



**ОБЪЕДИНЕННАЯ
АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ**

**Су-35
СУХОЙ**



Из Ташкента в Таганрог

ЗАВЕРШИЛАСЬ УНИКАЛЬНАЯ ВОСЬМИМЕСЯЧНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ОПЕРАЦИЯ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ИЗ УЗБЕКИСТАНА В РОССИЮ ДВУХ ТЯЖЕЛЫХ ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ



На фото: Фюзеляжи двух Ил-76, погруженные на баржу, готовы к отплытию с причала «Аташ» на Каспийском море.

В конце весны специалисты Таганрогского авиационно-научно-технического комплекса (ТАНТК) им Г. М. Бериева и компания «СВ Транс» завершили уникальную логистическую операцию по транспортировке в Россию самолетокомплектов Ил-76. После доставки на ТАНТК им. Г. М. Бериева транспортники, запущенные в производство на некогда одном из крупнейших в мире заводов в Ташкенте, доведут до ума — соберут, поднимут в небо и передадут заказчику.

С Ташкентским авиационным производственным объединением имени В. П. Чкалова (ТАПОиЧ) связаны одни из самых ярких страниц истории советского авиастроения. После эвакуации в 1941 году из подмосковных Химок в Ташкент и запуска сборки самолетов предприятие превратилось в один из крупнейших авиазаводов в мире. Как вспоминает Вадим Кучеров, советник директора по управлению персоналом ОАО «Ил», возглавлявший ТАПОиЧ с 1996 по 2006 год, за время своей работы завод произвел свыше 10 тысяч бортов (Ан-22, Ил-76 и других). Одних только Ил-76 в различных модификациях в Ташкенте выпустили около 1000. В лучшие годы работы производство легендарного ильешенского транспортника превышало 70 самолетов в год.

Но несколько лет назад ТАПОиЧ переименовали в «Ташкентский механический завод», предприятие сменило специализацию. Часть высококвалифицированных сотрудников, инженеров-конструкторов и рабочих, перебрались в Россию.

В СЕНТЯБРЕ ПРОШЛОГО ГОДА В СТОЛИЦЕ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН СТАРТОВАЛ ПРОЕКТ ПО ДОСТАВКЕ ДВУХ НАИБОЛЕЕ ГОТОВЫХ САМОЛЕТОВ ИЛ-76 В ТАГАНРОГ. ИЗ ТАШКЕНТА ДО ГРАНИЦЫ С РОССИЕЙ КАРАВАНУ ИЗ 14 АВТОПОЕЗДОВ ПРЕДСТОЯЛО ПРОЙТИ ПУТЬ В 2400 КИЛОМЕТРОВ

Ульяновское «Авиастар-СП» и другие предприятия Объединенной авиастроительной корпорации предоставили работу, жилье и помогли с ускоренным оформлением российского гражданства. В Россию решили перевезти и два наиболее готовых борта.

В сентябре прошлого года в столице Республики Узбекистан стартовал проект по доставке самолетов. Партнером ТАНТК им. Г. М. Бериева выступила российская транспортно-инжиниринговая компания «СВ Транс». Караван из 14 автопоездов начал перевозку агрегатов из Ташкента. Огромной колонне предстояло пройти путь через весь Узбекистан до причала «Аташ» в городе Баутино Республики Казахстан. Караван передвигался со скоростью не более 30 километров в час. Такая скорость обеспечивала максимальную сохранность груза на сложном маршруте.

Особенность перевозки заключалась не только в больших размерах транспортного средства: длина фюзеляжа — 49 м, высота — 7,33 м, ширина — 6,65 м. Большая часть маршрута пролегла по степям, с сильными ветрами и песком, который мог повредить лакокрасочное покрытие и нанести вред конструкции. «Нам предстояло проложить и преодолеть маршрут по трем странам — Узбекистану, Казахстану и России. Только плани-



1



2

«Практически в каждом из городов и сел, аулов и поселений появление нашего автотранспорта с негабаритным и непонятным грузом вызывало настоящий фурор, нас встречали, как президентов», — Андрей Долгов, руководитель проектов компании «СВ Транс».



3



4



5



6



7



8



9

1. Причал гидроспуска в Таганроге.
2. На дороге в Узбекистане.
- 3, 4. Погрузка на причале «Аташ» в городе Баутино.
5. Перевозка по Ташкенту.
6. На пути по Казахстану.
7. Размещение частей самолетов на барже.
8. Переезд моста в Узбекистане.
9. Великий Шелковый путь, горы Нурата.

рование и разработка перевозки частей самолетов на автотранспорте заняли год, еще около девяти месяцев — сама доставка», — вспоминает Николай Глинкин, отвечающий в компании «СВ Транс» за логистическую операцию.

