

ПРОВЕРКУ СЕВЕРНЫМ

ПОЛЮСОМ ПРОШЕЛ!

ОТ РЕДАКЦИИ

Специалисты отдела эксплуатации сопровождают детище «Авиадвигателя» везде – и в небе, и на земле. Особенно интересно работать с авиационными двигателями, которые не «сидят на месте», а совершают порой уникальные полеты. Об одном из них вспоминает В. Потехин, ставший участником первого перелета дальнемагистрального самолета Ил-96-300 через Северный полюс в Америку.

► Валерий ПОТЕХИН

9 июня 1992 года в 14 часов 48 минут самолет Ил-96-300 (бортовой № 96006) стартовал со взлетной полосы аэропорта Шереметьево, взяв истинный курс 0° – на Северный полюс. На карте, развернутой перед штурманом, красной линией был нанесен маршрут полета Москва – Портленд (США). По нему в июне 1937 года вел АНТ-25 легендарный экипаж в составе командира Валерия Чкалова, второго пилота Георгия Байдукова, штурмана Александра Белякова.

Тремя днями ранее президент РФ Б. Ельцин подписал Распоряжение «Об участии Российской делегации в праздновании в США 55-летия беспосадочного перелета В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова и А. В. Белякова через Северный полюс в Америку». Правительственный документ предписывал направить в США самолет Ил-96-300 с делегацией деловых кругов России для участия в авиационном празднике.

Перелет в Америку через Северный полюс был не только реконструкцией авиарекорда полувекковой давности. Создатели нового российского лайнера получили возможность испытать свое детище в экстремальных



Дальнемагистральный самолет Ил-96-300 (борт № 96006) перед взлетом

условиях. Тем более что на тот период еще не были завершены эксплуатационные испытания пилотажно-навигационного комплекса Ил-96-300 и некоторых других систем. Накануне борт № 96005 совершил пробный полет в район высоких широт Северного полюса и обратно. Однако пересечь магнитный полюс Северного полушария ему еще не доводилось.

Полет обещал стать особенным во всем. Начиная с того, что в самолете находились два экипажа: экипаж испытателей «АК им. С. В. Ильюшина» под командованием Анатолия Кнышова (ныне Заслуженный летчик-испытатель, Герой России) и символический экипаж служебных пассажиров в составе Георгия Филипповича Байдукова, Игоря Валерьевича Чкалова – сына прославленного летчика, и внучки Александра Белякова.

Георгий Филиппович, который в мае 1992 года исполни-

лось 85 лет, несмотря на свой почтенный возраст, выглядел молодцом и увлеченно рассказывал о подробностях первого перелета через Северный полюс. Для него полет 1992 года стал третьим. Во второй раз по этому маршруту Байдуков летал в 1975 году на Ил-62 по приглашению Чкаловского комитета трансполярного перелета (общественной некоммерческой организации, образованной в Ванкувере).

Полюса достигли через 4 часа 47 минут полета. Под крылом самолета проплывала бесконечная ледяная пустыня, покрытая ослепительно белым снегом, расчерченная редкими трещинами и разводами. Служебные пассажиры-парашютисты из сборной команды России, которые должны были участвовать в показательных выступлениях на авиационном празднике в Портленде, представители правительства России, делегация оргкомитета по перелету, прикинув к иллюми-

наторам, с интересом разглядывали ледовый пейзаж. Все безуспешно пытались выполнить задание командира, обещавшего приз тому, кто первым увидит «земную ось».

Вскоре после прохождения полюса поверхность Ледовитого океана закрыла плотная пелена облаков. Пассажиры выпили по бокалу шампанского за «Полюс», успокоились, многие задремали у иллюминаторов. Но не Георгий Байдуков. Сидя за командирским штурвалом Ил-96-300, он с интересом наблюдал за приборами, со знанием дела задавал вопросы экипажу. Второй пилот и бортинженер профессионально отвечали на них, «стажировали» знаменитого пилота.

Во время беседы второй пилот Александр Котельников обратил внимание, что самолет начал самопроизвольно снижаться и вяло реагирует на штурвальное управление. Но бортинженер-испытатель Сергей Горюнов мгновенно определил и устранил «неисправность». Оказалось, что прославленный летчик Байдуков отключил автопилот и попробовал немного «поругать». При этом он изменил балансировку стабилизатора, переведя его управление в положение пикирования.

