

В ДРУГИХ ВЕДОМСТВАХ

Самолеты Ил-76 разных модификаций сегодня состоят на вооружении не только ВВС, но и служат в МВД, МЧС и ФПС. Например, в авиации МЧС числится шесть Ил-76ТД. Все они носят имена первых Героев Советского Союза, участников спасения пассажиров и экипажа парохода «Челюскин»: RA — 76362 — «Анатолий Ляпидевский», RA — 76363 — «Василий Молоков», RA— 76429 — «Сигизмунд Леваневский», RA— 76840 — «Николай Каманин», RA— 76841 — «Маврикий Слепнев» и RA— 76845 — «Михаил Водопьянов».



Ил-76ТД авиации МЧС, июнь 2007 г.

Эти машины всегда в работе. Один лишь пример. Летом 2007 г. Ил-76ТД авиации МЧС по просьбе болгарских властей выполнял полеты в районе населенного пункта Стара Загора (около Пловдива), где сложилась угроза перехода огня на жилые дома. Только за один день, 22 июля, с самолета сбросили на очаги возгорания 378 т воды. При этом самолет совершил девять полетов, проведя в воздухе в общей сложности почти семь часов.

Спустя три дня пожарный «ил» приступил к работе в районе города Пирот на востоке Сербии, недалеко от границы с Болгарией. Самолет совершил два рейса в район Стара Планина около озера Завойско, где на территории площадью 200 га горели заповедные хвойные леса. С самолета сбросили на охваченный огнем лесной массив 40 т воды. Затем был локализован очаг пожара в горной местности около города Сврлиг на востоке Сербии. Это позволило отменить решение властей об эвакуации жителей нескольких сел, расположенных в районе бедствия. 26 июля Ил-76 МЧС совершил восемь вылетов на тушение лесных пожаров в Сербии и провел в воздухе в общей сложности 4 ч 40 мин. За это время он произвел 16 сбросов воды, всего 336 т.

За три дня самолет выполнил 19 полетов, сбросив 798 т воды на очаги пожаров, и налетал более 12ч.

В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Гражданская «биография» Ил-76 началась в 1977 г. с освоения нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири, когда возникла острая потребность в доставке туда крупногабаритных грузов, не вмещавшихся в Ан-12. Иногда для этого привлекали гигантские «Антей», которые, несмотря на надписи и эмблемы Аэрофлота, принадлежали военным.

На основании решения правительства для эксплуатационных испытаний в Аэрофлоте выделили самолеты с серийными номерами 0602 и 0603, зарегистрированные под опознавательными знаками СССР — 76502 и 76503. Первый Ил-76 (СССР — 75502) прибыл в Тюмень 25 декабря 1976 г., а 3 февраля экипаж пилота Б.К. Кузнецова выполнил полет с грузом по маршруту Тюмень — Надым — Тюмень. До весны 1977 г. экипаж Кузнецова совершил 132 полета, перевезя 1700 т грузов.



Ил-76Т авиакомпании «Волга — Днепр» перед загрузкой

Переучивание на новую машину осуществлялось без учебных и методических пособий, руководств по летной эксплуатации, а говорить о тренажерах из-за их отсутствия и не приходилось. Летный состав познавал все на «живом» самолете. Для переучивания с Ан-12 на Ил-76 летчикам хватало 25 ч.

В ходе освоения самолета на двух «вилах» летали четыре экипажа. Командирами еще трех являлись А.А. Дементьев, А.И. Плешаков и А.И.



Ил-76Т авиакомпании «Крас Эйр» на аэродроме в Красноярске

Руда. Первые полеты выполнялись фактически двойными экипажами, поскольку у каждого его члена был свой инструктор. Более того, на борту постоянно присутствовали представители различных НИИ и технический состав для обслуживания самолета в «чужих» аэропортах. А каждый такой пассажир с багажом весил около 100 кг!

