

# ИЛЮШИНСКИЕ КРЫЛЬЯ С ПЕРМСКИМИ МОТОРАМИ НАД ЛЕДОВЫМ КОНТИНЕНТОМ



► Николай ТАЛИКОВ

Освоение неба Антарктиды неразрывно связано с ОКБ С. В. Ильюшина и моторостроительным ОКБ А. Д. Швецова. В январе 2011 года исполняется 55 лет со дня начала регулярных полетов в Антарктиде самолета Ил-12 с моторами воздушного охлаждения АШ-82ФН. А в феврале того же года – 25 лет со дня первого полета самолета Ил-76ТД с турбореактивными двигателями Д-30КП 2 серии в Антарктиду.

Сегодня редко кто вспоминает авиационное освоение Антарктиды в таком сочетании – крылья Ильюшина-Новожилова, а «сердце» Швецова-Соловьева. Мы же в канун юбилейных дат вспомним об участии двух коллективов, создателей самолетов и авиационных двигателей в освоении и исследованиях загадочного ледового континента.

В составе первого летного отряда в Антарктиде находились два самолета Ли-2, самолет Ил-12, самолет Ан-2 и два вертолета Ми-4. Вся воздушная техника была оснащена двигателями ОКБ Швецова: АШ-62ИР, АШ-82ФН, и АШ-82В.

Руководил летным отрядом известный полярный летчик, Герой Советского Союза И. Черевичный.

## ЕМУ ДВА ПОЛЮСА ПОКОРНЫ

Уже 25 февраля 1956 года группа полярников во главе с начальником Первой советской антарктической экспедиции Михаилом Сомовым на самолете Ил-12 выполнила первый дальний разведывательный полет

в район Южного геомагнитного полюса, где планировалось создать внутриконтинентальную станцию «Восток». 3 марта тот же самолет выполнил полет в район полюса относительной недоступности.

С тех пор авиация стала надежным помощником в исследовательских работах советских полярников на суровом континенте. Помимо исследовательских, авиация выполняла транспортные полеты. Доставляла полярников, перевозила раз-

личные грузы, научное оборудование, продовольствие – все то, без чего невозможна работа любой экспедиции, а тем более в тяжелейших условиях Антарктиды. Авиация использовалась и в экстремальных ситуациях для оказания экстренной помощи полярникам, попавшим в условия, угрожающие их здоровью и жизни. Так, например, самолет Ли-2 (командир экипажа В. Перов) оказал помощь полярникам, терпевшим бедствие в районе Кристальных гор.



Самолет Ил-12 с двигателями АШ-82ФН

В октябре 1958 года Ил-12 с двигателями АШ-82ФН совершил перелет над центральными районами антарктического материка и обратно. Так Ил-12 стал первым советским самолетом, пролетевшим над Южным полюсом, и первым советским самолетом, который пролетел над двумя полюсами Земли.

## СТИХИЯ НЕ СТРАШНА...

С 1960 по 1990-е годы основные воздушные перевозки полярников и грузов внутри Антарктиды выполняли самолеты Ил-14Т. Высокая эффективность работы самолета обеспечивалась мощными и надежными поршневыми двигателями АШ-82Т разработки пермского КБ под руководством А. Швецова.

О надежности этих машин лучше всего говорить словами самих полярных летчиков.

В книге «С Антарктидой только на Вы...» знаменитый полярный летчик Е. Кравченко написал: «Каким же микроскопически маленьким и одиноким должен выглядеть наш Ил-14 из космоса на фоне Антарктиды



Транспортный Ил-14. Станция Мирный. Антарктида

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».

С течением времени менялись цели и задачи полярной авиации. В 1961 году принято

решение об использовании тяжелых турбовинтовых самолетов Ан-12 и Ил-18. И все же основным самолетом у советских полярников в Антарктиде был самолет Ил-14. Но, к сожалению, 9 марта 1990 года он совершил свой последний полет на шестом континенте.

