

«ТРУДОВАЯ ДОБЛЕСТЬ РОССИИ»

Всероссийская общественная организация Героев,
Кавалеров Государственных наград и Лауреатов
Государственных премий

Взлетная полоса конструктора Новожилова



По замыслу и исполнению надежней Илов поискать!

В них – сплав труда и вдохновения, своя ильюшинская статья!

«Генеральный конструктор». Эти два слова еще недавно действовали завораживающе, ведь за ними скрывалась сильная личность, высочайший ум и неукротимая воля обладателя таинственной и недостижимой должности. Фамилии многих «генеральных» навечно вписаны в золотой ряд великих отечественных современников, прославивших страну и внесших неоценимый вклад в укрепление его могущества и величия. Свое законное и достойное место в этом ряду занимает дважды Герой Социалистического Труда, академик РАН, лауреат Ленинской премии Генрих Васильевич НОВОЖИЛОВ.

Как и всякий Генеральный конструктор, он - творец нового, в том числе самого массового военно-транспортного самолета отечественной авиации - Ил-76.

«Это был первый самолет, который я делал, практически, сдавая экзамен на звание Генерального конструктора, - говорит Генрих Васильевич. - В середине 60-х годов меня пригласил министр авиационной промышленности Дементьев. Я в это время был первым заместителем выдающегося конструктора Сергея Владимировича Ильюшина. И Петр Васильевич Дементьев говорит: «Знаешь, нужно сделать самолет, но не турбовинтовой, а реактивный военно-транспортный. И я хочу, чтобы культура пассажирских самолетов была вложена в эту машину. Вы можете сделать такую машину?»

Создание этого самолета стало одним из сложнейших экзаменов в жизни Новожилова, потому что военно-транспортный самолет, который десантирует и десантников, и боевую технику, - это очень сложная машина. К самолету были предъявлены жесточайшие

– командующий Военно-транспортной авиацией Георгий Николаевич Пакилев и Василий Филиппович Маргелов командующий ВДВ, который пригласил группу конструкторов в Каунас, и два дня лично занимался с нами, показал, что такое воздушно-десантные войска, рассказал,

енно-транспортной авиации. Все было просчитано и обсуждено, но, скажу совершенно откровенно, - без благословения Ильюшина, не знаю, решился ли бы я взяться за создание такого самолета».

О своем Великом учителе и созданных им самолетах Генрих Васильевич вспоминает с особым уважением. «Мне очень повезло в жизни, что пришлось работать с этим выдающимся, всемирно известным авиаконструктором. Его советы и пожелания пригодились мне на всем многотрудном пути создания новых авиалайнеров с маркой «Ил». От него Генрих Васильевич слышал: «Нет такой работы, которую нельзя было бы сделать лучше. Всегда руководствовался этим правилом». И еще: «Не думайте, что чего-то путного можно достичь в жизни, работая только 8 часов в жизни».

Такой же рабочей закалки были и родители Генриха Васильевича: «Они уходили утром, а возвращались домой поздно, когда я уже спал. Когда был маленьким, видел их только по выходным дням. И отец, Василий Васильевич, и мама, Ираида Ивановна, были людьми военными. Вероятно, их отношение к службе и мое впечатление, что рабочий день не имеет границ, осталось у меня на всю жизнь, и потому всегда считал, что работать 10-12 часов в день – это нормально».

О том, каких высот достиг Ильюшин, свидетельствуют его самолеты. «Они удивляли мир еще до войны, -



требования: самолет должен был базироваться на неподготовленных грунтовых аэродромах, иметь приличную скорость, должен быть надежным. Комплекс этих всех технических вопросов решать было очень непросто.

Как отмечает Новожилов, «большую роль в создании Ил-76 сыграли заказчики

какой самолет для десантирования ему нужен. Обещал и действительно оказал огромную помощь...» в проведении летных испытаний.

