

# IL-112V: konečné zapomení

☆ [cs.topwar.ru/217937-il-112v-okonchatelnoe-zabvenie.html](https://cs.topwar.ru/217937-il-112v-okonchatelnoe-zabvenie.html)

Roman Skomorochov

28. května 2023



Situace ve skutečnosti vypadá jako staré přísloví o mrtvých: buď dobře, nebo nic.

V našem případě je to naprosté ticho a zapomení. Premiér Mišustin, který navštívil VASO v lednu loňského roku, byl velmi optimistický:

„Pokud jde o poskytování zakázek vašemu záводу, o tom nemůžete ani pochybovat. Takže máte IL 96-300 - objednáno 10 vozů. Od roku 2024 podle mě dvě auta ročně. IL-114. Existuje objednávka – čtyři auta. Pak až dvanáct ročně. Toto je sada letadla, kterou budete dodávat. Dále vám byl právě ukázán odpovídající vzorek IL 96-400. Podíváme se a utváříme naše přístupy k širokoúhlé technologii a velkým zakázkám.

Samozřejmě už devět let vidím, že jste plně vybaveni státními

zakázkami. A jak se budete vyvíjet, jak aerolinky získávají nové vybavení a provozují je, vaše společnost bude samozřejmě integrována do všech těchto procesů a jsem si naprosto jistý, že vaše společnost je budoucností.“



Mnozí pak byli překvapeni, že o Il-112V neslyšeli od Mišustina ani slovo. Smrtné ticho i poté, co premiér navštívil dílnu, kde byla dvě dokončená letadla. Ale - co řekl, z toho měli radost.

Na pozadí všech těchto „bude“ a „později“ letecký závod dál upřímně vegetuje a nemá žádné vyhlídky. Do roku 2024, kdy se zlaté řeky přelijí, musí mnozí ještě žít a s prací a platy v naší svérázné době se tam všechno zhoršuje. Myslím dělníky.

V dubnu 2023 prošla zajímavá zpráva. Ne z ministerstva obrany, ne z UCK, ne z ruské vlády. Od guvernéra Voroněžské oblasti Guseva. Je velmi těžké říci, proč guvernér oznámil zastavení prací na Il-112V,

ale na sociálních sítích reagovali na příkaz „Zachraň se, kdo může!“. A můj přítel, který pracoval v tomto závodě, se nyní stěhuje do Kazaně.

Otázka „Být či nebýt“ se jednoznačně přiklání k „Nebýt“. A jsou pro to určité důvody.

Obecně byl motor TV7-117 označen jako důvod zastavení. Motor opravdu upřímně „není dort“, hromadí se od 80. let minulého století, ale zatím nepříliš úspěšně. Buď mají prostě smůlu, nebo je motor opravdu tak-tak, ale Mi-38 bylo vyrobeno o něco více než tucet včetně prototypů, Il-144 (vyrobena 20 exemplářů) preferovali Pratt a Whitney a Il-112V...

### **Podívejme se na příběh**

---

Il-112V začaly vznikat v 90. letech minulého století. Osm let práce nevedlo k prvnímu letu a projekt byl poprvé pozastaven. Pak se něco vykreslilo, ale v roce 2011 se ministerstvo obrany rozhodlo od dlouhodobé výstavby upustit a financování ROC úplně zastavilo. Ministerstvo zřejmě přestalo věřit, že IL-112V vůbec poletí a TV7-117 se promění v něco smysluplného a funkčního.

Jako alternativa se uvažovalo o ukrajinském An-140, který se měl montovat ve Voroněži nebo Samaře, ale v roce 2014 byl problém s ukrajinským letounem uzavřen, jak se ukázalo, navždy. Ale hořkost odmítnutí může být zmírněna tím, že An-140T neměl rampu, která je pro vojenský transportní letoun tak nezbytná. A pokud jde o spolehlivost, An-140 life je velmi podobné letadlo.

V důsledku toho, že ministerstvo obrany nemělo vůbec žádné alternativní možnosti, se v roce 2014 znovu poklonilo PJSC „Il“ a podepsalo smlouvu na dokončení výzkumu a vývoje a stavbu tří strojů, jednoho experimentálního a dvou letových exemplářů. Náklady na práci zanechaly 7,9 miliardy rublů.

Trup prvního Il-112V byl sestaven v prosinci 2016.



O tom, že práce šly velmi pomalu, svědčí fakt, že první let proběhl až v březnu 2019 a mezi prvním a druhým letem uběhl 1 rok a 1 měsíc! Celý tento čas byl věnován nápravě nedostatků zjištěných při prvním letu.

A pak začaly do médií unikat informace, že Il-112V, mírně řečeno, má k dokonalosti daleko. Vešlo se ve známost o obrovském přetížení letadla a narušeném centrování.

Zde je třeba říci pár slov o podmínkách, za kterých byl Il-112V doslova vynášen na rukou k nebi.