Самолеты Ил-14 отработали в Антарктиде более 30 лет: с 1959 по 1991 год. В настоящее время только на аэродроме станции «Молодежная» находятся пять законсервированных



## МНЕНИЕ

**Генрих НОВОЖИЛОВ**  
Генеральный конструктор «АК им. С. В. Ильюшина» с 1970 по 2006 г.  
Дважды Герой Социалистического Труда.

«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».

ПРЕСС-СЛУЖБА  
ОАО «АВИАДВИГАТЕЛЬ»

ПЕРМСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ  
ДВИГАТЕЛИ





Эксплуатация тяжелого транспортного самолета Ил-76ТД (СССР-76479) существенно расширила возможности полярной авиации в Антарктиде

и занесенных снегом самолетов Ил-14.

#### АНТАРКТИДА ЖДЕТ ИЛ-76ТД-90

В 1986 году полеты Ан-12 и Ил-18 были дополнены полетами самолета Ил-76ТД (СССР-76479) с двигателями Д-30КП 2 серии. Первый полет Ил-76ТД проходил по «центральному» маршруту Москва – Ленинград – Ларнака – Джибути – Мапуту – Молодежная – Новолазаревская и обратно.

«Транспортный Ил-76 и его модификации – это не просто хороший или прекрасный самолет. Самой точной оценкой этой машины является определение «уникальная». Даже если бы «ильюшинцы» создали всего один Ил-76, этого хватило бы для того, чтобы имя фирмы было вписано в историю мировой авиации золотыми буквами», – вспоминал заслуженный пилот СССР Ж. Шишкин. Эти слова о самолете в равной степени относятся и к его двигателям.

Плановые полеты Ил-76ТД из СССР в Антарктиду продолжались до 1991 года. Использование этих машин для доставки научного персонала и грузов непосредственно из СССР значительно расширило возможности проведения работ экспедиции. Кроме того, стало возможным изучение структуры геофизиче-

ских полей в центральных районах Антарктиды с помощью авиации.

В 1989 году экипаж ОКБ Ильюшина под руководством заслуженного летчика-испытателя СССР С. Близнюка впервые выполнил полет в Антарктиду по «западному» маршруту и произвел посадку на довольно сложном для Ил-76МД (СССР-76822) чилийском аэродроме «Марч» на острове Кинг Джордж, вблизи советской станции «Беллинсгаузен». Дело в том, что на аэродроме построена грунтовая, галечная ВПП и длина ее всего 1265 м. Для сокращения пробега самолета при посадке был применен весь арсенал средств:

включение реверса двух внутренних двигателей при касании ВПП и последующее включение реверса двух внешних двигателей на пробеге, использование всей механизации крыла, пониженное давление всех 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». До этого самым большим самолетом, который садился на этом аэродроме, был американский C-130.



14 июня 1991 года самолет Ил-76МД эвакуировал со станций «Молодежная» и «Новолазаревская» участников антарктической экспедиции в Кейптаун в связи с чрезвычайно сложной обстановкой, сложившейся на станции и научно-исследовательском судне «Михаил Сомов».

Впервые 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 со станций «Молодежная» и «Новолазаревская», аэродромная команда, часть экипажа судна «Михаил Сомов», застрявшего во льдах у берегов Антарктиды, а также техническая бригада самолета. Общая взлетная масса самолета была около 185 т. Разрешенная взлетная масса самолета в условиях заснеженного аэродрома – 170 т.

Условия взлета усложнялись сильным боковым ветром и очень плохой видимостью – дул сильный поземок. Плохо были видны боковые ограничительные щиты, не



#### Курс на Большую землю

говоря уже о концевых. Погода продолжала ухудшаться. В критических ситуациях окончательное решение принимает командир экипажа. Он его принял, и оно оказалось верным!

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

этого рейса в первом парашютном десантировании грузов в Антарктиде на внутриконтинентальную высокогорную станцию «Восток» и первое десантирование грузов с высоты 3–5 метров.

