

Авиация и космонавтика 1997 07

ИЛ-18: СОРОК ЛЕТ В НЕБЕ, ЛЕТАЮЩАЯ ЛЕГЕНДА 267-ГО

Алексей ВУЛЬФОВ



Если сказать сведущему человеку: "Недавно летал на Ил-18", то в ответ непременно встретишь резонное недоумение: "Как, разве они еще возят пассажиров? Вы не ошиблись? Ведь их уже лет десять, как нет на трассах".

Да, летают и возят пассажиров. И в этом материале хотелось бы рассказать об эксплуатации одного из последних Ил-18, перевозящих пассажиров в регулярном воздушном сообщении.

Вряд ли нужно подробно повествовать просвещенным читателям журнала об историческом значении самолета Ил-18. Ограничимся лишь кратким историко-техническим обзором с учетом информации конкретно о самолете № 74267.

* - первый полет самолета Ил-18 состоялся 4 июля 1957 г.

НЕКОТОРЫЕ АКЦЕНТЫ

Ил-18 - это, бесспорно, самый массовый самолет "Аэрофлота" в своем классе, и при том самый рентабельный. Именно сочетание данных свойств стало решающим условием того, что из всех своих "ровесников", меньших или больших по размерам - Ан-10, Ту-104, Ту-114, Ту-124, то есть реактивных пассажирских машин первого поколения с ГТД, только Ил-18 по сей день летает, причем в самых различных модификациях и в самом различном применении.

Несмотря на значительную массовость (в 1970 году на Ил-18 в "Аэрофлоте" было выполнено 39,8% общего (!) объема перевозок, эксплуатация Ил-18, особенно на раннем этапе, не была столь уж безупречной, имелись серьезные проблемы, издержки. Главная из них - частые отказы двигателей АИ20, особенно модификации АИ20К, что иногда приводило к катастрофам - скажем, в случае сильного пожара двигателя или невозможности по какой-либо причине флюгирования его винта. Это - наиболее типичная и, пожалуй, единственная серьезная жалоба летчиков на самолет Ил-18.

Пассажиры изнуряли сильный низкочастотный шум, достигающий в зоне винтов до 118 Дб, вибрации и отсутствие наземного кондиционера в связи с отсутствием ВСУ - последнее делало самолет

неконкурентоспособным с западными турбореактивными машинами при его эксплуатации в "жарких странах". Как правило, разного рода именитые особы (в те годы в народе их называли "шляпы" из-за неперемного наличия данного головного убора), да и просто опытные пассажиры всегда стремились разместиться в третьем, самом тихом, уютном и к тому же имеющем персональный туалет салоне самолета, если только это не была модификация "Б" со своим знаменитым диваном в хвосте, овеванным в мире авиации столькими легендами...

Тем не менее, после Ли-2 и Ил-14 полет на Ил-18 для авиапутешественников оказывался ощутимо более комфортабельным, да к тому же вдвое более коротким. Кроме того, Ил-18 прослыл среди обывателей "самым надежным самолетом", что, в принципе, и подтвердилось в жизни, - уж в сравнении с Ту-104 и Ан-10 - точно! Комфарту пассажиров способствовали удачная компоновка кресел 2+3 и, при количестве до 100, широкий шаг их установки, гармоничность отделки салона (на машинах "Ил" уют вообще какой-то особый, действительно сугубо ильюшинский), изолированность всех трех салонов и отсутствие, таким образом, эффекта "сигары", большой гардероб. Не летавший высоко Ил-18, хоть и больше, чем "Ту", подверженный болтанке, при этом не создавал пассажиру проблем, связанных с "высотой" в кабине, перепадами давления, качеством воздухообмена и вентиляции в салонах; воздух в салоне Ил-18 на любых высотах практически земной, в отличие от весьма сухого воздуха на "Ту". Говоря о преимуществах Ил-18 для пассажиров, не следует забывать о тогдашней норме бесплатного провоза багажа 30 кг, а не 20, как сегодня.