Ил-76 взлетел с Центрального аэродрома имени Фрунзе 25 марта 1971 года. «Машина удалась на славу, на долгие годы, став основным «извозчиком» во-



говорит Генрих Васильевич. - В 1936 году летчик-испытатель Владимир Константинович Коккинаки, позднее – генерал-майор авиации, дважды Герой Советского Союза, впервые в мире на бомбардировщике ЦКБ-30 показал Сталину петлю Нестерова. Не прошло и трёх лет, как на том же самолете Коккинаки совершил перелёт из Москвы на север Америки через Атлантический океан. Американские военные ахнули: в отличие от Чкалова и Громова, прилетавших туда ранее на специально построенных для рекордов машинах, в этот раз русские достигли Америки на обычном серийном бомбовозе!»

А потом в истории Опытно-конструкторском бюро был легендарный «летающий танк» - Ил-2, ставший в



годы войны кошмаром для фашистов. Об этом самолете дважды Герой Советского Союза, маршал авиации Александр Николаевич Ефимов сказал так: «Это был один из самых доступных для освоения самолетов. Его отличала простота пилотирования, неприхотливость в обслуживании на земле как при

подготовке к полету, так и после его выполнения».

Дважды Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР, генерал-полковник авиации Михаил Петрович Одинцов прошел Великую Отечественную войну, как принято говорить, «от звонка до звонка». Летал на





штурмовике Ил-2. Вспоминал, что немцы со страхом и ненавистью называли этот самолет «черная смерть», и за каждый сбитый Ил-2 установили награду - две тысячи марок. Наши бойцы и командиры называли летчиков-штурмовиков «воздушной пехотой» - на бреющем полете на высоте чуть выше человеческого роста они «утюжили землю», решая боевые задачи в тесном взаимодействии с сухопутными войсками, поддерживая их, поражая всей мощью боевую технику и живую силу врага. Это было важно и для поднятия морального духа наших войск. Люди видели, что не только земля горит под ногами фашистов, но и небо ставит им огненный заслон.

«Нужно до земли поклониться создателю Ил-2 конструктору Сергею Владимировичу Ильюшину» - это мнение главного маршала авиации Алек-

сандра Александровича Новикова. Коротко и ясно.

Еще был Ил-4 – основной бомбардировщик Великой Отечественной войны. Именно они 8 августа 1941 года нанесли первый удар по Берлину. Всего было выпущено 5500 машин, и символично, что на Поклонной горе установлен именно памятник Ил-4. «Сам Сергей Владимирович меньше говорил о штурмовике Ил-2, а больше о бомбардировщике Ил-4. Чувствовалось, что он ему дороже...», поскольку создан был на базе ЦКБ-26 его первого самолета.

Но даже в годы войны Ильюшин думал о мирной жизни, и еще в 1943 году начал проектировать первый пассажирский советский самолет Ил-12. Ему никто не давал задания, но Сергей Владимирович и сам понимал, что после победы понадобится самолет лучше, чем Ли-2. И он

такой самолет сделал...

В ОКБ Ильюшина и был направлен в 1948 году на преддипломную практику студент Московского авиационного института Новожилов. Авиацией Генрих Васильевич бредил с детства: «У нас были свои «звездные» герои - Чкалов, Громов, Коккинали, с которых мы брали пример, на которых хотели быть похожими. Моя любовь к авиации началась с соседа по коммунальной квартире, дяди Шуры Синицына, который работал в гражданской авиации, хотя и не был летчиком, но носил красивую форму и давал мне читать книги об авиации. Я часто бывал у соседа и, затаив дыхание, слушал его рассказы. Сначала вместе с ним, а потом и самостоятельно строил модели самолетов. Именно дядя Шура обучил меня свободно владеть и столярным, и слесарным инструментом, освоить пайку. Позже это мне здорово пригодилось в жизни и, вообще, считаю, что мужчина должен уметь работать инструментом».