При вводе в строй первого экипажа Аэрофлота, проходившего под руководством шеф-пилота ММЗ «Стрела» Э.И. Кузнецова, было выполнено 60 полетов в Нижневартовск, Надым и Сургут. На Ил-76 перевозили экскаваторы, 35-тонные бульдозеры «Катерпиллер», 26-тонные самосвалы «Магирус-Дойч» и автобусы «Икарус-250». Эксплуатация машин осуществлялась с грунтовых и заснеженных аэродромов, а годовой налет достигал 700 ч. Одновременно разрабатывались методики по выбору оптимальных режимов полета для экономии топлива.

Назначенный ресурс Ил-76 первоначально был 2000 ч, а его техническое обслуживание по регламенту осуществлялось в аэропорту Рожино. Поначалу наземные службы из-за отсутствия специального оборудования сталкивались с большими трудностями.

В апреле 1977 г. состоялся первый рейс Ил-76 (СССР — 76503) за рубеж по маршруту Москва — София, а со следующего месяца в Аэрофлот стали поступать Ил-76Т, приспособленные для перевозки грузов в контейнерах. Летом 1978 г. реактивный «грузовик» Ил-76Т тоже вышел на международные линии. С его появлением в гражданской авиации резко повысилась оперативность грузоперевозок. Этот большегрузный самолет, способный благодаря рампе «брат» с земли грузы и самоходную технику и эксплуатироваться с грунтовых аэродромов, прочно занял лидирующие позиции в мировой авиатранспортной системе.

В ходе эксплуатации на Ил-76 выявлялись и устранялись конструктивно-производственные недостатки. Так, на одной из машин Аэрофлота при заходе на посадку в зарубежном аэропорту произошла самопроизвольная уборка части закрылков с одной стороны крыла из-за обрыва трансмиссии в месте соединения углового редуктора и редуктора винтового подъемника. Самолет вошел в большой крен со скольжением и потерял несколько сот метров высоты. Тем не менее экипаж не растерялся и, вовремя распознав отказ, убрал закрылки и благополучно приземлился. Трансмиссия на всех ранее выпущенных и строящихся самолетах была доработана.

Специалисты той же компании обнаружили, что ресурс обтекателей монорельсов выпуска закрылков не соответствует декларированному, не помогло даже их усиление. Попытка устранить дефект не увенчалась успехом, и единственным путем обезопасить экипаж и машину до сих пор остается скрупулезный осмотр обтекателей.

В июле 1979 г. Ил-76 Центрального управления международных воздушных сообщений совершил первый межконтинентальный рейс на Кубу через Атлантику. В 1980 г. пришло время ремонтировать первые серийные Ил-76Т. Этим и по сей день занимается Быковский авиаремонтный завод № 402. Самый первый Ил-76Т СССР (РА) — 76504 в 2001 г. еще эксплуатировался в авиакомпании «Абакан-Авиа».

Осенью 1983 г. в Министерство гражданской авиации обратилось руководство Госкомгидромета с просьбой организовать доставку груза зимовщикам на дрейфующую станцию «Северный полюс-25», оказавшимся в катастрофическом положении на расколовшейся льдине, находившейся вблизи берегов Канады. Для этого выделили Ил-76ТД (СССР — 76473, командир М. Кузнецов). На подготовку ушло десять дней, и 6 декабря экипаж вылетел в Ленинград. После загрузки последовали тренировочные полеты (с десантированием) до Магадана и Певека. 8 декабря грузы сбросили на льдину шириной около 150 м с высоты около 50 — 100 м с парашютами и без них в условиях полярной ночи. Была решена задача, до этого посильная лишь военным, причем с совершенно не приспособленного для этих целей

гражданского воздушного судна. Главная заслуга в этом, безусловно, принадлежала штурману И. Абдуллаеву.

В ноябре 1985 г. на Ил-76ТД СССР — 76479 выполнили технический рейс из Москвы в Ташкент, ставший тренировочным перед полетом в Антарктиду. Спустя три месяца, 18 февраля 1986 г., начался перелет на южный континент. Маршрут из Москвы проложили через Ленинград, Ларнак (Каир), Джибути, Мапуту, антарктические станции Молодежная и Новолазаревская. Груз был успешно доставлен зимовщикам. Это была первая посадка в Антарктиде столь тяжелого самолета.