После того, как миновали магнитный полюс Земли, благодушие и восторга в кабине экипажа поубавилось, стало тревожно. Информация на экранах дисплеев говорила о нормальной работе двигателей и всех систем самолета. Но за спиной командира два штурмана и представитель НИИ-разработчика комплекса пилотажно-навигационного обслуживания напряженно всма-



Чкаловский маршрут на карте

тривались в цифры на красных и зеленых индикаторах радиотехнической системы дальней навигации (РСДН). Они тщательно отслеживали «географические и ортодромические координаты текущего местоположения самолета» и терзали кнопки и ручки пульта управления. Магнитный полюс и высокие широты преподнесли навигаторам неожиданные сюрпризы. В районе магнитного полюса показания РСДН и ВСС (вычислительной системы самолетовождения) разошлись на сорок градусов. Не трудно подсчитать, что ошибка

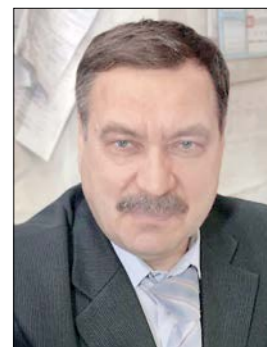
в выборе курса на 40 градусов в районе полюса может привести к ошибке в 4500 километров при полете до широты экватора.

Еще в далеком 1937 году, готовясь к перелету, штурман Александр Беляков предположил, что магнитные и магнитно-индукционные приборы самолета могут отказать в районе магнитного полюса, поэтому он рассчитал курс относительно солнца в любой момент времени и руководствовался этим, когда стрелки магнитных приборов начали хаотично изменять свои показания.

Поскольку наши лощманы такой подготовки не проводили, то определить местоположение самолета или его курс стало проблематичным. Метеонавигационный локалатор, пробивая плотную пелену облаков, отображал контур местности под крылом без привязки к физической карте – эта информация становилась практически бесполезной.

Позже выяснилось, пока мы искали правильный маршрут и боролись с вышедшей из-под контроля системой навигации, мы уклонились от маршрута, при этом дважды умудрились нарушить воздушную границу России в районе Чукотки. Но был 1992 год и «замки» с границ великого государства давно уже сняли, поэтому нас никто не заметил и не попытался выяснить, что за НЛО сначала вторгся в воздушное пространство России, а затем незаметно вышел из него.

Мы все-таки заблудились в небесных просторах Северного полюса, и командир был вынужден запросить помощь подачей сигнала SOS. На него откликнулись в воздушном пространстве Анкориджа, и наши лощманы



Валерий Николаевич ПОТЕХИН
Начальник отдела эксплуатации ГТУ и ГТЭС ОАО «Авиадвигатель».

В составе экипажей самолетов Ил-96-300, Ил-76МФ, Ту-204, Ту-214 принимал участие в испытании двигателей ПС-90А. Награжден знаком «Отличник гражданского воздушного флота РФ». Принимал непосредственное участие в пусконаладке пермских ГТУ и ГТЭС на многочисленных объектах, в том числе: Вать-Еганская ГТЭС-72, КС «Волгоградская», КС «Пуртазовская», Конитлорское ЛПУ, Ямбургское ЛПУ, Урдомское ЛПУ, и многих др.



МНЕНИЕ

Анатолий КНЫШОВ
Заслуженный
летчик-испытатель,
Герой России

«Когда в 90-х я прилетел на Ил-96 в Штаты, американцы страшно удивились. Один из представителей их авиавластей тогда прямо заявил: по некоторым позициям данный тип самолета является для нас недостижимым. Странно, что Россия все еще способна создать конкурентоспособный продукт. А конкуренция заставляет нас использовать все доступные методы борьбы, чтобы не пустить его на российский рынок, который мы рассматриваем как потенциальный для своих собственных самолетов».

«Московский комсомолец»,
Июль, 2010

смогли определиться с местоположением самолета. При этом оказалось, что инерциальная вычислительная система самолетовождения работала устойчиво и выдавала правильный маршрут, а РСДН дала сбой на магнитном полюсе.