В 1973 году, когда уже летали с пассажирами первые Ту-154, самолеты Ил-18 лидировали в своем классе по средней дальности беспосадочного полета, имея при том самую низкую стоимость летного часа - 560 рублей у Ил-18 против 660 у Ту-134, 810 у Ту-104 и 1340 у тогдашнего Ту-154. Самой эффективной оказалась модификация Ил-18Д с более совершенными двигателями АИ20М и значительно увеличенной дальностью полета, достигавшей пределов 4500-6500 км в зависимости от загрузки. По иронии судьбы, все эти преимущества абсолютно не устарели и сегодня: достаточно сравнить среднечасовой расход топлива у самого экономичного в этом классе Ту-154М, равный примерно 4500 кг/ч, с примерно 2000 кг/ч у Ил-18Д! В наши дни, когда каждая тонна керосина на счету, а способных позволить себе летать при нынешних тарифах немного, такое сопоставление весьма, думается, любопытно.

По средней коммерческой загрузке Ил-18 уступал лишь "Туполеву-104", да и то микроскопически: скажем, в том же 1973 году 8006 кг против 8039 кг соответственно.

Ил-18 летал на всех, включая международные, воздушных трассах "Аэрофлота", эксплуатировался во многих авиакомпаниях "братских" государств. В СССР за сорок лет он перевез миллионы людей на черноморские курорты, в Среднюю Азию и Казахстан, в Сибирь и на Дальний Восток, однако наиболее ярко проявил себя Ил-18 в районах Крайнего Севера, где долгое время был воистину незаменим (не вполне заменим и сегодня). Работа Ил-18 на Севере - это не только эпоха в истории самолета, но и во всей истории развития отечественной гражданской авиации. Здесь остановимся подробнее.

В ЗАПОЛЯРЬЕ И В АНТАРКТИКЕ

Решающими факторами успешной эксплуатации Ил-18 в северных районах стали:

- хорошее навигационное обеспечение самолета;
- большой запас по дальности полета, облегчавший решение проблемы ухода на запасной аэродром;
- сравнительно небольшая посадочная масса (не более 52,6 т) и высокая проходимость, позволявшие садиться на малоподготовленные аэродромы, в т.ч. на ледовое покрытие (посадки Ил-18 на лед Колымы в Черском совершались вплоть до завершения регулярных рейсов туда из Москвы, то есть до 1980-х гг.
- небольшие посадочная скорость (235 км/ч) и пробег при посадке (при посадочном весе 52,6 т не более 1020 м), позволявшие совершать посадку как при очень плохой видимости, так и на короткие и узкие ВПП;
- наличие системы автоматического захода на посадку до ВПР;
- способность совершать длительный устойчивый полет и уход на второй круг при отказе одного из четырех двигателей (имелись случаи аварийных полетов и на двух двигателях, причем для экипажей

вплоть до 1980-х г.г. была обязательной опаснейшая тренировка - полет на двух двигателях, работающих на одном крыле, что порой кончалось катастрофой;

- достаточная прочность конструкции.

Самолет высоко ценили не только летчики за простоту пилотирования, много прощавшую летчику, несоизмеримую по пилотажной динамике с реактивными машинами, но и штурманы, рабочее место которых, в сравнении с другими пассажирскими самолетами тех лет, на Ил-18 обустроено наиболее удачно. В навигационном оснащении Ил-18 следует особо отметить курсовую систему КС-6, навигационную систему "Омега", устройство АНУ, едва ли не самый лучший отечественный локатор РПСН-3 (отлично "рисующий" землю и при том позволяющий самолету, по словам внуковского ветерана Б.И.Непытаева, маневрировать в грозу в облаках, словно в темноте, но... в собственной квартире), радиокompас АРК-11, радиосистему ближней навигации РСБН-2 - все это по совершенству мало отличается от куда более поздних аналогичных устройств и систем. Вообще навигационное оснащение Ил-18 - один из ярчайших примеров того, что он проектировался С.В.Ильюшиным как сугубо гражданский, так сказать - гуманный самолет.

