

ГЕНРИХ ВАСИЛЬЕВИЧ НОВОЖИЛОВ

28 апреля ушёл из жизни выдающийся советский и российский авиаконструктор, академик Российской академии наук, лауреат Ленинской премии, дважды Герой Социалистического Труда Генрих Васильевич Новожилов.

По окончании МАИ в 1948 г. Г.В. Новожилов был направлен в ОКБ, возглавляемое Главным конструктором С.В. Ильюшиным. В ОКБ молодой инженер-механик попал в конструкторское подразделение, которое создавало планы самолетов. В те годы ОКБ работало и над военными темами, и над созданием пассажирских самолетов. Новожилов принимает активное участие в разработках пассажирского самолета Ил-14, катапультируемых кресел для реактивного бронированного двухместного штурмовика Ил-40 и реактивного бомбардировщика Ил-46. Работая над этими проектами, Новожилов вырос до инженера-конструктора I-й категории.



Особое место в его деятельности как конструктора занимает околозвуковой самолет-бомбардировщик Ил-54 с впервые примененной схемой велосипедного шасси. Для этого самолета Новожилов проектирует задний бомбовый отсек и, как ведущий инженер по специальности, принимает участие в постройке самолета и его летных испытаниях.

Следует отметить, что Г.В. Новожилов всегда активно занимался общественной работой. Впервые это было замечено руководством ОКБ в 1956 г., когда его избрали секретарем парткома ОКБ. В течение двух лет он занимается работой с людьми, помогая им выполнять задачи по созданию новой техники.

В 1958 г. С.В. Ильюшин предложил ему ответственную работу по сопровождению внедрения в эксплуатацию новейшего турбовинтового пассажирского самолета Ил-18 с назначением его на должность заместителя Главного конструктора. Одновременно ему была поручена работа по сопровождению эксплуатации всех самолетов, как военных, так и гражданских, созданных в ОКБ Ильюшина. Полученные знания по эксплуатации Ил-18 в различных регионах нашей страны и за ее пределами, позволили Г.В. Новожилову активно участвовать в разработке дальнего противолодочного самолета Ил-38.

С.В. Ильюшин заметил трудолюбие и активность Г.В. Новожилова и в 1964 г. рекомендовал Министру авиационной промышленности назначить его на должность Главного конструктора и заместителя Генерального конструктора. С этого времени Г.В. Новожилов начинает работать над созданием дальнего магистрального пассажирского самолета Ил-62. Ему была поручена ответственная работа по проведению летных испытаний самолета, запуск его в серийное производство на Казанском авиационном заводе и внедрение этого самолета в эксплуатацию.

В сентябре 1967 г. на самолете Ил-62 начались пассажирские перевозки, а через некоторое время он становится флагманом "Аэрофлота". Ил-62 впервые связал Советский Союз и американский континент беспосадочным полетом.

В конце 60-х годов коллектив ОКБ приступил к созданию первого отечественного реактивного военно-транспортного самолета Ил-76. Г.В. Новожилов, работая в должности первого заместителя Генерального конструктора, фактически возглавил работу над проектом.

В 1970 г. ухудшилось здоровье Генерального конструктора С.В. Ильюшина. Он не мог с полной отдачей продолжать работу. Поэтому он рекомендовал Г.В. Новожилова на должность Генерального конструктора. И в июле 1970 г. Распоряжением Совета Министров СССР Г.В. Новожилов был назначен Генеральным конструктором и ответственным руководителем предприятия, кото-

рое в это время полным ходом вело работы по созданию турбореактивного военно-транспортного самолета Ил-76. Г.В. Новожилов вошел в ряды таких Генеральных конструкторов авиационной промышленности страны, как А.Н. Туполев, А.С. Яковлев, А.И. Микоян, П.О. Сухой.

Заступив в должность, Генрих Васильевич не стал проводить реформы, ломать коллектив и принципы его работы, а продолжил работать с теми людьми, которые многие годы проработали с Сергеем Владимировичем и выдвинули предприятие в лидеры мирового авиастроения. И 25 марта 1971 г. в первый полет опытный самолет Ил-76 провозжали два Генеральных конструктора - Сергей Владимирович Ильюшин и Генрих Васильевич Новожилов.

В мае 1973 года Генеральный конструктор Г.В. Новожилов провожает в полет с ташкентского заводского аэродрома уже первый серийный самолет. С 1974 г. самолет начинает поступать в полки военно-транспортной авиации, и через некоторое время он становится основным ее самолетом, выполняющим большую часть по переброске войск и их вооружения в различные регионы нашей страны, а также выполняет задачи и за ее рубежами.

Ил-76 - первый отечественный военно-транспортный турбореактивный самолёт, предназначенный для эксплуатации на аэродромах с бетонными, грунтовыми и ледовыми ВПП. Всего выпущено почти 1000 самолётов более чем 20 модификаций. 150 Ил-76 поставлено за рубеж. Сейчас самолет переживает свое второе рождение. В 2012 г. первый полет совершил самолет Ил-76МД-90А - современная модификация Ил-76, который через несколько лет будет отмечать полувековую юбилей.

В 1980 г. начал пассажирские перевозки первый советский широкофюзеляжный пассажирский самолёт Ил-86, созданный под руководством Г.В. Новожилова в ОКБ имени С.В. Ильюшина. Коллективу конструкторов удалось создать самый безопасный самолёт в истории мировой авиации.

В 1988 г. было поднято в воздух новое творение коллектива, возглавляемого Г.В. Новожиловым. Им стал самолет нового поколения - дальнемагистральный широкофюзеляжный пассажирский самолет Ил-96-300 с отечественными двигателями ПС-90А. Он, как и самолет Ил-86, является самым безопасным отечественным самолетом. Благодаря высокой надежности Ил-96-300 выбран для перевозки первых лиц государства.

Создание этих самолётов привело к признанию Г.В. Новожилова человеком высокой научной культуры. Г.В. Новожилов - член-корреспондент АН СССР с 1979 года, а в 1984 году он избран действительным членом Академии наук СССР.

Генрих Васильевич оставил пост Генерального конструктора в декабре 2005 г., достигнув возраста 80 лет. Он остался работать в ОКБ в должности главного советника по науке Генерального директора - Генерального конструктора. Помимо работы в КБ Г.В. Новожилов вновь активно занимается общественной работой. В первую очередь он встречается с подрастающим поколением - школьниками и студентами. В рамках ежегодной проводимой Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания Генрих Васильевич знакомился со всеми работами ребят, присланными на конкурс. Наиболее интересные работы он обязательно так или иначе отмечал. Буквально за несколько дней до кончины он подписал и подарил свою книгу "70 лет вместе" двум финалистам XVI Олимпиады.

Редакция журнала "Двигатель" выражает искреннее соболезнование родным и близким великого конструктора и удивительно-го человека.