

НАД ЛЕДОВЫМ КОНТИНЕНТОМ

ИЛЬЮШИНСКИЕ КРЫЛЬЯ С ПЕРМСКИМИ МОТОРАМИ

«... и вместо сердца – пламенный мотор».
Из авиационного марша



Н. Таликов, заместитель генерального директора–генерального конструктора ОАО «Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина»

Фото Нагаева А.

В феврале 2011 г. исполняется 25 лет со дня первого полета в Антарктиду самолета Ил-76ТД с двухконтурными турбореактивными двигателями Д-30КП серии 2.

И в тоже время нельзя не отметить другое событие, которому в январе 2011 г. исполняется 55 лет – начало регулярных полетов в Антарктиде самолета Ил-12 с моторами воздушного охлаждения АШ-82ФН.

Редко, кто вспоминает авиационное освоение Антарктиды в таком сочетании – крылья ОКБ С.В. Ильюшина – Г.В. Новожилова, а сердце самолетов ОКБ А.Д. Швецова – П.А. Соловьева. Поэтому в канун этих двух юбилеев вспомним об участии двух коллективов, создателей самолетов и авиационных двигателей в освоении и исследовании загадочного ледового континента, которые проводили советские и в настоящее время проводят российские полярники.

Шестой и последний из материков планеты был открыт 16 января 1820 г. российскими моряками под командованием Ф.Ф. Беллинсгаузена и М.П. Лазарева во время экспедиционных плаваний в 1819–1821 гг. на шлюпах «Восток» и «Мирный». Они достигли его в точке с координатами 69°21' ю.ш., 2°15' з.д. (сегодня это место носит название Берег Принцессы Марты). 14 декабря 1911 г. норвежец Р. Амундсен первым достиг Южного Полюса.

13 февраля 1956 г. над первой советской научной станцией Антарктиды, расположенной в точке с координатами 66°33' ю.ш., 93°01' в.д., был поднят Государственный флаг Союза Советских Социалистических Республик, и обсерватория, названная в честь одного из двух парусных кораблей («Мирный») российского флота экспедиции Ф.Ф. Беллинсгаузена и М.П. Лазарева, стала действующей.

За месяц до этого события, 5 января 1956 г., дизель-электроход «Обь» подошел к берегам Антарктиды и пришвартовался в бухте Фарр в точке с координатами 66°28' ю.ш., 94°43' в.д.

Советские люди впервые высадились на ледовый материк. 14 января с помощью вертолетов и наземных поисковых отрядов была найдена площадка для строительства первой советской научной станции на шестом континенте.

В составе первого летного отряда в Антарктиде находились два самолета Ли-2, самолет Ил-12, самолет Ан-2 и два вертолета Ми-4. Руководил летным отрядом, состоящим из 21 человека, известный полярный летчик, Герой Советского Союза И.И. Черевичный. Кстати говоря, на всех этих самолетах и вертолетах стояли двигатели ОКБ А.Д. Швецова – АШ-62ИР, АШ-82ФН, АШ-82 и АШ-82В.

Уже 25 февраля группа полярников во главе с начальником первой КАЭ М.М. Сомовым на самолете Ил-12 (командир экипажа И.И. Черевичный) выполнила первый дальний рекогносцировочный полет в район Южного геомагнитного полюса, где планировалось создать внутриконтинентальную станцию



«Восток». 3 марта тот же самолет выполнил полет в район Полюса относительной недоступности.

Этими полетами начались работы «Полярной авиации» на шестом континенте. Авиация стала надежным помощником в исследовательских работах, проводимых советскими полярниками на суровом континенте. Помимо исследовательских полетов, авиация выполняла транспортные перевозки между станциями. Осуществлялась доставка экспедиций, перевозка различных грузов, научного оборудования, продовольствия – всего того, без чего невозможна работа любой экспедиции, а тем более в таких суровых условиях, которыми Антарктида всегда отличалась от других районов и континентов мира. Авиация использовалась и в экстремальных ситуациях для оказания экстренной помощи полярникам, попавшим в тяжелейшие условия, угрожающие их здоровью и жизни. При этом можно вспомнить полет самолета Ли-2 (командир экипажа В.М. Перов) по оказанию помощи бельгийским полярникам, терпевшим бедствие в районе Кристалльных гор.

27 июня 1957 г. антарктической зимой впервые на станцию «Восток-1» был выполнен полет самолета Ли-2 с посадкой (командир экипажа Б.А. Миньков).

24–26 октября 1958 г. самолет Ил-12 с двигателями АШ-82ФН (командир экипажа В.М. Перов) совершил перелет над центральными районами антарктического материка от побережья моря Дейвиса к проливу Мак-Мердо и обратно. Таким образом, Ил-12 стал первым советским самолетом, пролетевшим над Южным полюсом и первым советским самолетом, который пролетел над двумя полюсами Земли.