Конечно, безориентирная местность Крайнего Севера, небольшая скорость полета, отсутствие в 1960-70-е годы надежного наземного радиолокационного контроля заставляли штурманов на Ил-18 изрядно потрудиться в заполярных рейсах. В ход шли всполохи на экране локатора от заветных брошенных барж, сотен пустых железных бочек, разбросанных у буровых, и т.п. Бывало, что от Норильска до Чокурдаха штурман при сильном сносе не отрывался от "сапога" - так звали индикатор локатора и навигационной линейки НЛ-10 целые часы при полнейшем молчаливом к себе почтении всего экипажа, не без волнения ждавшего, пока штурман оторвет лоб от "сапога" и выкрикнет: "Курс такой-то!" или "На курсе". Воистину штурманы тех лет считали быстрее современного калькулятора.

Вплоть до 1980-х г.г. ничего лучшего Ил-18 на северных трассах не появлялось. В 1987 году на Ил-18 еще выполнялись рейсы Москва-Игарка-Тикси-Чокурдах, Москва-Хатанга-Тикси. А вообще кроме указанных заполярных аэропортов Ил-18 летали в Амдерму, Анадырь, Батагай, Магадан, Мыс Шмидта, Норильск, Певек, Черский. Несомненно, ведущими мастерами таких полетов были первопроходцы - летчики Внуково. Ветеранам памятли труднейшие посадки в пургу, бывшие эстафеты в Амдерме, Тикси, Чокурдахе. Невольно вспоминается знаменитая песня А.Городницкого:

Ходит за ангарами

северная вьюга, В маленькой гостинице

пусто и темно...

Лишь в январе 1981 года все Ил-18 были переданы из Внуково во вновь формируемый Домодедовский отряд. Один Ил-18, принадлежащий 235-му отряду, эксплуатировался в регулярных рейсах на Краснодар и Петербург вплоть до 1995 года; до ноября 1996 года из Внуково регулярно летал Ил-18 авиакомпании "Мадина" рейсом ИЯ-1094 в Сургут, а на внуковском перроне базировался самолет №75411 с инициалами "НПП Мир".

Все перечисленные достоинства стали решающим условием того, что Ил-18 оказался не только самым лучшим арктическим, но и антарктическим авиалайнером. Эта страница его истории опять-таки увенчана, внуковским самолетом и внуковскими экипажами, привыкшими летать в сложных климатических условиях.

В книге А.Н.Пономарева "Авиаконструктор С.В.Ильюшин" читаем: "Когда был построен Ил-18Д, представилась возможность навести "воздушный мост" в Антарктиду по западному маршруту до станции Молодежная. Первый перелет по западному маршруту был проведен под руководством заслуженного пилота СССР Б. Д. Грубия 10-13 февраля 1980 года. Самолет пилотировали сменные экипажи Е. П. Бунчина и А. Н. Денисова. За 26 летных часов Ил-18Д пролетел по маршруту Москва-Одесса-Каир-Аден-Мапуту-Молодежная 16000 км. С 1981 года этот же самолет №74267 стал совершать рейсы по смене вахт антарктических экспедиций из Ленинграда".

Когда-то, читая обо всем этом в книге А.Н.Пономарева, автор даже представить себе не мог, что много лет спустя ему доведется слетать именно на самолете с бортовым номером 74267 из Домодедово в Хатангу в качестве служебного пассажира.

Однако, прежде чем начать разговор непосредственно о самолете 74267, позволим себе небольшое лирическое отступление, без чего любой разговор об Ил-18 для автора, увы, невозможен. А именно уточним, что эти самолеты являются объектом большой ностальгии и у летчиков, для каждого из которых работа на Ил-18 стала серьезным этапом в профессиональном становлении» и у тех авиа-пассажиров, которые помнят "старый Ил", самолет своей молодости, особенно, конечно, у жителей Заполярья. И даже в искусстве отражен образ Ил-18: его можно увидеть во многих кинокартинах 60-х годов; о трудном полете на Ил-18 рассказывает замечательная, очень смелая по застойным временам повесть Юрия Ярового "Особый случай", по ее мотивам снят художественный фильм "Размах крыльев" . Даже в классике бардовской песни Ил-18 оказался отражены строки известной песни Юрия Визбора:

"... и команду такую:

"Винты на упорГ отдавал бы, как Бог,
домодедовской ночью

Итак, Домодедово. 12 мая 1996 года. Стоянка 22. Борт 74267.

СУДЬБА 267-ГО

Судьбы самолетов весьма близки судьбам людей. Биография 267-го - это судьба, это сюжет.