Естественно, Генрих очень хотел стать летчиком, но не довелось. В 1939 году он сильно повредил ногу, перенес несколько операций, и с мечтой о профессии летчика пришлось расстаться. Но не с авиацией! Когда пришло время выбирать институт, предпочел авиационный: «Он был ближе моему сердцу и несбывшимся мечтам о летной работе. Пускай конструктор, но все равно в авиации». Когда защитил диплом, продолжил работу в конструкторском бюро. Так что с 1948 года у Новожилова одна запись в трудовой книжке: «Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина».

«Сергей Владимирович всегда лично проводил первую встречу с молодыми специалистами. Никто не записывал, не конспектировал его мысли, но запоминали хорошо: настолько яркими, точными, проверенными практикой и временем были его высказывания. Он обращал внимание молодых ребят, только что пришедших на предприятие, во-первых, на необходимость сохранения государственной тайны и, во-вторых, на соблюдение трудовой и производственной дисциплины. И с тем, и с другим у нас было очень строго. Помимо гражданских самолетов, мы конструировали и военные машины, и на нас распространялся закрытый, секретный режим, как на всех предприятиях оборонного комплекса».

Еще Новожилов отметил, что Сергей Владимирович серьезно и заинтересованно относился к молодым специалистам, доверял им ответственные участки работы, обеспечивал быстрое продвижение по службе, разумеется, если они



этого заслуживали. Впрочем, всестороннюю поддержку оказывала новичкам и вся «старая ильюшинская гвардия»: «Приход очередной группы молодых специалистов, несущих новые знания, сочетание их с опытом специалистов с многолетним стажем создавало то, что можно назвать движущей силой конструкторского бюро».

В ОКБ в те годы запускали в серийное производство бомбардировщик Ил-28. Новожилов сразу включили в работу. Потом были модификации: Ил-28 - разведчик, Ил-28 - торпедоносец. За несколько лет этих бомбардировщиков было выпущено более 5500 машин. Возникал вопрос: зачем столько в мирное время? И только через 50 лет открылось, что готовился массированный ядерный удар по городам нашей страны. Руководство это знало и соответствующим образом готовилось...

Школу конструктора Новожилов прошел в отделе фюзеляжа. Работа по самолетам Ил-14, Ил-46, Ил-54 была интересной и полезной.

Много пришлось Генриху Васильевичу поработать над пассажирским самолетом с турбовинтовыми двигателями Ил-18, которому он адресовал немало добрых слов: «Ил-18 - это целая эпоха в отечественном самолетостроении. На этой надежной, комфортабельной машине летали не только простые люди, но и руководители государства. Он был первым самолетом, который по своим техническим и летным характеристикам успешно конкурировал с зарубежными аналогами и продавался за границу. Из 520 построенных машин около сотни было продано в 16 стран мира, и до сих пор в некоторых государствах находят-



ся в эксплуатации».

Примечательна история появления этого самолета. Как вспоминает Новожилов, Сергей Владимирович предпочитал проводить отпуск в родных вологодских местах, в селе Дилялево. Там охотился, рыбачил. Но однажды слетал на юг, в Сочи. Вернулся и говорит: «Ребятуски, посмотрел - самолетами у нас летают только командировочные либо богатые люди. Надо сделать авиацию достоянием советского народа, чтобы билет на самолёт был не дороже купейного железнодорожного билета!».

К тому времени Новожилов был уже конструктором 1-й категории и ведущим конструктором по летным испытаниям. Ильюшин неожиданно для него предложил стать заместителем Главного конструктора и возглавить работы по

внедрению в эксплуатацию самолета Ил-18: «Я стал отказываться, боялся, что не справлюсь, но он настоял. Было мне тогда всего 33 года, и огромная ответственность легла на мои плечи».

Машине нелегко далась репутация сверхнадежной. Случались и тяжелые летные происшествия, но интенсивно вели доводку самолета. Генрих Васильевич работал, как привык, по 12-14 часов. Самолет Ил-18, которому было отдано шесть лет работы, ему особо дорог, как всякий «трудный ребенок». Говорит, что без той производственной школы и работы в эксплуатации не было бы и Генерального конструктора Новожилова...

