой для создания сухопутных самолётов С-44 и С-72

гидросамолёты-амфибии лодочного типа – Л-6, Л-8, Л-42, Л-44 и их производные – Л-142, Л-145 и другие. Созданные самарской самолётостроительной компанией ООО «Чайка», эти 4–6-местные самолёты стали популярными у частных владельцев в сегменте авиации общего назначения (АОН). Успех этих самолётов вдохновил конструкторов КБ фирмы «Чайка» на создание сухопутных самолётов путём минимального переконструирования нижней части лодочного фюзеляжа.

Первым изделием фирмы на этом пути стал сухопутный самолёт **С-44 (С-44Ф)**, созданный на базе 4-местного самолёта-амфибии **Л-44**. Самолёт, впервые поднявшийся в воздух 2 ноября 2013 года, сохраняет ту же аэродинамическую компоновку, что и Л-44, и отличается от амфибии прежде всего тем, что нижняя часть фюзеляжа выполнена не в виде килеватой лодки, а по типу обычного сухопутного самолёта. Он создавался для перевозки пассажиров и багажа, однако на этапе создания самолёта от потенциального покупателя поступило требование создания самолёта для аэрофотосъёмки. Так появился самолёт **С-44Ф**, который отличается от исходного С-44 наличием люка в нижней задней части салона для аэрофотосъёмочного оборудования. Упомянутый люк снабжён открываемыми вниз створками, обеспечивающими нужный обзор для фотоаппаратуры и защищающими аппаратуру от пыли при взлёте и посадке. С-44Ф оснащался цифровыми видеокамерами в носовой части фюзеляжа с углом обзора 180 градусов и оборудованием для выполнения работ по мониторингу поверхности, аэрофотосъёмки и лазерного сканирования поверхности Земли. С-44Ф был приспособлен для выполнения плановой аэрофотосъёмки (вертикальное положение оси объектива) на высотах от 500 до 4000 м и скоростях 120–200 км/ч.

Построенный образец первоначально летал без бортового номера, позже появились снимки, на которых он несёт регистрационные знаки RA-2240G и надпись: «Кадастрсъёмка. Воздушное лазерное сканирование и цифровая аэрофотосъёмка» [8, 9].

Ещё одним изделием фирмы «Чайка» в рассматриваемом жанре стал самолёт **С-72 «Охотник»**. Он разработан на базе амфибий С-42 и С-44 по техническому заданию путешественника и охотника Олега Козловского. Первый испытательный полет



Сергей Рябцев



Spotting YKT

Аэрофотосъёмочный самолёт С-44Ф, построенный на базе амфибии Л-44 (два снимка)


commons.wikimedia.org


airwar.ru

Самолёт С-44Ф на этапе испытаний, еще без надписей на борту (два снимка)

С-72 совершил в 2015 году. Изменения, связанные с переделкой корпуса лодки в фюзеляж сухопутного самолёта, были полностью аналогичны тому, что имело место в случае с С-44Ф, поскольку исходная база была, по существу, одинакова. С-72 получил от гидросамолёта фюзеляж типа полумонокок, выполненный из стеклопластика. Тот же материал послужил для изготовления свободнонесущего высокорасположенного крыла и горизонтального оперения, покоящегося на вершинах двух килей. На верхней части фюзеляжа расположен люк размером 650 на 1350 мм. Самолёт оснащён неубирающимся шасси с самоориентирующимся хвостовым колесом; конструкция шасси обеспечивает эксплуатацию самолета на площадках (аэродромах) с бетонными и грунтовыми ВПП.

Силовая установка самолета состоит из двух четырехцилиндровых оппозитных двигателей Lycoming-IO-360-M1A, разного направления вращения. Это поршневые четырехтактные инжекторные двигатели со взлетной мощностью 180 л.с. при 2700 об/мин, с трехлопастными винтами MT Propeller изменяемого шага диаметром 1,83м. Двигатели размещены в корневых частях правой и левой консолей.

При одном-двух пилотах самолёт может брать 2–3 пассажиров и перевозить их на расстояние до 1100 км с крейсерской скоростью 210–240 км/ч [10].

Литература и источники

[1] В.Б. Шавров. История конструкций самолётов в СССР 1938–1950 гг. Изд. 3. М. 1994. С. 137–138.

[2] Г.Ф. Петров. Гидросамолёты и экранопланы России 1910–1999. М. 2000. С. 235.

[3] В.Ригмант «Последние поршневые бомбардировщики (Часть III). Авиация и космонавтика 7-1997. С. 34.

[4] С. Мороз. «Ревущий зверь». Авиация и Время. 5-2003. С. 14.

[5] Рисунок Г.Ф. Петрова в Bulletin of the RARG of Air Britain. Vol. 43. No. 157. March 2004. P. 97.

[6] www.oat.mai/ru/gal_la_2/la20_29/TXT_03.html

[7] Авиация, небо и самолеты https://vk.com/wall-4027077_52816

Фото https://avia-n-aero.ru/photo/picture/742

[8, 9] Сообщения Дмитрия Козлова на сайте АвиаПорт.Ру: от 18 января 2014 г. (СК «Чайка» в 2013 году выпустила четыре новых самолёта) и от 13 января 2014 г. (СК «Чайка» построила первый самолёт С-44 в варианте для аэрофотосъёмки С-44Ф).

https://scbist.com/grazhdanskaya-aviaciya/31168-sk-chaika-postroila-pervyi-samolet-s-44-v-variante-dlya-aerofotosemki-s-44f.html

[10] https://airwar.ru/enc/la/s72.html



airwar.ru


airwar.ru

Самолёт С-72 «Охотник», созданный на базе амфибий Л-42 и Л-44М (два снимка)

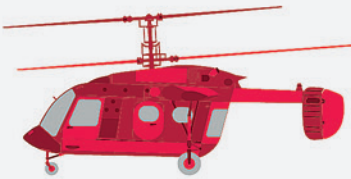


ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

ПРОИЗВОДСТВО

СЕРВИС



www.rhc.aero

Акционерное общество
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД
ЭЛЕКТРОСТАЛЬ





Россия, 144002, Московская область, г. Электросталь
ул. Железнодорожная, д. 1, тел. +7(496) 477-10-10
e-mail: market@elsteel.ru, www.elsteel.ru