Самолет Ил-18Д №74267 был построен 27 ноября 1968 года на заводе "Знамя труда" в варианте правительственного салона (заводской регистрационный номер 188011105). Так как Ил-18 были весьма почитаемы генсекком Л.И.Брежневым, другие члены правительства тоже предпочитали для персональных надобностей самолеты именно этого типа. По некоторым данным, вплоть до поступления в 1979 году из 235-го отряда во Внуковское производственное объединение, 74267-й был самолетом-салонном Ю.В. Андропова. Именно этим фактом обусловлено то, что сегодня 267-й имеет больший остаток ресурса, чем любой из домодедовских Ил-62М: самолеты-салоны, как известно, более стоят, чем летают.

Конструктивно 74267-й, будучи модификацией "Д", обладал большой дальностью полета благодаря значительному запасу топлива - 24 000 кг. Из Внуково его с небольшим налетом (около 5000 часов) передали на завод для переоборудования в антарктический вариант. В результате переоборудования на самолете были установлены:

1. Оборудование для геологической разведки.
2. Астрокомпас, секстант.
3. Инерциальная система навигации.
4. Дополнительные источники питания (генераторы).

С указанными конструктивными изменениями и состоялись те самые антарктические перелеты, о которых говорилось выше.

В 1984 году география полетов в СССР Ил-18 значительно сократилась в связи с заменой их самолетами с ТРД. Тому причиной была не только выработка ресурса у большинства машин, но и брошенный с высот тогдашнего МГА лозунг "К винтам возврата нет!", погубивший заодно и Ту-114 (судя по развитию мировой гражданской авиации, этот лозунг оказался верным лишь применительно к дальне- и среднемагистральным самолетам). Кроме того, объективные требования прогресса, в связи с бурным ростом перевозок выражавшиеся в те времена в стремлении летать быстрее и возить больше, не вполне умещались в возможностях старого "Ила".



Февраль 1980 г. Борт 74267. Прилет во Внуково из Антарктиды (фото из архива Е.Бунчина).



1997 г. Ил-18 в аэропорту Домодедово

Тем не менее, 267-й продолжал состоять на службе в Домодедово. Дальнейшие факты его летной биографии убедительно говорят о поразительной всеядности самолета Ил-18.

В 1989 году самолет летал на геологической и рыбной разведке на Шпицбергене и на Сахалине. В таких полетах, длившихся по 11 часов, летчики часто снижались до предельно малых высот, что требует высокого профессионализма летного и обслуживающего состава. Трудно сказать, на каком еще большом

пассажирском самолете с ГТД можно выполнять подобное. В этих полетах отличились экипажи домодедовских командиров Э.А.Борисова, Е.В.Винокурова, Н.И. Косарева, А.А.Яника и др.

В 1990-1992 годах в дальневосточных российских экономических зонах Тихого Океана самолет боролся с браконьерами. ***

В Сомали во время гражданской войны 1993 года 267-й служил в качестве воздушного моста между воюющими сторонами (северным, просоветским, и южным, проамериканским Сомали), летая порой при +50°C. Кстати, только на Ил-18 можно было, взлетая при такой температуре, лавировать между кранами морского порта (это не сказка!). Таков лишь краткий перечень событий в жизни 267-го, каждого из которых хватит на целую книгу из серии "Приключения".

(*** 74267 никогда не летал на рыбразведке и контроле морской экономической зоны, эти работы выполняли домодедовские самолеты Ил-18ДОРР: 74268 и 75462 – прим. редактора)

ИЛ-18 ЕЩЕ ЛЕТАЮТ!

После столь бурных летных событий 267-й в конечном итоге попадает на стезю, к которой, казалось, никак не могло быть возврата - а именно начинает вновь возить пассажиров из Домодедово. Надо отдать должное руководству компании "Домодедово", вовремя сориентировавшемуся в нынешних экономических условиях, когда пассажиров летает мало, а керосин дорогой. В результате самолеты Ил-18 на первом месте по рентабельности среди всех самолетов "Домодедово".

Сегодня в Домодедово эксплуатируются два "брата" - 74267-й и его коллега 74268-й, тоже Ил-18Д и тоже бывший салон. Можно вполне уверенно заявить, что это последние в России Ил-18, занятые перевозкой пассажиров в регулярном воздушном сообщении.

