

Д-30Ф6: УНИКАЛЕН,



Воздушные подступы к Москве охраняются силами авиагруппы Хотилово, входящей в состав Воронежской гвардейской авиационной базы, на вооружении которой находятся уникальные истребители-перехватчики МиГ-31. Командир части подполковник Валерий КНЫШ, главный инженер-начальник ИАС подполковник Дмитрий КУСТОВ, начальник ремонтной группы капитан Сергей ДЕНИСЕНКО и представитель «Пермского моторного завода» Сергей ПАЗДНИКОВ поделились с редакцией бюллетеня своим мнением об эксплуатации пермских двигателей Д-30Ф6 – «сердце» военных воздушных «кораблей».



**Валерий КНЫШ:
«МЫ ЗНАЕМ ПЕРМСКИЕ
ДВИГАТЕЛИ С ВОЙНЫ»**

История знакомства нашего авиационного полка с пермскими двигателями давняя. Еще в годы Великой Оте-

чественной войны на вооружении полка были разные самолеты, в том числе истребители Поликарпова И-16 с мотором М-25В, Лавочкина – Ла-5 с М-82 и Ла-7 с АШ-82ФН.

После войны полк вошел в структуру войск противовоздушной обороны (ПВО). С 1952 года мы базируемся в Хотилово-2. Соответственно задачам ПВО, полк оснащается истребителями-перехватчиками. Когда-то это были Су-9, Су-11, МиГ-25. Сегодня – Су-27 и МиГ-31.

МиГ-31-й – на особом счету. Ему действительно нет аналогов в мире. Сегодня много говорят о том, что российская военная авиация переполнена устаревшими истреби-

телями четвертого поколения. Да, надо признать, что эти машины созданы 30 и более лет назад. Устало «железо», не всегда соответствует требованиям времени электроника и авионика. Но некоторые разработки советских времен просто изумительны и до сих пор актуальны. Вот, например, фазированная антенная решетка. Ни на каком другом истребителе лучшего применения ей не смогли найти, чем на МиГ-31. Она позволяет видеть 10 целей и 4 атаковать. Никакой другой самолет в мире не имеет таких возможностей. МиГ-31 – это летающий командный пункт. И до сих пор, спустя 35 лет с начала эксплуатации самолета, его потенциал до конца не изучен.

Если говорить о двигателе, то особенность его – очень высокие температуры. Поэтому хотелось бы иметь более высокие ресурсные характеристики. Но при этом Д-30Ф6 достаточно надежный. Я не знаю случаев, когда «вылетали» лопатки и дви-

НАДЕЖЕН И НУЖЕН АВИАЦИИ



гатель рассыпался. Я летал на МиГ-31 и в Астрахани при температуре +30 °С, и здесь, в Хотилово при -30-40 °С. Запускается стабильно.

Главная проблема сегодняшнего дня – ремонтные двигатели. Практически не осталось Д-30Ф6, не прошедших через ремонт. У нас в полку, по счастью, летают несколько, но это исключение. Качество ремонтного двигателя зависит от людей, от качества их работы, от наличия комплектующих и т.д. Двигателей пермского ремонта мы давно не получали, к нам поступают двигатели, отремонтированные на гатчинском «АРЗ-218».

Хочется подчеркнуть, что мы не остаемся один на один с проблемами – с нами работают представители «Пермского моторного завода». Это очень опытные специалисты, которые своими руками прощупали каждый винтик, знают двигатель как свои пять пальцев. Польза от присутствия профессионалов стопроцентная. Наши специалисты ТЭЧ – это техника. Они не могут тягаться с вашими спецами, которые к тому же используют специальное оборудование для осмотра двигателей. Этими приборами можно осмотреть и восьмую ступень, чуть ли не камеру сгорания. Нам же, как эксплуатирующей организации, важна

исправность самолета в целом. А как этого достичь – дело ремонтников и консультантов.

Каково будущее истребителя-перехватчика МиГ-31? До тех пор, пока он остается непревзойденным в своем классе оборонным самолетом, он будет стоять на страже наших границ. Жаль, что больше не производят новые двигатели и самолеты, а старые вырабатывают свой ресурс. Замены этой машине пока нет. Все-таки «Гончая» (название тридцать первого по НАТОвской классификации) – непревзойденный «охотник» за воздушными нарушителями, и в интересах государства сохранить его в неизменном виде. ■