Регулярные полеты по трассе Москва — Дели начались 5 октября 1986 г. А с 22 декабря 1986 г. по 7 января 1987 г. экипаж летчика-испытателя С.Г. Близнюка на Ил-76МД (СССР — 76623) доставлял грузы на дрейфующие станции СП-27 и СП-28, сбрасывая их на парашютах.

Ил-76, участвуя в миротворческих и гуманитарных акциях, получил широкую известность в мире и по-прежнему считается одним из самых популярных грузовых самолетов. Ему довелось участвовать и в различных вооруженных конфликтах, причем нередко оказываясь в экстремальных ситуациях.

В период войны в Афганистане туда летали не только военные, но и гражданские Ил-76. 27 марта 1990 г. в четырех километрах от взлетно-посадочной полосы в Кабуле разбился Ил-76МД, унеся жизни восьми членов экипажа Аэрофлота, арендовавшего самолет у военных. Менее чем через три месяца, 12 июня при заходе на посадку в Кабуле в Ил-76МД СССР — 86905 Узбекского управления гражданской авиации попала ракета «Стингер». На борту самолета находились 55 т керосина. Несмотря на вырванный взрывом фрагмент фюзеляжа размером 2 на 1,5 м, «вырубившуюся» левую группу двигателей, начавшийся пожар и не выпускавшееся шасси, машина села на фюзеляж, продемонстрировав отличную живучесть. Разумеется, немалый вклад в такую «удачу» внес экипаж А. Касаткина. Непонятно одно: почему в воюющую страну посылали экипажи гражданской авиации на военных самолетах?

После распада Советского Союза образовалось несколько сотен авиакомпаний, главной целью которых стало получение максимальной прибыли. Спрос на пассажирские авиаперевозки резко упал, чего не скажешь о грузовых. Основным транспортным самолетом тогда был Ан-12. В гражданской авиации СССР в 1992 г. числилось значительное количество «анов», но их не хватало, и военно-транспортная авиация стала сдавать в аренду свои Ан-12, назначенный ресурс которых довольно быстро выработывался.

Этих машин хватило ненадолго, и постепенно Ил-76 стали вытеснять «аны» из авиакомпаний. Единственным источником пополнения парка гражданских самолетов в условиях фактического паралича самолетостроения стала военно-транспортная авиация. Стремление компаний всеми способами увеличить прибыль привело к участвующим нарушениям правил эксплуатации воздушных судов и, как следствие, — к авариям и катастрофам.

Так, 5 апреля 1996 г. из-за ошибки экипажа, уклонившегося от заданного маршрута и преждевременно снизившегося в облаках до опасной высоты и проигнорировавшего неоднократные срабатывания зуммера прибора предупреждения об опасном сближении с землей, привела к катастрофе Ил-76ТД авиакомпании «Красноярские авиалинии» на Камчатке. Самолет врезался в сопку в 40 км от аэропорта Елизово и был погребен под снегом сошедшей лавины. 13 июля 1998 г. самолет Ил-76 (название владельца не сообщалось) вскоре после взлета во время уборки закрылков неожиданно перешел в снижение и столкнулся с поверхностью Красного моря в районе Рас-аль-Хайма. Расследование показало, что машина была перегружена на 20 т, а аварийную ситуацию усугубили неадекватные действия экипажа. Можно назвать еще немало подобных случаев.

Последняя трагедия с российским Ил-76 имела место 31 января 2003 г. на Восточном Тиморе. Но здесь жадность была ни при чем. Экипаж сделал три захода на посадку в условиях крайне плохой видимости и во время четвертой попытки рухнул в джунгли примерно в 4 км от аэропорта Баука.

Пик интенсивности использования Ил-76 пришелся на 1993 г.: общий налет на среднесписочный самолет составил 792 ч, после чего он начал медленно и верно снижаться до отметки 438 ч в 1998 г. К этому времени в гражданской авиации России числилось 170 Ил-76.

Постоянное удорожание топлива на фоне низкой экономичности двигателей Д-30КП и ужесточение экологических требований ИКАО привели к тому, что себестоимость перевозки грузов на Ил-76 резко возросла и спустя десять лет вдвое превысила аналогичный показатель для американского самолета Боинг 747. В итоге резко сократилась география применения «илов», прекратилась и «утечка» их из военно-транспортной авиации в авиакомпании. Казалось бы, сам бог велел срочно приступить к модернизации машин, но не тут-то было. Примеру «Волги — Днепра» пока никто не последовал. Парк Ил-76 российских авиакомпаний, достигший в 2002 г. своего пика (181 самолет), неуклонно сокращается.