Надо отметить, что интерьер 268-го выглядит привлекательнее, чем у 267-го, который ремонтировался у военных. При последнем ремонте на авиазаводе в Быково 74268-й был приведен в замечательное косметическое состояние: прямо-таки международный стандарт! Автору довелось слетать на 268-м в июле 1996 года в Анапу. Интересно было наблюдать, как родившийся было на лицах пассажиров испуг при виде винтов и прочих соответствующих причиндалов сменялся в салоне приятным удивлением. А 267-й - типичная рабочая лошадка без всяких прикрас.

Оба самолета в августе 1996 года, то есть в месяц пика перевозок, работали на износ. Пилоты 4-й эскадрильи Домодедово, работающие на Ил-18, налетали по 90 часов! Каждый день, кроме четверга, один из "Илов" улетал в Баку, а другой "Ил" три раза в неделю летал в Анапу и два раза в неделю - в Хатангу. Что и говорить: работа, практически не допускающая сбоев. По приведенному коммерческому графику видно, что "старым Илам" в Домодедово доверяют.

Благодаря благосклонности руководства авиакомпании "Домодедово" к истории авиации автору удалось, как уже говорилось, слетать на 267-м в Хатангу и произвести в полете видеосъемки для последующего производства фильма об Ил-18. Выбор именно такого рейса диктовался тем, что он должен был пройти по "родной" для Ил-18 заполярной трассе.

Экипаж возглавлял командир корабля Николай Иванович Косарев - одного из домодедовских ветеранов, всю жизнь отлетавшего на Ил-18. Спокойствие и профессиональная уверенность этого человека необычайно гармонируют неким аналогичным свойствам самолета, который он пилотирует. Спасибо этому человеку за помощь и очень интересное общение.

После многочисленных полетов на Ил-86 и Ту-154 "творческая встреча" с Ил-18 позволила как бы окунуться в мир совсем другой, ушедшей, если можно так выразиться - старомодной авиации. На Ил-18 все не спеша: чтение карты, запуск двигателей, разбег, набор высоты, скорость полета, перемещение от РНТ к РНТ, особенно в Заполярье. Во всем ощущается основательность. Обычная вертикальная скорость - 5-7 м/с, скорость в наборе высоты 450 км/ч, на эшелоне истинная - 630 км/ч при нормальных условиях.

Все бы замечательно на Ил-18, если бы не мощный однотонный рев винтов в первом и в начале второго салона, изматывающий больше болтанки и вибрации. В третьем же салоне тихо и чувствуешь себя там очень уютно.

В рейсе ЕЗ-379 Москва-Хатанга 17 тонн керосина при 90 пассажирах на борту и 1 т груза позволяют на Ил-18 при необходимости легко уйти от ВПП Хатанги на запасной в Норильск или Игарку, и даже до Нового Уренгоя хватит. В аналогичной ситуации на Ту-154М нужно было бы заправить 29 тонн керосина. На обратном пути, опасаясь гроз, экипаж взял топлива с запасом - аж на целых 500 кг больше заданного: почти лирическая подробность...