В 1964 году по представлению Ильюшина Министр авиационной промышленности П.В. Дементьев назначил Генриха Васильевича Главным





конструктором и первым заместителем Генерального конструктора с задачей - поставить «на крыло» дальнемагистральный Ил-62 и организовать его серийное производство. Самолет в это время находился на стадии заводских испытаний. Пришлось проводить летные и государственные испытания, запускать самолет в серийное произ-

водство. 15 сентября 1967 года начались пассажирские перевозки – и сразу по международному маршруту Москва–Монреаль, затем летали Москва–Нью-Йорк и по всему миру.



водство. 15 сентября 1967 года начались пассажирские перевозки – и сразу по международному маршруту Москва–Монреаль, затем летали Москва–Нью-Йорк и по всему миру.

За эту работу в 1970 году Новожилов в составе группы ильюшинцев был удостоен Ленинской премии. Кстати, впервые именно на самолете Ил-62 появился тот аварийный самописец, который

мы называем «черным ящиком», хотя корпус имеет ярко-оранжевый цвет. Его записи на магнитную пленку были достаточно информативны, а корпус защищен. Кто придумал название «черный ящик», Новожилов не знает.

В июле 1970 года академик Ильюшин принял решение по состоянию здоровья уйти на пенсию - ему пошел

уже семьдесят седьмой... Его уговаривали остаться, но он твердо сказал: «Если я не могу прийти первым, а уйти последним, значит, быть Генеральным конструктором не должен!». Объявив о своем решении, Сергей Владимирович сказал, что по согласованию с министром Дементьевым, ЦК партии, Военно-промышленной комиссией Совмина СССР «штурвал руководства» он

передает одному из своих ближайших учеников, своему первому заместителю Генриху Васильевичу Новожилову, специалисту с отменными деловыми и человеческими качествами...

В июле 1970 распоряжением Совмина СССР Новожилов был назначен Генеральным конструктором.

«По правде сказать, - признается Генрих Васильевич, - я никогда не ощущал, что он меня, грубо говоря, натаскивал те шесть лет, что я пробыл у него первым замом. Может быть, я и стал Генеральным конструктором потому, что никогда не стремился им стать...» А за стол своего учителя он так и не сел: «Оборудовал себе в том же кабинете новое рабочее место руководителя. А кресло и стол Сергея Владимировича остались там же, как память о великом авиаконструкторе. Именно так наш Учитель себя называл — не главным, не генеральным, а просто: «Авиаконструктор Ильюшин».

Год спустя, 26 апреля 1971 года, за успешную работу по самолетам Ил-18 и Ил-62 и принятия на вооружение в 1969 году противолодочного Ил-38 Новожилов был удостоен звания Героя Социалистического Труда. А за месяц до награждения, 25 марта 1971 года, Генрих Васильевич пригласил Ильюшина на «Хо-

дынку» - Центральный аэродром имени М.В.Фрунзе, откуда выполняли первые полеты практически все машины этого ОКБ. В тот день готовили к подъему новый военно-транспортный самолет - огромный Ил-76.

Первый самолет, который создавался под руководством Новожилова.

Министр авиационной промышленности Петр Васильевич Дементьев, поручил

чая эту серьезную работу Новожилову, поставил задачу создать принципиально новый реактивный «транспортник», пригодный для эксплуатации с грунтовыми неподготовленными аэродромами. Самолет должен быть простым и надежным, в нем, как сказал министр, должно найти

вом вылете Ил-76 по сути дела в самом центре столицы уже было согласовано и принято, однако Новожилов посчитал святым своим долгом предоставить именно Ильюшину возможность дать «добро» и проводить в небо самолет с его именем на крыльях...

«противопожарный самолет», который мог сбрасывать 32, а позднее – 42 тонны воды, был спроектирован. Интересно, что систему пожаротушения можно за несколько часов установить на любой самолет Ил-76. В 1990 году самолет впервые был использован в Красноярском



отражение все лучшее, что сделано на пассажирских машинах «Ил».