С 1960 по 1990 г. основные воздушные перевозки полярников и грузов внутри Антарктиды выполняли самолеты Ил-14Т. Высокая эффективность работы самолета обеспечивалась мощными и надежными поршневыми двига-

телями разработки ОКБ А.Д. Швецова.

О работе этих самолетов лучше всего говорить словами самих полярных летчиков.

В книге «С Антарктидой только на Вы...» знаменитый полярный летчик, командир нескольких авиационных отрядов в Антарктиде Е.Д. Кравченко написал:

«Каким же микроскопически маленьким и одиноким должен выглядеть наш Ил-14 из космоса на фоне Антарктиды и океана с их бесконечностью просторов, мощью стихийных сил, которым, порой, ничто не может противостоять. Но он летит, летит, укрывая и согревая нас, даря ощущение безопасности, каждой минутой полета внушая надежду – все должно быть хорошо. И в душе снова возникает благодарность к людям из ОКБ С.В. Ильюшина, создавшим этот самолет.

Сколько раз на Севере, Дальнем Востоке, над пустынями, над тайгой, в Арктике, а теперь и в Антарктиде я мысленно благодарил вас, старых и молодых, счастливых и не очень, веселых и занудливых, молчаливых и разговорчивых, – всех, таких разных, но вот сумевших же собраться вместе и сделать это чудо – Ил-14. Мне кажется, что это очень русский самолет и родиться он мог только в нашем родном конструкторском бюро. Волей или неволей, но все, начиная с генерального конструктора Сергея Владимировича Ильюшина и кончая каким-нибудь юным слесарем, пришедшим из ПТУ, отдало лучшее, что есть в них самих, этому Ил-14 и сотням его собратьев. Вот он и получился, как крепкий русский мужичок – простоват с виду (но это обаятельная простота), терпеливый, умеющий прощать, способный работать в любых условиях, неприхотливый, в общем, родной до боли... Это наш уютный дом. В нем все – домашнее».

О самом Е.Д. Кравченко известный журналист В.М. Карпий написал:

«Меня поразило его (Е. Кравченко) отношение к самолету Ил-14 – он рассказывал о нем, как о существе, без которого как летчик, никогда бы не состоялся».

«Стариками» называли полярных летчиков первых поколений: Илью Павловича Мазурука, Виктора Михайловича Перова, Юрия Константиновича Орлова, Владимира Васильевича Малькова, Александра Арсентьевича Лебедева, Евгения Дмитриевича Кравченко и других.

Их рассказы об Арктике и Антарктиде захватывали тех, кто пришел в «Полярную авиацию» позже, и становились школой жизни, значение которой переоценить невозможно.

С течением времени менялись цели и задачи «Полярной авиации». В декабре 1961 г. было принято решение об использовании в ней тяжелых турбовинтовых самолетов Ан-12 и Ил-18.

И уже 15–25 декабря турбовинтовые самолеты Ил-18В СССР-75743 (серийный № 2901) и Ан-12 СССР-04366 Первой Воздушной экспедиции выполнили перелет по маршруту Москва–Ташкент–Дели–Рангун–Джакарта–Дарвин–Сидней–Крайстчерч–Мак Мердо (американская научная станция в Антарктиде)–оазис Бангера (залив Транскрипции)–«Мирный»

(«восточный маршрут»).

Дальность полета самолетов составила 25 793 км. Время полета – 44 ч 34 мин. Средняя скорость полета 580 км/ч.

Командир экипажа самолета Ил-18В, один из опытейших полярных летчиков А.С. Поляков, командир экипажа Ан-12 – Б.С. Осипов. Руководителем перелета был начальник Управления Полярной авиации ГВФ СССР, Герой Советского Союза М.И. Шевелев, которого считают основоположником ледовой авиационной разведки, ибо он как никто другой сделал для нее очень много.

В состав экипажа самолета Ил-18В, кроме А.С. Полякова, входили второй пилот М.П. Ступишин, в годы войны летавший на штурмовике Ил-2, штурман М. Долматов, бортижник Н. Пишков, бортмеханик П. Гончаров, бортрадист В. Меньшиков и 11 человек бригады



технического обслуживания самолета, в том числе и специалисты ОКБ, которым руководил генеральный конструктор С.В. Ильюшин. Кроме того, в Антарктиду было доставлено 16 человек из состава Седьмой советской антарктической экспедиции (САЭ).

Для увеличения дальности полета самолет Ил-18В имел дополнительные топливные баки, установленные непосредственно в пассажирской кабине (модификация «26А»). Кроме того, на самолете было установлено дополнительное пилотажно-навигационное оборудование, которое обеспечивало уверенное самолетовождение над малоориентирной местностью.