Od roku 2014 do roku 2020 vedl VASO pět lidí - Jurij Yudin, Sergey Sergeev, Sergej Velmozhkin, Alexej Rogozin a Jurij Grudinin. Grudinin byl rychle uvězněn, ale ne za činy ve Voroněži, ale v Taganrogu, na svém předchozím působišti.

Je velmi významné, že od roku 1933 do roku 2014, tedy po dobu 81 let práce, měl VASO TŘI (!!!) vůdce: samotného Sergeje Vladimiroviče Iljušina (od roku 1933 do roku 1970), jeho studenta Genrikha Vasiljeviče Novozhilova (od roku 1970 do roku 1997 ) a Viktor Vladimirovič Livanov (od roku 1997 do roku 2014).

V podmínkách takového upřímného skoku se vyvinula situace, kdy byly do Moskvy zaslány zprávy a ujištění a práce se upřímně zastavily.

Obecně mnoho odborníků VASO uvedlo, že bylo snazší projekt uzavřít a začít nový od nuly, s přihlédnutím ke všem problémům Il-112V. Ale čas už opravdu pracoval proti a padlo rozhodnutí „zdrogovat“ to, co jsme měli.

Fatální chyba, za kterou nejlepší posádka Iljušinu zaplatila životem.



K útoku byl poslán Aleksey Rogozin, syn Dmitrije Rogozina, bloggera široce známého svými výroky, který byl dříve ve veřejné

službě. Pro mladého a začínajícího (34 let) lídra se taková práce stala jakousi zkouškou na cestě do nejvyšších pater.

O práci Rogozina se dá mluvit hodně, ale faktem je, že za dva roky se holý trup proměnil v auto, které mohlo vzlétnout. A na Rogozina bylo snad nejméně stížností ve srovnání s ostatními vůdci. Po něm byli další tři, z nichž jeden také nevyšel s kariérou z hlediska přistání.

Žádný z vůdců se ale nepostavil tolik jako za Rogozina, když ho Karaulov obvinil z leteckého neštěstí v roce 2021. Logika byla prý jeli, jak jinak, na rande / fórum, nějak to udělali.

Ve skutečnosti všichni v továrně velmi dobře věděli, co je Il-112V, ale táhli ho, protože věděli, že armáda tento transportér potřebuje. Nikdo si nevytvářel iluze, ale doufal, že si je vybaví.



Rozumíte dělníkům v továrnách: VASO je už mnoho let „na kanálu“, továrny v Samaře a Kazani otevřeně pykají (úspěšně) specialisty, kteří zcela přirozeně mění zaměstnání výměnou za slušný plat. Údržba prezidentských IL-96 poskytuje garantovaný příjem, jinak

můžeme říci, že VASO je přerušováno náhodnými objednávkami. Naposledy letoun opustil dílny v roce 2018, byl to An-148. Samozřejmě "hrozba" získat objednávku na 100 Il-112V by byla skvělá. Jeden rok ne, jak se říká, proto letadlo táhli ze všech sil.



Po prvním letu se lidé z letecké továrny vzchopili, protože letadlo vzlétlo a přistálo a to, že „dětské nemoci“ a všemožné nedostatky je obecně samozřejmostí. Odstranění nedostatků bylo přirozeně považováno za jednoduchou záležitost.

Ale bohužel, věci nešly tak, jak by si všichni přáli. Obecně vše ostatní vypadá jako nějaká spleť detektivka.

Dne 4. dubna 2019, necelý týden po prvním letu Il-112V, opouští Alexej Rogozin post generálního ředitele PJSC Il. Velmi zvláštní, zdálo se, tady to je, práce, jen dopředu, ale ne. Zabralo to „*potřeba optimalizovat strukturu řízení UAC*“, v důsledku čehož Rogozin šel velet ... dopravnímu uzlu Nagatinskaya. Instituce, řekněme, velmi vzdálená letectví.

Místo Rogozina byl do funkce ředitele VASO jmenován šéf Taganrožského leteckého vědeckotechnického komplexu (TANTK) pojmenovaného po Berievovi Jurij Grudinin.

Za Grudinina se práce na doladění Il-112V a pokračování zkušebnímu programu letounu prakticky zastavily.

Dne 19. června 2020, o tři měsíce později, byl Grudinin nahrazen Sergejem Yarkovoy. A 22. července 2020 se objevila informace, že Grudinin byl obviněn ze zpronevěry 3,7 milionu rublů, když ještě pracoval v Taganrogu, a tam, 19. srpna 2022, Grudinin dostal 2,5 roku vězení.

ve stejném roce se v médiích objevily informace, že Grudinin byl podezřelý z podvodu ve věci zpronevěry 3,7 milionu rublů. Následně 19. srpna 2022 městský soud v Taganrogu odsoudil Grudinina na 2,5 roku v trestanecké kolonii...

Pod Yarkovem se to trochu otřásl, že. Ten den ze dne, ale o dva roky později, 30. března 2021, uskutečnil Il-112V svůj druhý let. Il-112V znovu neletěl, letadlo se začalo připravovat na fórum "Armáda ...".