При проектировании Ил-76 были использованы последние достижения науки. Огромная работа по аэродинамике включала испытания 28 моделей в аэродинамических трубах ЦАГИ, что позволило создать новое крыло с предкрылками и трехщелевыми раздвижными закрылками, обеспечивающее подтвержденное летными испытаниями, максимальное значение коэффициента подъемной силы. Это позволило снизить скорость десантирования, получить короткий разбег и пробег при взлете и посадке.

В конструкции впервые был широко применен материал «титан», из которого изготовили не имеющие аналогов в мировой практике шасси и другие ответственные элементы конструкции. Многие уникальные новые конструкторские решения позволили обеспечить отличные летно-технические характеристики. Новые турбореактивные двигатели Д30К создал генеральный конструктор П.А. Соловьев.

Самолет был построен на опытном производстве с участием Ташкентского завода им. В.П. Чкалова (ТАПОИЧ), где под руководством Новожилова было организовано серийное производство.

Подъем «крылатого грузовика» поручили командиру экипажа Герою Советского Союза Эдуарду Ивановичу Кузнецов. Учитель и ученик обошли самолет, все осмотрели, обменялись мнениями, и академик Ильюшин сказал: «Можно!..» Понятно, что решение о пер-

Новожилов навсегда оставил марку «Ил», которая ко многому обязывала.

Позднее Генриху Васильевичу пришлось заниматься разработкой многих модификаций Ил-76. Речь идет о военно-транспортных Ил-76МФ и Ил-76МД, самолете Ил-76К, предназначенном для тренировок космонавтов в условиях кратковременной невесомости, летающем госпитале Ил-76МД «Скальпель», заправщике Ил-78...

Обратим внимание на один из вариантов использования Ил-76. Для тушения лесных пожаров применялись самолеты разных типов. После появления «семьдесят шестого» возникла идея использовать его для этой цели. И такой

крае для тушения тайги и показал свою эффективность. Спустя два года, в крайне тяжелых условиях под Ереваном, был потушен пожар на складе боеприпасов. Позднее были многие другие успешно выполненные задачи, как в России, так и в Греции, Болгарии, Турции...

За рубежом сразу же убедились, что пожарный самолет Ил-76 не имеет аналогов в мире. Примечательно, что после пожаров во Флориде американцы, ознакомившись с возможностью машины, назвали его «водяным бомбардировщиком» или «стратегическим оружием в деле пожаротушения».

В 1995 году самолет и противопожарное оборудование получили золотую



медаль на Всемирном салоне изобретений и научных исследований в Бельгии «Брюссель-Эврика-95». И это не единственная престижная международная награда уникальной машины.

В Ташкенте было построено 950 самолетов, обеспечивших военно-транспортную авиацию, сотни машин были поставлены за рубеж, первые еще в

дисплеи – кабина стала «стеклянной». Изменили конструкцию каркаса крыла. Сделали ее аналогичной Ил-96-300. Многочисленные прессованные панели заменили на длинномерную обшивку, убрали поперечный стык.

На Ил-476 установлены новые двигатели ПС90А-76, которые впервые появились на самолете Ил-76МФ в 1995

полетов. Он дал высокую оценку модернизированному самолету, порадовавшую всех, кто 40 лет назад принимал участие в создании базового Ил-76.

В 1969 году в ОКБ началась разработка первого российского широкофюзеляжного пассажирского самолета, названного Ил-86. К тому времени спрос на воздушный транспорт был огромен,



1985 году самолет Ил-76 получили ВВС Индии. Успешно эксплуатируют их и гражданские авиакомпании. Единственный в мире самолет такого класса летает в Антарктиду.

В силу обстоятельств ТАПОИЧ прекратило работу.

В 2006 году Правительство приняло решение возобновить серийное производство модификации Ил-76 в России на заводе «Авиастар» в Ульяновске.

На модифицированном Ил-476 заменили пилотажно-навигационный комплекс, всю необходимую информацию для экипажа обеспечивали цветные

дисплеи – кабина стала «стеклянной». Изменили конструкцию каркаса крыла. Сделали ее аналогичной Ил-96-300. Многочисленные прессованные панели заменили на длинномерную обшивку, убрали поперечный стык.

