

Количество разработчиков вспомогательных газотурбинных двигателей в мире можно пересчитать по пальцам одной руки, и единственным их разработчиком в России является «Аэросила». О проектах этого предприятия из подмосковного Ступино Show Observer рассказал гендиректор ПАО «НПП «Аэросила» Сергей Сухоросов.

— Сергей Юрьевич, в следующем году ваше предприятие отметит 80-летие. Какой путь НПП «Аэросила» прошло за эти годы?

— За эти годы имя «Аэросила» для слуха авиаспециалиста неразделимо связано с созданием не только воздушных винтов и регуляторов для них, с чего предприятие начинало свою деятельность, но также и с разработкой вспомогательных газотурбинных двигателей (ВГТД) и винтовых преобразователей для изменения стреловидности крыла сверхзвуковых самолетов. Надо сказать, что в отечественной практике принято разделять понятия ВГТД и ВСУ. Основой последней и является ВГТД, но помимо вспомогательного двигателя в ВСУ также входят другие компоненты, относящиеся к системе кондиционирования и т. п. Таким образом, более правильно говорить, что основой ВСУ практически всех отечественных ЛА были разработанные в Ступино ВГТД ТА-6А, ТА-6В, ТА-8А, ТА-8В, ТА-8К, ТА-12, ТА-12-60. Практически единственные исключения — самолеты Ил-86 и Ил-96. Но весь парк таких массовых самолетов, как Ту-134, Ту-154, Ил-62, Ил-76, Як-42 и др., а также ряд типов вертолетов оборудованы



Сергей СУХОРОСОВ

генеральный директор
НПП «Аэросила»

тип ЛА, как раньше, а системно ведем адаптацию базовых двигателей того или иного типоразмера в линейки их моделей и модификаций для установки на летательный аппарат, выбирая типоразмер в зависимости от энергопотребностей последнего. Базовые двигатели по своим возможностям позволяют обеспечивать бортовые энергопотребности всех эксплуатируемых, модернизи-

«Теперь мы не разрабатываем разрозненно вспомогательные двигатели под каждый отдельный тип ЛА, а системно ведем адаптацию базовых двигателей того или иного типоразмера»

нашими вспомогательными двигателями. На рубеже веков мы совершили «фазовый переход» — количество перешло в качество.

— Что вы под этим подразумеваете?

— Если расшифровать сказанное, предприятие создало семейство базовых вспомогательных двигателей нового поколения трех типоразмеров: ТА14/ТА14-130, ТА18-100, ТА18-200 — с эквивалентными мощностями 100, 250 и 350 кВт соответственно и изменило сам характер работы. Теперь мы разрабатываем не разрозненно вспомогательные двигатели под каждый отдельный

руемых и вновь создаваемых ЛА, а по удельным и эксплуатационным характеристикам соответствуют уровню лучших мировых образцов. Например, линейка модификаций базового двигателя 1-го типоразмера создана для самолетов Як-130, Су-34, Су-35, Ан-140, Ил-114, Ил-112, вертолетов Ка-31, Ка-52, Ми-8/17, Ми-28, Ми-38. До недавнего времени, говоря о ВСУ 2-го типоразмера — ТА18-100, мы были вынуждены с горечью отмечать, что ее судьба недостаточно успешна. Но сейчас ведется создание модификации ТА18-100С для SSJ 100.

— А что в отношении ВСУ 3-го типоразмера?

— Первым объектом применения базовой ВСУ 3-го типоразмера ТА18-200 стал Ту-204СМ (модель ТА18-200М), затем были созданы модификации ТА18-200-70 для самолета Ан-70 и ТА18-200-124 для Ан-124-100 «Руслан».

— Слышал, вы уже серийно выпускаете ВСУ для «Русланов». Зачем?

— Мы видим перспективу для предприятия по переоснащению всего парка самолетов «Руслан» новыми ВСУ и поддержанию их эксплуатации.

— А что еще «Аэросила» предлагает специальной авиации?

— Сегодня мы совершаем новый значительный шаг — переходим к развитию базовых газогенераторов для разработки маршевых силовых установок и энергоузлов, в том числе в более высоком и новом для нас классе мощности 1200–1700 л. с. Начало было положено в 2012 г. нашим техническим предложением по созданию бортовой энергоустановки, и после одобрения Минобороны РФ предприятие приступило к разработке УБЭ-1700, обеспечивающей 480 кВА электрической мощности и сжатый воздух для энергопитания мощных потребителей на борту самолета А-100. В настоящее время ведутся испытания и доводка, предприятие готовится к серийным поставкам энергоустановок, а конструкторские подразделения приступили к проработке предложений по созданию семейства силовых установок для оснащения самолетов, вертолетов и иных применений.

— «Аэросила» начинала свою жизнь с разработки воздушных винтов, и само название предприятия напоминает об этом. Что вы сейчас делаете в этом направлении?

— Хотя доля винтовой тематики и снизилась, ее место и роль важны и существенны для нас. Работы идут широким фронтом, и тезисно в рамках интервью можно выделить некоторые направления главных ударов. Это создание композитных воздушных винтов для новых и модернизируемых ЛА, в том числе на основе новых инженерных решений — электрическое управление и др. Предполагается создание семейства винтов для БПЛА разных классов. С 2017 г. ведутся летные испытания винтов АВ-112 для применения на среднем военно-транспортном самолете Ил-112 и региональном самолете Ил-114. В ходе локализации производства самолета L-410 мы ведем разработку винта АВ-410, который по своим параметрам должен превзойти воздушный винт, под замену которого он разрабатывается. Также мы занимаемся и будем заниматься поддержанием эксплуатации и модернизацией парка эксплуатируемых воздушных винтов, включая дальнюю и военно-транспортную авиацию. ■

Мария Иванова