В связи с тем, что Первая воздушная экспедиция прошла успешно, было принято решение об использовании тяжелых турбовинтовых самолетов для полетов в Антарктиду. Самолеты Ан-12 и Ил-18В использовались там не только для доставки полярников, грузов и оборудования, но они выполняли и ряд исследовательских полетов в центральной части Ледового материка.

И все же основным самолетом у советских полярников в Антарктиде был самолет Ил-14. Но, к сожалению, 9 марта 1990 г. самолет Ил-14 выполнил свой последний полет на шестом континенте.

Самолеты Ил-14 на шасси двух вариантов (колесное и лыжное) отработали в Антарктиде 31 год: с 5-й САЭ (1959–1961 гг.) до 35-й САЭ (1989–1991 гг.). В период с 18-й по 24-ю САЭ в экспедициях участвовало по пять самолетов Ил-14. В настоящее время только на аэродроме станции «Молодежная» находятся пять законсервированных и занесенных снегом самолетов Ил-14.

«Самолет Ил-14 мог бы еще долго летать. Летают же до сих пор «дугласы» – DC-3?! А Ил-14 стубила плановая система. У нас ведь не смотрят, насколько хорош тот или иной самолет, можно ли его модернизировать и продлить ему летную жизнь. Ему просто планируют замену. Когда пошли разговоры, что на смену Ил-14 придут Ан-28 и Ан-72, они и стали смертельным приговором прекрасному самолету – «нашей ласточке», как называли Ил-14 в «Полярной авиации». Зачем качественно ремонтировать, если все равно скоро придется списывать? А когда с заменой Ил-14 ничего не вышло, его просто приказали забыть! А ведь он мог еще жить...» (О.Г. Акимов, участник Антарктических экспедиций).

«Честно говоря, я до сих пор восхищаюсь нашим Ил-14, на котором мы тогда летали. После этого полета (9.03.1990 г.) эксплуатация Ил-14 в Антарктиде была запрещена. А жаль! Машины, способной работать в высоких широтах так, как Ил-14, у нас не было и нет. Это выдающийся самолет!» (Командир самолета Ил-14, полярный летчик В.И. Радюк).

«Не в обиду другим, но самые мои любимые машины – ильюшинские. Все они прекрасны, но самый большой трудяга из них – Ил-14. Он мог летать и на колесном шасси, и на лыжах, проникал в самые трудные уголки мира... Мы на нем выполняли полеты длительностью 12–14 часов. И если можно было бы, я бы на ней летал до сих пор. Спасибо С.В. Ильюшину и его ОКБ за то, что они ее сделали. (Командир летного отряда 16-й САЭ В.Я. Потемкин).

«Эта машина стремительно завоевала авторитет в «Аэрофлоте» и в первую очередь у летчиков «Полярной авиации».

Ил-14 смог проявить настолько высокие летные качества, о которых, честно говоря, даже мы, «ильюшинцы», не подозревали». (Г.В. Новожилов, генеральный конструктор АК имени С.В. Ильюшина с 1970 по 2006 г., дважды Герой Социалистического труда, академик РАН).

«Официально заявляю: самолеты Ил-14 в Антарктиде не унесли ни одной человеческой жизни! За 43 года работы самолета в Антарктиде были две катастрофы, в которых погибли люди. Вины самолетов в этих катастрофах нет. Они обусловлены ошибками экипажей, тем самым человеческим фактором, на долю которого приходится до 80% всех бед в авиации в мире.

На станциях их оставили после отработки полного ресурса или снятия с эксплуатации».

(Е.Д. Кравченко).

«Думаю, что самолет Ил-14, ставший легендой, заслуживает того, чтобы для него был построен музей. Пусть это будет музей одного самолета, но тогда в нем найдется место и для



архивов полярных летчиков, их форменной одежды, тех подарков, что были сделаны руками друзей, для карт, наград, фотографий, картин, стихов, песен... Была бы на это добрая воля...» (В.М. Карпий).

Конечно все, что написано о самолете Ил-14 нельзя рассматривать без его главной, надежной составляющей – двигателя АШ-82Т.

В 1972 г. на станции «Молодежная» после проведения инженерно-гляциологических исследований по разработке метода создания взлетно-посадочной полосы на снегу для тяжелых самолетов с колесным шасси начато строительство экспериментального участка ВПП, по окончании которого были осуществлены испытания его несущей способности с помощью макета шасси самолета Ил-18. В результате проведенных исследований был разработан способ создания аэродрома путем послойного механического уплотнения снега, позволявший делать конструкцию ВПП из двух слоев: нижнего (зимнее основание) из уплотненного снега и верхнего (летнее покрытие) из снегольда. Эти работы позволили приступить в 1976 г. к укладке снежно-фирновой толщи в районах станций «Молодежная» и

«Новолазаревская» для создания ВПП для приема тяжелых самолетов на колесных шасси.