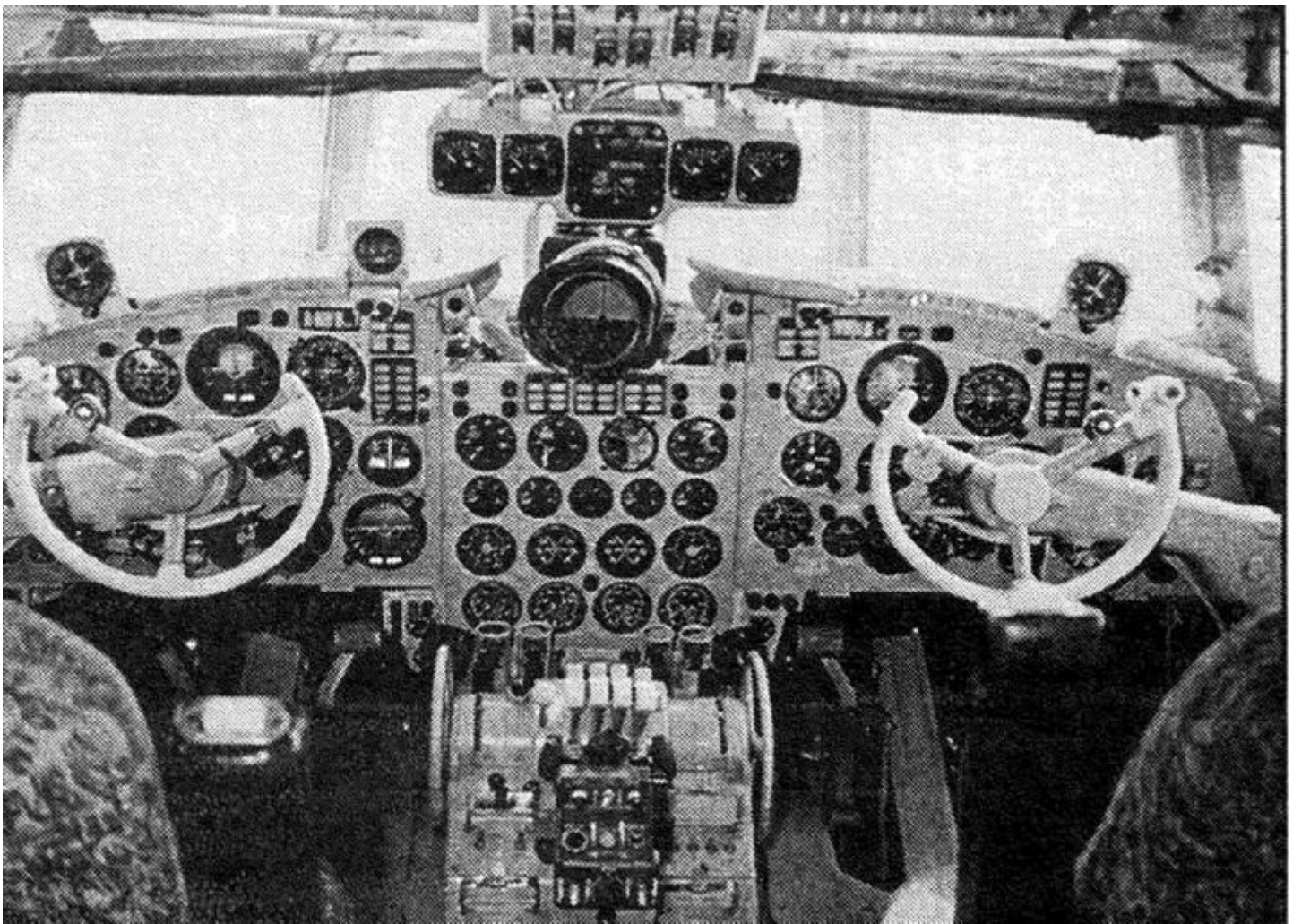
В то же время на Ил-18 командир меньше боится перелета при посадке, чем его коллега на Ту-154 (при одинаковой длине полосы): ведь пробег совсем невелик. Над ВПП Ил-18 идет на высоте 1 метр, как влитой.

Вероятность катастрофы, происшедшей в августе 1996 года на архипелаге Шпицберген, была бы минимальной, если бы там заходил Ил-18, а не Ту-154: меньшая скорость на заходе, большая энерговооруженность и маневренность наверняка позволили бы командиру "вытащить" самолет и избежать столкновения с горой.

Сейчас на самолете №74267 установлена аппаратура спутниковой навигации КЛН-90, идентичная устанавливаемой на Ту-154, Ил-62, Ил-86. Она позволяет постоянно располагать сведениями об истинном курсе и положении самолета, значительно упрощает все без исключения навигационные операции. С такой аппаратурой штурману уже не надо выискивать на локаторе баржи или бочки. Аппаратура КЛН, наряду с футомером и двумя дополнительными индикаторами ГПК на досках пилотов - то небольшое, что отличает кабину 267-го от кабины типичного Ил-18 шестидесятых годов. Рабочее место штурмана Ил-18, как и на самолетах Ил-14, Ил-62, изолировано, имеет столик, панель приборов, индивидуальное освещение, индивидуальный локатор и пульт КЛН. Значительную часть радиопереговоров, равно как и чтение карты контрольных проверок берет на себя радист, в ведомстве которого также находится вся энергетика. Он тоже имеет отдельный столик, кресло и пульт справа по полету.