В 2003 г. в нем насчитывалось 168 машин, а в 2004 г. — только 128. При этом следует учитывать, что далеко не все они находятся в эксплуатации.

ЗА РУБЕЖОМ

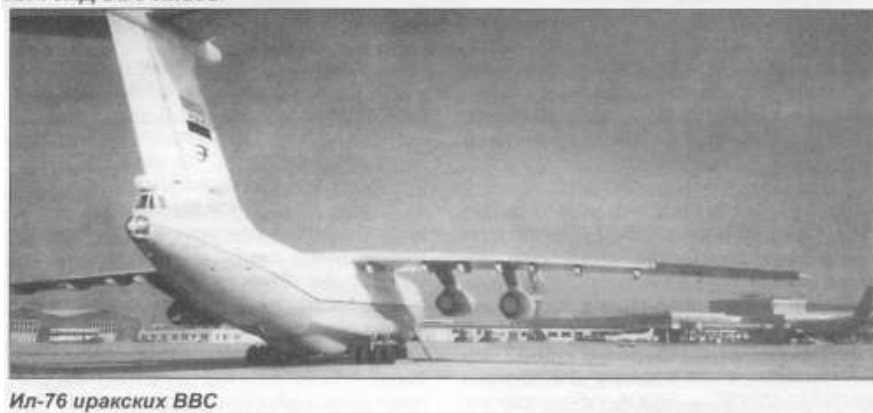
Если количество «илов», оставшихся после распада СССР, на просторах СНГ еще поддается учету, то точно не известно, сколько их оказалось в дальнем зарубежье. Только в арабских странах находится свыше 100 Ил-76.

Первыми импортерами «илов» стали Ирак и Индия, затем к ним присоединились и другие страны. Эксплуатация Ил-76МД в индийских ВВС началась в 1985 г. Индия приобрела 30 машин и сформировала из них две эскадрильи; поставки 17 самолетов по первому заказу завершились в 1989 г.

В январе 2007 г. на вооружение 44-й эскадрильи индийских ВВС поступил первый Ил-76МД, прошедший модернизацию в России. С машины сняли кормовую пушечную установку, обновили приборное оборудование и установили навигационную систему TACAN. Индия располагает также шестью заправщиками Ил-78МКИ, на которых летает 78-я эскадрилья. Два из них в 2004 г. участвовали в совместных с США учениях «Коул тандер» на Аляске.



Ил-76МД ВВС Индии



Ил-76 иракских ВВС

Ирак закупил первые Ил-76 еще в 1970-х гг. Иракские экипажи проходили переучивание в Иваново. Эти машины использовались в ходе ирано-иракской войны. Три из них были переделаны в самолеты ДРЛО.



После развала Советского Союза немало самолетов этого семейства оказалось в Беларуси и Украине. Есть они в Молдавии, Азербайджане и Узбекистане. Украине, например, досталось около 170 «грузовиков» — почти две дивизии.

Ненужные военным самолеты сдавались в аренду всем желающим, но лишённые должного ухода машины быстро пришли в негодность. Когда Ил-76 закончились, в дело пошли также доставшиеся украинцам Ил-78, поскольку боевых самолетов, нуждавшихся в их услугах, если не считать Су-24М, в ВВС Украины не оказалось. Сейчас в украинских ВВС имеется один полк, укомплектованный Ил-76 — 25-й втап в Мелитополе. Недавно поступило сообщение о продаже двух украинских Ил-78 в США. Один

из них в мае 2006 г. после ремонта уже перегнали на базу Форт-Уорт. Зачем американцам понадобился этот самолет, не сообщается.