Dne 13. srpna 2021 letadlo, aniž by dokončilo program letových zkoušek, odletělo z Voroněže do Žukovského u Moskvy, aby se zúčastnilo VII Army-2021 International Military-Technical Forum.



17. srpna bylo letadlo vzato na cvičný let. Když auto vzlétlo, došlo k nárazu a následně k požáru pravého motoru. Oheň roztavil hliníkové tyče křidélek, v důsledku čehož letoun spadl na pravé křídlo, srazil se se zemí a explodoval v oblasti osady Nikolskoye.

**Zahynula posádka zkušebního pilota Hrdina Ruska Nikolaje Kuimova, zkušebního pilota Dmitrije Komarova a zkušebního palubního inženýra Nikolaje Khludějeva.**

Nehoda při čtvrtém letu zcela zastavila veškeré práce na letounu „do vyjasnění příčin katastrofy“, i když již bylo jasné, že letoun není ani v nejmenším připraven k předváděcím letům. Divoká touha předvést alespoň něco vyústila ve ztrátu tří testerů, kteří by toto auto mohli připomenout, pokud by nebylo tolik potřeba k předvedení.

Dne 22. února 2022 bylo oznámeno, že veškeré práce na výrobě Il-112V, včetně prací na montáži druhého a třetího prototypu ve VASO, byly pozastaveny do doby, než bude ukončeno vyšetřování havárie s prvním letounem.

února 10 došlo k další změně ve vedení: tisková služba UAC oznámila, že Daniil Brenerman bude vést VASO místo Sergeje Yarkovyho.

**Celkem:** za 9 let se podařilo ve VASO pracovat 7 generálním ředitelům. Il-112V byl odložen a premiér Mišustin se o něm ve svých projevech k továrním dělníkům ani nezmínil. Ale bylo dobré jim říct, že je s nimi všechno v pořádku.



**Vyvstává otázka:** má smysl dokončit stavbu druhého a třetího exempláře letadla za účelem jejich finalizace (přetížení 2 tuny nezmizelo)?

**Odpověď:** v podobě, v jaké je nyní vše – ani v nejmenším. Nebyly vyřešeny problémy s nesouosostí, nebyly vyřešeny problémy s nadváhou a navíc pro letadlo není žádný motor. TV7-117 není dostatečně výkonný a absolutně nespolehlivý motor. Nebylo možné jej uvést do stavu déle než 30 let a nebude moci pokračovat.

**Potřebuje ruská armáda Il-112V?** Ano, není to jen potřeba, je to nutné. Včera. Jak dlouho lze prodloužit životnost An-22, An-12 a An-26? Až do okamžiku, kdy se začnou drodit ve vzduchu? A kromě nich, pardon, nic jiného. IL-76 a vrtulníky. A čtyřicet let starý An-72.

V době zpráv o pozastavení všech prací na Il-112V je situace následující: chybí motor pro lehký transportér. A chybí i samotné letadlo.



Má smysl "tahat" TV7-117 a Il-112V do nebe? Letečtí specialisté, kteří znají skutečný stav projektu, říkají nahlas, že ne, nestojí to za to. To jednoduše povede k plýtvání miliardami a několika dalšími lidskými životy.

Přístupujeme-li k problému zodpovědně, pokud opravdu potřebujeme vojenské dopravní letadlo, a ne rozvoj finančních prostředků příštími manažery ve VASO (a věřte mi, pánové, manažeři tam žijí prostě nádherně, osobně vím, jak lahodné je pracovat v obchodní oddělení podniku), pak na IL-112V opravdu stojí za to zapomenout. Stejně jako o nepovedeném TV7-177. A začít od nuly ve zrychleném tempu, pracovat na novém letadle. Pod jiným enginem, který také možná bude nutné vytvořit.

Samozřejmě je nutné pracovat ne ruským způsobem, ale mnohem rychleji. Práce na Il-112V začaly v roce 2002, první let - 2019. Druhý, třetí a poslední let je v roce 2021. Téměř 20 let.

Pro srovnání An-26, který byl plánován jako náhrada Il-112V: vývoj začal v roce 1964, technická dokumentace byla převedena do výroby v roce 1968 a již 21. května 1969 byl úspěšně proveden první let An-26 odneseno. 5 let práce a kolik let služby.

Vidíte, existuje něco, čemu se můžete rovnat.

Tedy bez počítačů, programů pro 3D modelování, v těch dnech 5 let vyráběli letadlo, které letos slaví 50. výročí své pracovní činnosti. Pořád to letí.

Co brání naší UCK, aby udělala totéž? Koneckonců, dnes je to „Umíme opakovat“ na každém rohu, tak si to zopakujme!

Něco ale říká, že ruské vojenské dopravní letectví čekají velmi problematické a těžké časy. Ale v tomhle příběhy má to jedno plus: zpočátku žádný IL-112V nikoho jiného nezabije. Velmi s tím počítám.