На Ил-476 установлены новые двигатели ПС90А-76, которые впервые появились на самолете Ил-76МФ в 1995

полетов. Он дал высокую оценку модернизированному самолету, порадовавшую всех, кто 40 лет назад принимал участие в создании базового Ил-76.

В 1969 году в ОКБ началась разработка первого российского широкофюзеляжного пассажирского самолета, названного Ил-86. К тому времени спрос на воздушный транспорт был огромен,



к тому же за океаном совершил первый полет «Боинг-747». Создание небывалой для российской авиапромышленности машины, ведь 350 пассажирских кресел - дело нешуточное, началось с проработки возможных вариантов. Новожилов напоминает, что рассматривались трансформации пассажирского Ил-62 и даже транспортного Ил-76. В конце концов, принялись за разработку совершенно нового аэроплана.

Первый опытный Ил-86 с дальностью полета 4500 км. выкатили из ворот опытного завода ОКБ на летное поле Центрального аэродрома на исходе 1976 года. «При взлете испытываешь всегда одни и те же чувства, - подчеркнул Генрих Васильевич. – Конечно, чувство волнения, бесспорно. С другой стороны, чувство уверенности в том, что машина отработана так, что ничего не произойдет...»

26 декабря 1980 года на Ил-86 начались пассажирские перевозки, сначала по маршруту Москва-Ташкент, позднее – в Сочи, Симферополь, Минеральные Воды...

3 июля 1981 года Ил-86 выполнил первый международный рейс в Берлин. Вскоре самолет стал приземляться в аэропортах Мадрида, Парижа, Лондона и других европейских столиц. Далее последовали Сингапур и Малайзия, США и Канада. Тридцать лет эксплуатации прошли без происшествий. Новые методы обеспечения безопасности полета себя оправдали.

Ил-76 и Ил-86 вобрали в себя целый «букет» оригинальных конструкторских решений, стали своего рода базовой моделью для разработки следующих лайнеров. Не случайно в 1984 году Новожилова избрали действительным членом Академии наук СССР по отделению механики и процессов управления. Его научные работы связаны с аэродинамическими исследованиями, надежностью сложных конструкций, разработкой принципиально новых подходов к так называемой технологичности разрабатываемых машин и механизмов. Около полутора сотен изобретений и этих самых «нововведений», которые сегодня называют «инновациями», защищены патентами. В начале 80-х Генриха Васильевича Новожилова наградили второй золотой медалью Героя Социалистического Труда.

28 сентября 1988 года Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР Станислав Близнюк поднял в воздух, как повелось с «Ходынки», опытный широкофюзеляжный межконтинентальный Ил-96-300. Эта машина способна перевозить 300 пассажиров или 30 тонн груза на расстояние до 10 тысяч километров со скоростью 850–900 км/час. Совершенно новый самолет - новые крылья, новые двигатели, новый пилотажно-навигационный комплекс. В 1993 году началась эксплуатация.

В начале девяностых годов появилась возможность поработать с американцами.

Новожилов решает создать модификацию Ил-96-300 с двигателями фирмы «Пратт энд Уитни» и авионикой «Коллинз».

Центральное управление международных перевозок (ЦУ МВС) поддерживали эту идею.

Работа была интересна и Президентам России и США.

Было подписано Соглашение о поставке «Аэрофлоту» 10 пассажирских и 10 грузовых самолетов.

Ил-96МО – «модернизированный опытный» взлетел с «Ходынки» 6 апреля 1993 года. Он имел удлиненный почти на десять метров фюзеляж и увеличенный до 270 тонн взлетный вес, обеспечивающие перевозку 420 пассажиров, а в грузовом варианте – 96 тонн на расстояние 5000 км или 40 тонн на 13000 км.

Пассажирский вариант требовал большого финансирования, - начали с грузового Ил-96Т. Работу вели по принципу «разделения риска» - каждая сторона оплачивала свою часть общей работы.