Распад СССР привел к большим финансовым затруднениям и практически полному прекращению авиационного сообщения между СССР и Антарктидой. Но с 2001 года в летние периоды полеты Ил-76ТД возобновились благодаря усилиям специалистов Института Арктики и Антарктики, ГосНИИ ГА, предприятия «ИНТАРИ» и «Авиационного комплекса им С. В. Ильюшина». На станции «Новолазаревская» восстановлен снежно-ледовый аэродром. Командиром экипажей с 2001 года бессменно является командир лётно-испытательного отряда ГосНИИ ГА, заслуженный летчик-испытатель, Герой РФ Р. Есаян. Огромную работу по организации воздушных перевозок в Антарктиду выполняют специалисты АLCI под руководством А. Турчина. К сожалению, пока полеты выполняются на самолетах, принадлежащих не только российским авиакомпаниям, но и компаниям Венгрии, Азербайджана и Белоруссии.



В 2008 году грузовой самолет Ил-76ТД выполнил посадку на аэродроме норвежской антарктической станции «Тролл», тем самым доведя количество антарктических аэродромов, способных принять самолет Ил-76ТД, до пяти: «Молодежная», «Новолазаревская», «Марч», аэродром на ледовом плато Пэтриот Хиллз и теперь «Тролл».

Аэродром Пэтриот Хиллз тоже представляет определенные трудности для посадки самолетов. Вот что написал об этом аэродроме заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой РФ 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 подледника скал».

ОАО «Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина» совместно с ОАО «Авиадвигатель» провел большие работы по оснащению самолетов Ил-76ТД и Ил-76МД новыми экономичными двухконтурными турбореактивными двигателями ПС-90А-76. Сегодня такие самолеты успешно летают в авиакомпании «Волга-Днепр» и в азербайджанской компании Silk Way Airlines.

Необходимо отметить, что двигатели ПС-90А-76 могут сделать полеты в Антарктиду более эффективными и безопасными, поскольку точка возврата самолета с этими двигателями при полете из Кейптауна на аэродром «Новолазаревская» находится после аэродрома прилета. Но пока переговоры с авиакомпанией «Волга-Днепр» о выделении модернизированного самолета Ил-76ТД-90ВД для полетов в Антарктиду к положительному результату не



Модернизированный грузовой самолет Ил-76ТД-90ВД

привели, в связи с большой загрузкой самолета. Действительно, самолет Ил-76ТД-90ВД летает по всему миру – благодаря двигателям он стал соответствовать требованиям ИКАО по шумам и эмиссии.

Полеты модернизированных самолетов Ил-76ТД с двигателями ПС-90А-76 ведут еще к одному положительному эффекту. Сегодня Ил-76ТД за сезон могут выполнить только 7–8 рейсов в Антарктиду из-за экспедиционно-логистических возможностей РАЭ. В случае выполнения полетов в Антарктиду на самолете Ил-76ТД-90 указанные ограничения во многом будут сняты и количество рейсов в Антарктиду может быть значительно увеличено. Кроме того, будет обеспечена природоохранная безопасность функционирования авиационной сети, поскольку топливные операции будут значительно сокращены. Все это вызывает оптимизм и уверенность в том, что активное присутствие России в Антарктиде продолжится.

Сейчас в Антарктиде вновь работает самолет Ил-76ТД, пока, правда, с двигателями Д-30КП 2 серии. И вновь в небе экипаж Рубена Есяяна. В этой экспедиции и самолет, и перм-

ские моторы, как их старшие братья АШ-82ФН и АШ-82Т с Ил-12 и Ил-14, в очередной раз увидели второй географический полюс нашей планеты. В ноябре 2010 года для обеспечения полетов канадских самолетов ВТ-67, работающих в Антарктиде в интересах Российской антарктической экспедиции, грузовой самолет Ил-76ТД (бортовой номер EW-76799) выполнил два беспосадочных полета по маршруту «Станция «Новолазаревская» – Южный полюс – станция «Новолазаревская» и на аэродром американской станции «Амундсен – Скотт», расположенный на географическом Южном полюсе. ■



Тяжелый транспортный самолет Ил-76ТД на аэродроме станции «Новолазаревская». Антарктида. Февраль, 2005