В 1980 г. на станции «Молодежная» строительство первого снежно-ледового аэродрома, пригодного для приема тяжелых транспортных самолетов на колесных шасси Ил-18, завершилось.

Советские летчики в феврале 1980 г. совершили перелет из Москвы на ледовый аэродром антарктической станции «Молодежная». Командиры экипажей – А.Н. Денисов и Е.П. Бунчин. Руководитель перелета – Б.Д. Грубий. Протяженность трассы, проложенной через Одессу, Каир, Аден и Мапуту («центральный маршрут»), составила 15 992 км. Турбовинтовой Ил-18Д преодолел ее за 26 ч летного времени.

Этот беспримерный в истории освоения шестого континента рейс был организован Государственным комитетом СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды, в ведении которого находятся советские антарктические станции, Министерством гражданской авиации СССР и ОКБ им. С.В. Ильюшина. Во время пребывания в Антарктиде пилоты осуществили рейс через Полюс относительной

недоступности к Южному географическому полюсу.

С учетом всех полетов в небе Антарктиды и возвращения на Родину общий налет Ил-18Д в ходе экспедиции составил 45 660 км, пройденные за 78 ч 54 мин.

В 1986 г. полеты Ил-18Д были дополнены полетами самолета Ил-76ТД СССР-76479 с двухконтурными турбореактивными двигателями Д-30КП серии 2. Полет проходил по «центральному маршруту» Москва–Ленинград–Ларнака (Кипр)–Джибути–Мапуту–«Молодежная»–«Новолазаревская» и обратно. Командиры экипажей – летчики ЦУ МВС Г.П. Александров, Ю. Головченко и Ю. Яковлев. Руководитель перелета – Главный штурман МГА В.Я. Киселев.

«Ил-76 и его модификации – это не просто хороший или прекрасный самолет. Самой точной оценкой этой машины, на мой взгляд, является определение «уникальная». Даже если бы «ильюшинцы» создали всего один самолет Ил-76, этого хватило бы для того, чтобы имя фирмы было вписано в историю мировой авиации золотыми буквами» (Ж.К. Шишкин, заслуженный пилот СССР).

И опять же эти слова по отношению к самолету в равной степени относятся и к его двигателю.

Плановые полеты самолетов Ил-18 и Ил-76ТД из нашей страны в Антарктиду продолжались до 1991 г. Использование тяжелых транспортных самолетов для доставки научного персонала и грузов непосредственно из СССР значительно повысило возможности проведения сезонных полевых работ экспедиции. Кроме того, стало возможным осуществлять изучение структуры геофизических полей в центральных районах Антарктиды с помощью авиации. Использование в течение нескольких сезонов летающей геофизической лаборатории на базе самолета Ил-18Д позволило геофизикам получить такой объем информации, на получение которого традиционными методами понадобились бы десятилетия.

В 1989 г. экипаж ОКБ им. С.В. Ильюшина под руководством заслуженного летчика-испытателя СССР С.Г. Близняка впервые выполнил полет в Антарктиду по «западному маршруту» и произвел посадку на довольно сложном для тяжелого транспортного самолета Ил-76МД (СССР-76822) чилийском аэродроме Марч на острове Кинг Джордж, вблизи советской антарктической станции «Беллинсгаузен». Сложность аэродрома состоит в том, что на нем построена грунтовая галечная ВПП, и длина ее всего 1265 м. Для сокращения пробега самолета при посадке был применен весь арсенал средств из опыта экипажа: включение реверса двух внутренних двигателей при касании ВПП и последующее включение реверса двух внешних двигателей на пробеге, использование всей механизации крыла, пониженное давление колес шасси, использование входных боковых дверей как тормозных щитков.

Этим рейсом была доставлена международная антарктическая экспедиция Transantarctica, выполнившая переход от острова Кинг Джордж через Антарктический полуостров и Южный

полюс до станции «Мирный». В числе шестерых участников перехода был и советский полярник В. Боярский. До этого полета самым большим самолетом, который садился на этом аэродроме, был самолет С-130.