Специалисты провели детальное предварительное обследование маршрута для выявления сложных и даже опасных мест при прохождении автопоездов с авиаоборудованием. В ходе движения колонны в населенных пунктах переносили линии электропередачи, газопроводы, рекламные конструкции. Для прохождения некоторых перекрестков, а также узких или опасных участков дороги спецтранспорт перекрывал движение автотранспорта.

На песчаных и многокилометровых безлюдных степных дорогах караван автомашин ожидало не меньше сложностей, чем на узких городских трассах. Габариты машин создавали большую парусность и дополнительные трудности при перевозке.

Еще в Ташкенте каждый из самолетов разделили на семь крупных деталей — фюзеляж, два крыла, киль, стабилизаторы. При помощи мощных промышленных фенов затащили в специальное полиэтиленовое покрытие. Два самолета проделали путь в 1700 километров по Узбекистану и еще семьсот — по территории Казахстана.

«Практически в каждом из городов и сел, аулов и поселений появление нашего автотранспорта с негабаритным и непонятным (т. к. части самолета были «укутаны» в пленку) грузом вызвало настоящий фурор, нас встречали, как президентов. Представляете — из маленьких кирпичных домов выходят люди, многие из которых даже не догадываются, что везем самолет. Мальчишки пробегают рядом с грузовиками, бабульки причитают, люди разные — сотрудники коммунальных служб, милиционеры, обыватели — с ностальгией вспоминали, какие могучие машины еще недавно создава-



После прохода каравана с Ил-76 через тот или иной аул или поселок местные жители еще долго обсуждали, «что же они увидели». Водители, технический персонал, жители населенных пунктов делали и выкладывали в соцсети многочисленные selfie и фотографии на фоне удивительных грузов





3



4



5

1. КАСПИЙСКОЕ МОРЕ.
2. Дорога по Узбекистану.
3. Выгрузка и транспортировка на причале гидроспуска в Таганроге.
4. Главный инженер ООО «СВ Транс» Николай Глинкин.
5. Фюзеляжи Ил-76 на территории ТАНТК им. Г. М. Бериева.

лись в большой стране СССР», — вспоминает руководитель проектов компании «СВ Транс» Андрей Долгов, сопровождавший караван на всем протяжении пути следования.

В социальных сетях появлялись самые невероятные мнения. Наиболее впечатлительные жители городов и аулов высказывали предположение, что россияне везут космический корабль для съемок какого-то фильма или даже найденные в степях Казахстана или Узбекистана обломки неизвестных космических тел. Для местных жителей, проживающих вдали от больших городов, провоз таких огромных грузов, как и сама техника, на которой выполняли перевозку, были в диковинку, и по завершении прохода того или иного аула или поселка еще долго местные жители обсуждали, «что же они увидели».

Водители, технический персонал, жители населенных пунктов делали и выкладывали в соцсети многочисленные selfie и фотографии на фоне удивительных грузов. «Мы все испытывали огромную гордость за дело, которое делали, и отечественную авиацию», — говорит Долгов.

На протяжении всего маршрута приходилось преодолевать самые разные препятствия. Срезались и потом восстанавливались несколько тысяч проводов. При проезде поселков вырезались, а потом приваривались газораспределительные трубы. Часто над трубопроводами строились небольшие мо-

сты. И если в большинстве случаев люди шли навстречу и были готовы помогать устранять трудности, то природа, наоборот, постоянно подкидывала новые задачи.

В Казахстане в Мангышлаке из-за сильных ветров и резкого перепада температур на некоторых участках фюзеляжа порвалась усадочная пленка. Чтобы спасти самолет от песка, пришлось срочно включить промышленные фены и наставлять заплатки.

Когда караван подошел к Каспийскому морю, из-за сильного ветра разыгрался шторм. Назначенная баржа не смогла подойти к причалу, срочно пришлось выбирать другое судно.

Уже в России неприятный сюрприз подкинула погода. При прохождении шлюзов в Волгограде в ноябре ударили самые сильные за последние полвека морозы. Перед шлюзами скопилось очередь из более чем ста судов. Пришлось часть груза перегружать на автопоезд, часть — отправлять на зимовку в Астрахань.

В апреле этого года в порту Таганрога выгрузили самолеты, логистическая операция по доставке частей самолетов Ил-76 из Ташкента в Россию завершена. По словам главного конструктора ТАНТК им. Г. М. Бериева Евгения Мишина, после долгой логистической операции самолеты переданы для сборки, оснащения современной аппаратурой и передачи заказчиком. ➔