В апреле 1997 года Премьер В.С. Черномырдин перерезал ленточку у ворот сборочного цеха Воронежского завода



ВАСО, и первый серийный Ил-96Т выкатили на аэродром.

Два года спустя после трудной, но успешной работы с американцами впервые в истории нашей авиационной промышленности был получен Сертификат летной годности Регистра США (FAA).

Шло время. В силу ряда обстоятельств пришлось отказаться от всего американского.

В январе 2008 года Воронежский завод посетил кандидат в Президенты РФ Дмитрий Анатольевич Медведев. После ознакомления с самолетом с российскими двигателями и авионикой, получившим шифр Ил-96-400Т, он сказал: «Это хороший самолет. Заходишь внутрь и ощущаешь, что есть у нас все-таки мощь в стране. Молодцы! Еще раз поздравляю! Наши машины лучшие, конечно. Красавец просто!».

Сегодня авиакомпания «Полет» на Ил-96-400Т летает по всему миру.

«То, что на Ил-96-300 летает президент России, говорит о традиционном высоком доверии к нашей технике. На всех ильюшинских самолетах перевозили правительство СССР и России: на Ил-12, Ил-14, Ил-18, Ил-62», - отметил Генрих Васильевич.

«Илам» принадлежит множество рекордов, и я не берусь все их перечислить, - говорит Генрих Васильевич. - Но главный рекорд простой: за все время нашего существования, а мы были организованы в декабре 1933 года (в 2013 году нам исполнится 80 лет) построено порядка 60 тысяч «Илов». Когда я эту цифру называю иностранным коллегам, они говорят: «Этого не может быть!». А я им отвечаю: «Уважаемые джентльмены, больше 40 тысяч было построено в са-



мое тяжелое время для нашей Родины – во время Великой Отечественной войны: 36 тысяч Ил-2, 5,5 тысячи Ил-4 и еще где-то около 800 Ил-10. Вот и считайте». А вообще по самолетам конструкторского бюро, которое носит имя моего учителя, выдающегося авиационного конструктора, знаменитого на весь мир Сергея Владимировича Ильюшина, можно просмотреть всю историю авиации, в том числе гражданской. К военной это относится в меньшей мере, так как у нас были штурмовики, бомбардировщики, а с истребителями «пробел» – всего одна модификация Ил-1. А вот по гражданской авиации – тут вся история: поршневого Ил-12, который начали проектировать в 1943 году, а в 1946 году он уже взлетел. Далее Ил-14 – самолет, который очень любили и который очень много сделал в Арктике и Антарктике. Когда встреча-

ешься с летчиками, они дают высочайшую оценку этому самолету. Затем был Ил-18 – самый любимый мною самолет, ведь я на нем прошел гигантскую школу. Вел его с эксплуатационных испытаний, облетел на нем полмира, возил на нем руководство страны, отвечая за материальную часть. Мы летали по новым неизведанным маршрутам, мое место было позади командира корабля.

Да, в жизни Новожилова были не только приятные взлеты «Илов». Выпадали и тяжкие моменты, когда он участвовал в работе зарубежных аварийных комиссий - представлял разработчика и докапывался до истинных причин случившегося летного происшествия, дабы исключить повторения. И в такие дни и часы он помнил напутствие Ильюшина: «Надо уметь держать удар!».

Генрих Васильевич был одним из инициаторов Международного авиационно-космического салона МАКС. Все началось с выставки в 1992 году, которая стала прародительницей салона. За ту выставку Новожилов получил от Бориса Николаевича Ельцина орден Дружбы народов, а в 1993 году состоялся первый салон. Именно здесь был впервые представлен наш российско-американский Ил-96Т.

Говоря о конкуренции на мировом рынке, Генрих Васильевич отмечает: гражданское самолетостроение - одна из немногих отраслей промышленности, таящей в себе значимый экспортный потенциал. В частности, Ил-76 принес стране миллиардные доходы. Ключ от первого Ил-76 Новожилов вручил командующему ВВС Индии еще в 1985 году.