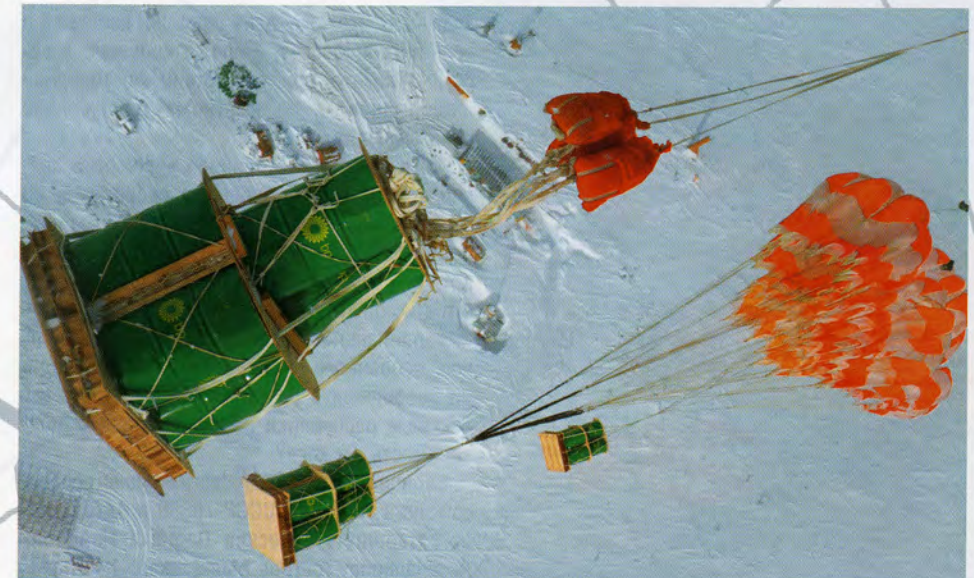
Во второй раз экипаж ОКБ им. С.В. Ильюшина выполнил полет в Антарктиду в августе 1991 г.

14 июня 1991 г. вышло поручение Совета Министров СССР №ПП-18549 о выполнении на самолете Ил-76МД полетов на аэродром антарктической станции «Молодежная» для эвакуации с нее участников советской антарктической экспедиции в связи с чрезвычайно сложной обстановкой, сложившейся на станции и научно-исследовательском судне «Михаил Сомов».

Целью экспедиции самолета Ил-76МД СССР-76822 была доставка полярников со станций «Молодежная» и «Новолазаревская» в Кейптаун. Командиром экипажа самолета был шеф-пилот ОКБ им. С.В. Ильюшина Заслуженный летчик-испытатель СССР, ставший к тому времени Героем Советского Союза С.Г. Близняк.

Первые в мировой практике антарктический аэродром принял тяжелый колесный самолет на снег в условиях полярной зимы и короткого светового дня. Самым трудным в этой экспедиции, не считая столь сложного и неподготовленного груза, был взлет самолета с полярниками на борту с аэродрома станции «Молодежная». Всего на борту вместе с экипажем было 197 человек: смена полярников 35-й и 36-й САЭ со станций «Молодежная» и «Новолазаревская», смена аэродромной команды, часть экипажа научно-исследовательского судна «Михаил Сомов», в очередной раз застрявшего во льдах у берегов Антарктиды, а также техническая бригада самолета.

«Весь вечер вчера в самолет грузили вещи. Некоторые в экспедиции больше двух лет, перед этим заходили в разные зарубежные



порты. Многие хотелось привезти с собой. Но приказ строг: не больше 80 килограммов на человека. Был ропот, Границу подняли до 100. Погрузили и экспедиционный груз. Самолет заполнен до пределов. На упакованном и перепутанном тросами грузе уступами сели люди. Человек тридцать сидели между этой грузо-человеческой пирамидой и другим нагромождением чемоданов, рюкзаков, сумок, ящиков с питанием, накрытым заглушками от турбин. Люди стояли, держась за плечи, талии, руки соседей. Наверное, нарушение. Голос из кабины предупреждал: «Прошу пристегнуться, привязаться, зафиксироваться». Я стою близко ко входу в кабину экипажа – фиксируюсь за стол и ногу соседа, расположившегося на заглушках. Двигатели режут, режет надрыв. Пошел, пошел! Разбег, кровь стучит в висках. Оглядываюсь. Сто пятьдесят пар напряженных глаз. Наверное, и в них есть какая-то подъемная энергия. Самолет несет сквозь поземок на короткой дорожке. Взлетели. Летим. Прощай или до свидания,

Антарктида? И тут же добродушный и улыбающийся Василий Пигузов протягивает сувенирный конверт «Молодежной», на обороте экспромт: Мешков, коробок Эверест у «Ила» на борту. Кто петухом сел на насест, кто, стоя, свой приемлет крест.

В Кейптаунском порту давно мечтали побывать,

За это можно пострадать!

Уж коли взлет сошел нам с рук,
Все трын-трава! Ура, Близняк!

Нет, с юмором в Антарктиде в порядке.
А Близняку - ура!» (В.Н. Ганичев, главный редактор журнала «Роман-газета», участник экспедиции).