По сей день в кабине 267-го сохранились родные "рогульки" штурвалов. Когда-то такие, снятые со списанных самолетов Ил-18, дарили на память летчикам, уходившим на пенсию.

Антарктическая аппаратура в первом салоне демонтирована, однако каркас ее сохранился, используется для нужд обслуживающего персонала как импровизированные гардероб и багажная полка. Из-за наличия этого каркаса первых двух правых рядов кресел 1В-Д, 2В-Д на самолете нет.



Кабина пилотов и салон Ил-18



Ввиду нестандартной компоновки кресел на борту 267-го могут разместиться 102 пассажира.

У самолета №74267 над средним иллюминатором первого салона правее продольной оси самолета стоит заглушка на месте демонтированного секстанта аппаратуры астронавигации. Такой заглушки нет у 268-го,

В Хатанге при подготовке к обратному вылету довелось присутствовать при прогреве двигателей АИ-20М от наземного источника тепла (там было -19 после московских +27). Во время этой доисторической процедуры самолет очень гармонично вписывался в снежный заполярный пейзаж, словно отодвигая присутствием своего силуэта все окружающее лет на двадцать назад.

Самолет перекрашен по стандарту окраски, нанесения эмблем и опознавательных знаков, принятому в авиакомпании "Домодедово". Однако суть старой окраски - синяя полоса по фюзеляжу и вообще сочетание белых, синих и красных тонов, к счастью, сохранены (что, увы, не скажешь о большинстве нынешних гражданских самолетов России, напоминающих то ли канареек, то ли букет каких-то жгучих ядовитых цветов).

Есть основания допустить факт того, что самолет Ил-18Д №74267, как и его "брат" №74268 на трапециевидных крыльях с помощью своих ревущих двигателей силою винтов влетят в двадцать первый век.

Автор материала, как и все любители авиации, выражает надежду на то, что по окончании легендарной службы исторический самолет №74267 будет сохранен, как памятник, мемориал со всемерным обеспечением ему охраны и поддержания в хорошем состоянии. А 74268-й мог бы стать летным экземпляром для использования его на киносъёмках, авиасалонах и других авиационных действиях. Пока обеспечить все это еще не поздно. Тем более, что речь идет об уникальном самолете-ветеране, выдающемся достижении отечественной авиации - об Ил-18.

Автор и редакция выражают глубокую благодарность за помощь в подготовке материала ветеранам авиации, бывшим командирам Ил-18 Евгению Петровичу Бунчину, Сергею Викторовичу Брюзгину, Борису Ивановичу Непытаеву, Борису Георгиевичу Скадину, а также инженеру ДПО ГА Борису Михайловичу Михлину и отделу маркетинга ДПО ГА.

ПРИМЕЧАНИЕ РЕДАКТОРА

Летом 1992 года мне посчастливилось в составе делегации от Всероссийского общества Авиастроителей побывать в США. Каково же было мое удивление, когда выяснилось, что полетим мы на Ил-18! Недостаток финансирования не позволял нам запрашивать топливо в зарубежных аэропортах. Поэтому лететь пришлось через Такси и Анадырь. Затем таможенная посадка на Аляске и бросок через Канаду в далекую Аризону, расположенную на границе с Мексикой. Интересно было наблюдать реакцию американцев на столь "допотопный" самолет. На следующий день об Ил-18 писали все газеты, не забыв упомянуть, что еще тридцать лет тому назад на таком самолете в США прилетал Никита Сергеевич Хрущев. Но каково же было удивление аэродромных служб, когда наш экипаж отказался запрашивать самолет перед обратным вылетом, пошутив, что дескать горючки еще хватит до самой Москвы. Конечно, на Аляске, перед прыжком через Беренгов пролив мы на всякий случай залили две тонны "буржуйского" керосина, а затем дозаправились в родном Анадыре, но, думаю, что в аэропорту г. Феникса (столица Аризоны) технари до сих пор рассказывают молодежи байки о сверхдальнем русском самолете.

Виктор БАКУРСКИЙ