Время полета до Портленда согласно штурманскому расчету составляло 11 часов и давно уже истекло, даже с учетом дополнительных 1,5 часов, добавленных для полета до запасного аэродрома. Аэронавигационный запас топлива тоже был израсходован. Вынужденной посадки в непредсказуемых условиях удалось избежать только благодаря тому, что самолет был практически пустой и топливом заполнили все резервные баки (хотели сэкономить валюту на заправку для обратного полета). Топлива осталось мало и до Портленда хватало без всякого запаса (согласно РЭ Ил-96-300, на посадке должен оставаться запас топлива не менее 8 тонн). Перед командиром воздушного судна А. Н. Кнышовым стояла нелегкая задача: попытаться сэкономить топливо и выполнить полетное задание или не рисковать и запросить посадку в Канаде. Если бы на борту были только испытатели, решение было бы очевидным. Вместе с тем не пролететь на современном дальнемагистральном лайнере по маршруту, проложенному АНТ-25 в 1937 году, да еще в присутствии легендарного летчика Байдукова, значило потерять авторитет испытателей. Посоветовавшись со специалистами, учитывая, что двигатели в процессе всего полета работали устойчиво, без замечаний, командир решил лететь по маршруту. Для экономии топлива уточнили расчеты, запросили и заняли эшелон 13 000 метров. При пролете траверза запасного аэродрома канадского города Ванкувера стало понятно, что до национального аэропорта города Портленда Ил-96-300 дотянет.

К моменту снижения в зоне Портленда топлива в баках оставалось менее 4 тонн. Са-



Под крылом конечная точка маршрута – международный аэропорт Портленд

даться надо было «с прямой», без приветственного прохода над ВПП с покачиванием крыльями и повторного захода на посадку. Снижение выполнили по плану. Под крылом проплыла река Колумбия. На ее правом берегу расположен аэродром Баракс городка Ванкувера, на котором после перелета через Северный полюс в 1937 году выполнил посадку экипаж Чкалова, а на левом берегу, напротив, – аэропорт Портленда. 55 лет назад, когда АНТ-25 заходил на посадку на бетонную полосу аэропорта Портленд, Чкалов, увидев внизу тысячную толпу восторженных встречающих, сказал Байдукову: «Егор! Не надо садиться сюда! Здесь нас растерзают на сувениры. На другом берегу реки на карте обозначен военный аэродром, давай туда!». Так было выбрано место посадки АНТ-25.

В 5 часов 50 минут московского времени Ил-96-300 впервые совершил посадку на американском континенте в национальном аэропорту города Портленда. Полетное время составило пятнадцать часов, вместо расчетных одиннадцати.

Встречающие нас американцы уже устали ждать и терялись в догадках – почему самолета все еще нет, если он вылетел вовремя. Объяснять им причину задержки, конечно, подробно не стали – нам самим надо было детально разобрать полет.

Новый дальнемагистральный самолет Ил-96-300 стал настоящим открытием для американцев. Россия уже давно не выпускала новых самолетов такого класса, поэтому заокеанские специалисты засыпали экипаж и инженерно-технический состав нашей делегации вопросами.

Двигатели ПС-90А вызвали особый интерес, ведь технической информации по новым разработкам в авиадвигательном строительстве в открытой печати тогда было очень мало. То, что технические характеристики самолета и двигателя оказались на уровне современных зарубежных аналогов, вызвало неподдельное удивление американцев. Они высоко оценили потенциал нашей промышленности.

Перелет домой прошел без происшествий и занял 10 часов 25 минут. На обратном пути мы разговорились с Г. Байдуковым и И. Чкаловым. Георгий Филиппович живо интересовался нашим КБ, двигателями, установленными на самолете Ил-96-300. Вспомнил эпизоды из своей жизни, связанные с деятельностью А. Д. Швецова и П. А. Соловьева, и пожелал КБ «Авиадвигатель» успехов и процветания. А Игорь Чкалов написал на память: «Уверен, что ваши двигатели будут не хуже, чем АМ-34, на котором мой отец пересек Северный полюс еще в 1937 году». ■