Общая взлетная масса самолета была около 185 т. Разрешенная взлетная масса самолета в условиях заснеженного аэродрома – 170 т.

Условия взлета усложнились сильным боковым ветром и очень плохой видимостью – дул сильный поземок. Плохо были видны боковые ограничительные щиты, не говоря уже о концевых. Погода продолжала ухудшаться. В



задачу. В этот же день пришло известие о событиях в Москве. Было, откровенно говоря, жутковато при отсутствии достоверной информации, а по местному телевидению показывают такое...

Но, я считаю, мы приняли абсолютно правильное решение – события событиями, но нам необходимо выполнить то, зачем мы прилетели на край Земли. И мы это выполнили. Хотя и были смутные представления о том, что эти события коснутся и нас, а может быть и кординально изменят жизнь каждого из нас, особенно в те моменты, когда приходили сообщения о развале страны – вдруг все союзные республики начали объявлять независимость. От кого?

В конце октября 1991 г. был выполнен перелет самолета Ил-76МД СССР-78839 в Антарктиду по маршруту Москва–Ларнака–Найроби–Антананариву (остров Мадагаскар)–Кейптаун–«Молодежная»–«Восток»–«Молодежная»–«Молодежная»–«Восток»–«Молодежная».

Рейс был уникален тем, что в этой экспедиции было выполнено первое парашютное десантирование грузов в Антарктиде на внутриконтинентальную высокогорную станцию «Восток» и первое десантирование грузов с высоты 3–5 м, выполненное в мирных целях.

Командиры экипажей – полковник А. Андронов (ГКНИИ ВВС), подполковник С.Н. Жбанков (339-й втап, г. Витебск, (Белорусская ССР); руководители экспедиции – П.И. Задилов (Центр авиопарашютных работ «Полюс»), полковник Ю.М. Баринов (ВТА).

Трагические события, связанные с распадом СССР, сокращением бюджетных возможностей России в конце прошлого века поставили и исследования в Антарктиде под угрозу потери всей созданной за многие годы инфраструктуры и полного прекращения там национальных исследований. Россия стала правопреемником СССР по всем вопросам исследований Антарктиды в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 августа 1992 г., но положение с финан-

сированием исследований оставалось по-прежнему критическим. Ситуация начала стабилизироваться только в 1997 г., когда вышло в свет Постановление Правительства Российской Федерации «О деятельности Российской антарктической экспедиции». Это Постановление положительно сказалось на восстановлении утраченных Россией позиций в Антарктиде. В 1999 и 2001 гг. Правительство России вновь рассмотрело вопросы обеспечения деятельности государства в Антарктике. Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2001 г. «О мерах по обеспечению интересов Российской Федерации в Антарктике и деятельности Российской антарктической экспедиции в 2002–2005 годах» была определена многолетняя перспектива деятельности экспедиции. В 2002 г. ее финансирование вышло на уровень докризисного периода 1998 г.

С 2001 г. в летние периоды возобновились полеты самолетов Ил-76ТД в Антарктиду. Благодаря усилиям специалистов Института Арктики и Антарктики, предприятия «ИНТААРИ», ГосНИИ ГА и «Авиационного комплекса им С.В. Ильюшина» эти полеты стали регулярными. В связи с нормализацией взаимоотношений между Россией и ЮАР полеты самолетов Ил-76ТД стали выполняться через Кейптаун на станцию «Новолазаревская», где был восстановлен снежно-ледовый аэродром. На аэродроме станции «Новолазаревская» доставляются экстренные грузы и участники полярных антарктических экспедиций не только России, но и других стран. Командиром экипажей с 2001 г., в которые входят и летчики-испытатели «АК им. С.В. Ильюшина», бесценно является командир летно-испытательного отряда ГосНИИ ГА заслуженный летчик-испытатель РФ Герой России Р.Т. Есяян. Огромную работу по организации воздушных перевозок в Антарктиду выполняют специалисты антарктического логистического центра «ALCI» и его генеральный директор А.В. Турчин.



Аэрокосмическое обозрение

С 1992 по 2003 г. авиационная поддержка российской станции «Восток» выполнялась с помощью самолетов ВТ-67 «Бастлер» и транспортных самолетов С-130 Антарктической программы США через их основную станцию «Мак Мердо».

В 2005 г. впервые был выполнен эксперимент по доставке грузов парашютным способом на внутриконтинентальную станцию «Восток». На весьма ограниченную площадку десантирования, находящуюся вблизи станции да еще на высоте 3488 м над уровнем моря доставлены платформы ПГС-1000Р с топливом и продовольствием.