К сожалению, сегодня на старых самолетах мы уступаем зарубежным моделям по уровню шумов двигателей, экологии, интерьеру и по системам развлечения пассажиров в полете. Последние самолеты Ил-96-300, Ту-204, Ту-214 отвечают всем требованиям, но продать самолеты стало очень непросто. Необходимо создавать базы обслуживания за рубежом, иметь запас различного оборудования, быстро менять отказавшие агрегаты. К сожалению, сегодня ослабели и требуют модернизации серийные заводы, которые должны не только строить, но и обеспечивать послепродажное обслуживание.

О своей судьбе Генрих Васильевич написал интересную книгу «О себе и самолётах», став сразу библиографической редкостью. И это неудивительно - тираж книги всего 500 экземпляров, а вобрала она в себя целую эпоху отечественного авиастроения: от Ил-14 до Ил-96-400. И рассказ ведет человек, который лично прошел через все ступени в конструкторском бюро, в опытном, а потом и серийном производстве, который отлично знает свое дело.

Звания и регалии Новожилова можно перечислять долго, его заслуги перед Родиной впечатляют. Лауреат Ленинской премии (1970), дважды Герой Социалистического Труда (1971, 1981), академик АН СССР (1984), награжден тремя орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», российскими «За заслуги перед Отечеством» Ш и П степеней, медалями... В 2003 году к этим наградам прибавилась премия правительства Москвы «Легенда века», ею Г.В.Новожилова удостоили за исключительные заслуги в XX столетии.

В свое время Сергей Ильюшин настаивал коллектив делать такие само-

леты, которые будут хороши и сегодня, и завтра, и послезавтра. Этому правилу многие годы неукоснительно следовал Новожилов. Именно поэтому в 2005 году во время вручения знака «Заслуженного конструктора России» он сказал президенту России: «Трудности,

сийское самолетостроение возродится, и станет, как прежде, очень престижной, хорошо финансируемой отраслью, в которой трудиться будет интересно и выгодно. Что касается возможностей наших конструкторов, их способности мыслить, успешно проектировать, он в

С момента создания Всероссийской общественной организации «Трудовая доблесть России» Генрих Васильевич принимает участие практически во всех акциях, посвященных героико-патриотическому и трудовому воспитанию молодежи. Его выступления на



которые переживает авиационная промышленность, будут преодолены. Самолеты марки «Ил» летали, летают, и будут летать, выполняя для России ту работу, которую обязаны».

35 лет Генрих Васильевич был Генеральным конструктором. В 2005 году в возрасте 80 лет по собственному заявлению сменил должность, став главным советником по науке генерального директора ОАО «Авиационного комплекса».

Пошел 65-ый год его работы в ильшинском коллективе. Он верит, что рос-

них не сомневаться: таланты не перелились в России. Так что на вопрос: «Есть ли будущее у нашей авиации?» отвечает твердо: «Если считать, что будущего нет, то и жить не стоит».

Нельзя не отметить большую общественно-государственную работу Новожилова.

Он трижды избирался депутатом Московского городского Совета депутатов трудящихся, был «народным депутатом» СССР и трижды депутатом Верховного Совета.

мероприятиях «Создатели могущества державы», «Покорители небес», «Из одного металла льют медаль за бой, медаль за труд», «Салюты Победы» и многих других вызвали неподдельный интерес молодежи к судьбе и заслугам этого уникального человека. А сам Генрих Васильевич считает так: «Пока у нас есть еще возможности, мы должны помочь молодому поколению понять, что сила нашей страны в труде, в профессиональном, творческом подходе к каждой профессии».





Руководитель проекта: Лёвин А.Г.

Над буклетом работали: Голосной Б.Н., Гондусов В.Д., Реммер В.Н., Шилова В.А.

В буклете использованы фото из архивов: ВОО «Трудовая доблесть России» (автор Жилинко В.Н.),

ОАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» (автор Нилов Н.В.)

Дизайн и оформление: ООО «РБП Групп»

ВОО «Трудовая доблесть России»

Москва, 2012 г.