Переговоры о приобретении Китаем 35 — 40 самолетов Ил-76МД начались еще в 2001 г. Цена Ил-76 — это коммерческая тайна, но по некоторым оценкам она колеблется от 15 до 25 млн. долларов. В 2005 г. Китай заказал Ташкентскому авиазаводу 30 самолетов Ил-76МД, и контрактом была оговорена сумма сделки. Поскольку основным поставщиком комплектующих изделий для этой машины является Россия, то вскоре стало ясно, что реализация контракта приведет к значительным убыткам российской стороны. В настоящее время предпринимаются попытки урегулировать этот вопрос и выполнить китайский заказ. Сейчас ВВС Китая обладают 30 Ил-76; они принимали участие в военных учениях «Мирная миссия» в 2005 г. и 2007 г.

В настоящее время девять Ил-76 и шесть Ил-78 имеют ВВС Алжира, четыре Ил-76 состоят на вооружении в Анголе, три — в Йемене, два — на Кубе, 25 — в Ливии, четыре — в Сирии. Три машины по лизингу эксплуатируются в ОАЭ. Довольно много самолетов принадлежит гражданским авиакомпаниям разных стран.

За рубежом тоже не обходится без летных происшествий. Так, 24 мая 1991 г. в Иране разбился болгарский Ил-76ТД. Из-за полной выработки топлива самолет не долетел до полосы около 10 км. 12 ноября 1996 г. в Индии ночью в воздухе столкнулись казахский Ил-76 и саудовский Боинг 747. В итоге погибли 349 (по другим данным, 372) человек. 18 февраля 2003 г. в 35 км от города Керман (Иран) упал Ил-76.

В результате катастрофы, по сообщениям зарубежной печати, погибли 302 человека, в том числе высокопоставленные иранские чиновники.

Немало трагических случаев отмечено в украинских авиакомпаниях. Первая катастрофа украинского «ила» произошла 6 июня 1996 г. в аэропорту Киншасы (Заир, ныне Конго). Причиной трагедии самолета компании «Хасеба» стали предельная изношенность машины и плохая видимость. 4 марта 2004 г. в Шри Ланке разбился Ил-76ТД украинской авиакомпании «Азов Авиа». Как показало расследование, самолет начал разбег, не выпустив механизацию крыла. Таким приемом, нарушая инструкцию, иногда пользуются экипажи, чтобы быстрее набрать скорость при разбеге, выпуская закрылки лишь перед отрывом. В итоге, самолет коснулся крылом полосы, сошел с нее и, отделившись от земли, рухнул за пределами аэродрома...

Спустя два месяца 18 мая в районе города Урумчи (на северо-западе Китая) вскоре после взлета, едва набрав высоту 100 — 150 м, потерпел катастрофу Ил-76ТД (4К-AZ27) азербайджанской авиакомпании «Силк Вей», выполнявший рейс из Урумчи в Баку.

В 2005 г. за рубежом потеряли еще два Ил-76ТД. Первый из них, построенный в 1984 г. и принадлежавший авиакомпании «Эйр Уэст» (опознавательный знак ST-EWB), потерпел катастрофу 3 февраля, унеся жизнь семи человек, включая украинский экипаж. По мнению специалистов, причиной могла стать нехватка топлива. Другой «ил», арендованный у молдавской авиакомпании «Транспортные авиалинии» (ER-1BR), упал ночью 23 марта вскоре после взлета из аэропорта Мванза (Танзания). Самолет со взлетной массой, близкой к максимальной, набрал высоту около 30 м и на скорости 300 км/ч рухнул в озеро Виктория в 7,5 км от аэродрома. По мнению специалистов, причиной падения стало значительное снижение тяги двигателей из-за резкого увеличения температуры воздуха над озером. Возможно, этому способствовало и расположение аэродрома высоко над уровнем моря, нельзя исключать и вертикальные порывы воздуха.

Последняя трагедия с Ил-76 произошла 23 марта 2007 г., когда самолет белорусского предприятия «Авиакомпания Трансавиаэкспорт» (EW — 78849), выполнявший полет из Могадишо в Джибути, был сбит вскоре после взлета. Ил-76 упал в 8 — 10 км от международного аэропорта столицы Сомали. По свидетельству очевидца, у машины «в воздухе взорвалось крыло», а затем произошел мощный взрыв при столкновении с землей. Все 11 членов экипажа (командир И.Л. Вашкевич) погибли.