Доставленный авиакеросин позволил организовать регулярные полеты самолета ВТ-67 «Бастлер» на лыжном шасси между российскими станциями «Беллинсгаузен», «Новолазаревская», «Прогресс» и «Восток». Дизельное топливо предназначено для гусеничных тягачей с аппаратурой для уточнения береговой линии подледникового озера «Восток». С этого уникального сброса доставка грузов на «Восток» выполняется регулярно. В то же время этот сброс вынудил американцев выполнить десантирование грузов из военно-транспортного самолета С-17, правда, на свою, освоенную станцию «Амундсен Скотт», расположенную на Южном полюсе, тем самым показав, что они тоже умеют десантировать грузы. Можно было подумать, что кто-то в этом сомневался.

К сожалению, пока полеты выполняются на самолетах Ил-76ТД, принадлежащих различным авиакомпаниям, в число которых входят, кроме российских, авиакомпании Венгрии, Азербайджана и Белоруссии.

Стабилизация экономики России, начавша-



я в новом столетии, позволила пересмотреть прежние параметры деятельности РАЭ, установленные в 1997 г. 10 марта 2005 г. Правительство Российской Федерации в очередной раз рассмотрело вопрос о перспективах деятельности нашей страны в Антарктике в 2006–2010 гг. Итогом стал выход в свет 2 июля 2005 г. Распоряжения Правительства России, определившего оптимальные параметры деятельности экспедиции на ближайшее пятилетие.

Предпринятые меры направлены на сохранение и закрепление позиций Российской Федерации в Антарктике, выполнение международных обязательств Российской Федерации в рамках Договора об Антарктике и Протокола по охране окружающей среды, прилагаемого к Договору об Антарктике, расширение перспективы научных исследований в Антарктике, обеспечение безопасности деятельности персонала российских антарктических станций и проведение транспортных



№1 2011 г.

критических ситуациях окончательное решение принимает командир экипажа. Он его принял, и оно оказалось верным. Задача была выполнена!

«В Антарктиде всегда приходится полагаться на свои силы. В некоторых случаях приходится идти на некоторые отклонения от норм и даже рисковать, но это абсолютно осознанный риск, на который способен только Профессионал с большой буквы. Это не лихость и не бравада – это огромный опыт, самообладание и исключительное владение авиационной техникой. Только тогда пилот и воздушное судно слиты воедино, когда каждый из этого симбиоза живого и неживого четко чувствует и понимает другую сторону, только тогда возможно право на риск. Тогда сам риск становится платой за твоё мастерство, опыт и, конечно, везение». (В.В. Лукин, начальник Российской антарктической экспедиции, почетный полярник).

При этом самым сложным эмоциональным моментом в этой экспедиции было то, что 19 августа мы находились в Кейптауне и решали, как долететь до аэродрома на станции «Молодежная» и выполнить поставленную



операций в Антарктике, обновление и моделирование инфраструктуры и материально-технической базы Российской антарктической экспедиции.

Предполагается расконсервация ранее закрытых станций «Молодежная», «Ленинградская» и «Русская» и их перевод в разряд сезонных полевых баз. На этих станциях установят современные автоматические метеорологические и магнитовариационные станции, что позволит вновь взять контроль ситуации практически по всему периметру Антарктического континента.

Их введение в эксплуатацию усилит роль авиационных перевозок. С этой целью дополнительно к «снежно-ледовому аэродрому на станции «Новолазаревская» предполагается построить аналогичную взлетно-посадочную полосу для самолетов Ил-76ТД на колесных шасси на станции «Прогресс», провести специальные изыскания для возможности строительства подобной ВПП на станции «Восток».

Будем надеяться, что в России появится авиакомпания, в задачи которой будут входить и полеты в Антарктиду, что позволит повысить уровень обеспечения безопасности полетов.

Самолеты Ил-12, Ил-14, Ил-18Д и Ил-76ТД внесли большой вклад в исследования Антарктиды.

В тексте телеграммы, которую направили участники Высокоширотной воздушной антарктической экспедиции (ВВАНЭ-2005–2006) в адрес проходившего в Колонном зале Москвы торжественного собрания полярников, были такие строки:

«...Мы горды тем, что авиация всегда была надежной опорой исследования ледового континента. С авиацией стало возможным вести планомерные исследования всей Антарктиды – у нее перестали быть полюса недоступности – любая точка Антарктиды стала доступной.

С началом полетов тяжелой авиации – Ил-18Д, Ан-12 и Ил-76ТД Антарктида стала

намного ближе. Вместо многомесячных переходов на судах, Антарктида стала в нескольких часах полета.

С внедрением новых парашютных технологий по доставке грузов появилась возможность экстренной доставки грузов в любую точку Антарктиды...».

5 января 2008 г. самолет Ил-76ТД (командир экипажа Р.Т. Есян) выполнил посадку на аэродроме норвежской антарктической станции «Тролл», тем самым, доведя количество антарктических аэродромов, способных принять самолет Ил-76ТД, до пяти: «Молодежная», «Новолазаревская», «Марч» («Беллинсгаузен»), аэродром на ледовом плато Пэтриот Хиллз (работающий, в основном, как перевалочная база для сегодня ставших уже привычным явлением антарктических туристов) и теперь «Тролл».

Аэродром Пэтриот Хиллз тоже представляет определенные трудности для посадки самолетов. Вот что написал об этом аэродроме заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой России И.Р. Закиров:

«В свете полярного дня, голубовато-белая поверхность ледника сливается на горизонте с небом, контрастов нет, глазу не за что зацепиться, ощущение высоты теряется. Скольжение при посадке оказалось таким, что на обычное торможение рассчитывать не пришлось. Только за счет маневра двигателями не дали машине укатиться за пределы полосы, справились с боковым ветром, тянувшим самолет в сторону выпирающих из-под ледника скал».

«Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» и ОАО «Авиадвигатель» провели большие работы по оснащению самолетов Ил-76ТД и Ил-76МД новыми экономичными двухконтурными турбореактивными двигателями ПС-90А-76. И уже сегодня такие самолеты успешно летают в авиакомпании «Волга-Днепр» и в азербайджанской национальной авиакомпании.

В настоящее время самолет Ил-76МД-90 Военно-воздушных сил нашей страны прошел 2-й этап Государственных испытаний и рекомендован в эксплуатацию.

Самолеты Ил-76МД(ТД) с двигателями ПС-90А-76 позволяют выполнять полеты в Антарктиду с большим экономическим эффектом и обеспечением большей безопасности за счет того, что точка возврата самолета с этими двигателями при полете из Кейптауна на аэродром «Новолазаревская» находится после аэродрома прилета.

К сожалению, переговоры с авиакомпанией «Волга-Днепр» о выделении самолета Ил-76ТД-90ВД для полетов в Антарктиду к положительному результату пока не привели. Авиакомпания ссылается на очень большую загрузку самолета. И действительно, Ил-76ТД-90ВД стал летать во всех регионах мира, включая Европу и США. Такая возможность появилась благодаря тому, что самолет с двигателями ПС-90А-76 стал соответствовать требованиям ИКАО по шумам и эмиссии.

Выполнение полетов самолетов Ил-76ТД с двигателями ПС-90А-76 может привести еще к одному неожиданному положительному эффекту, который изложен в статье заместителя директора Арктического и Антарктического НИИ, начальника Российской антарктической экспедиции В.В. Лукина, опубликованной в журнале «Крылья Балтики» за № 4, 2910 г.

Сегодня самолеты Ил-76ТД могут выполнять за сезон ограниченное количество (до 7–8) рейсов в Антарктиду из-за экспедиционно-логистических возможностей РАЭ, включая возможности научно-экспедиционного судна «Академик Федоров» по перевозке авиатоплива, возможностями парка емкостей на ледовом барьере станции «Новолазаревская», возможностями транспортного парка станции по перевозке доставленного топлива от барьера до аэродрома (около 150 км), а также наличием емкостей на самом аэродроме.



В случае выполнения полетов в Антарктиду на самолете Ил-76ТД-90 с двигателями ПС-90А-76 указанные ограничения во многом будут сняты, и количество рейсов в Антарктиду может быть значительно увеличено. Кроме того, будет решена важная задача по природоохранной безопасности функционирования авиационной сети, поскольку топливные операции будут значительно сокращены.

Все изложенное вызывает определенный оптимизм в том, что активное присутствие России в Антарктиде продолжится. Продолжится и ее научные исследования, начатые в далекие 50-е. Возможно, государство все же найдет необходимые средства для создания авиационной техники, способной

работать в далекой Антарктиде – ведь надо, наконец, покончить с авиационным «беспределом» американцев в этом интереснейшем во всех отношениях районе мира.

В эти дни в Антарктиде вновь работает самолет Ил-76ТД, пока, правда, с двигателями Д-30КП серии 2. И вновь там работает экипаж заслуженного летчика-испытателя РФ Героя России Р.Т. Есяна. И, видимо, в этой экспедиции и самолет, и пермские моторы, как их старшие братья Ил-12 и Ил-14 с моторами АШ-82ФН и АШ-82Т, увидят второй Полюс нашей планеты. Впервые самолет Ил-76Т пролетел над Северным полюсом 25 декабря 1983 г. Командиром экипажа этого самолета был заслуженный летчик-испытатель СССР М.С. Кузнецов (ГосНИИ ГА).

