

Авиационный «спецназовец» Ил-76

Сергей Дроздов

У большинства людей имя «Ил-76» ассоциируется с военно-транспортным или грузовым самолётом (если речь идёт о гражданской авиации). Гораздо меньше вспомнят, что на базе Ил-76 созданы самолёт-заправщик Ил-78, самолёт ДРЛОиУ А-50 и только настоящие знатоки авиации смогут поддержать разговор про Ил-76ПП, А-60, «Скальпель», самолёт «976» и другие «интересные машины».

Для начала стоит отметить, что из 938¹ Ил-76 производства ТАПОиЧ 725 (более 77%) выпущены в интересах военных эксплуатантов (в т.ч. 621 – в транспортных вариантах). Гражданским структурам (в т.ч. испытательным), а позднее – авиакомпаниям досталось гораздо меньше – всего 213 машин. Ещё 52 самолёта выпущены в качестве заправщиков Ил-78/78М/78МКИ, 30 – самолётов ДРЛОиУ А-50/50ЭИ. И оба эти типа заслуживают отдельного и предметного разговора. Но наибольший интерес представляют оставшиеся 22 самолёта, которые выполнены в 11 специальных вариантах. Как правило, авторы большинства работ по семейству Ил-76 вспоминают об них вскользь, сосредотачиваясь на истории транспортных, заправочных вариантах, а также – на летающем радаре А-50. Мы же, наоборот, попробуем рассказать как можно больше о специальных вариантах Ил-76, насколько это позволяют доступные на данный момент данные: ведь по ряду машин информация продолжает быть закрытой даже по прошествии 20 лет после распада СССР.

Ниже последовательно рассмотрены все специальные модификации Ил-76: военные, двойного и гражданского назначения, а также ряд нереализованных проектов в данной области.

Ил-76ПП

По мере поступления на вооружение Ил-76 и совершенствования его боевого применения сам собой возник вопрос: а как «прикрыть» боевые прядки этих самолётов средствами РЭБ? При полётах Ан-12 и Ту-16/22 их прикрывали «собратья» из их же строя, а возможностей «РЭБовских» версий Ми-8, которые должны были дежурить из зон со своей территории не хватало, учитывая дальность выполнения задач Ил-76. Поэтому выход напрашивался сам собою – создать на базе Ил-76 постановщик помех, благо размеры грузовой кабины самолёта позволяли разместить в ней достаточно аппаратуры.

Работы над машиной, получившей внутренне обозначение «изделие 176» начались в ОКБ Ильюшина в первой половине 80-х годов. Ил-76ПП оснастили комплексом аппаратуры РЭБ «Ландыш» (по другим данным – «Алтай»). В грузовой кабине разместили стойки с оборудованием так плотно, что было сложно протиснуться. Рабочие места операторов РЭБ разместили в хвостовой части самолёта на «втором этаже».

Первый полёт Ил-76ПП (регистрационный СССР-86889, сер 26-03) выполнил 29 апреля 1987 года. Испытания машины проводились в Ташкенте и Ахтубинске.

Для питания аппаратуры установлены два турбогенератора на базе двигателя АИ-24ВТ, располагающиеся в характерных обтекателях по бокам носовой части фюзеляжа. В передней части обтекателей располагались воздухозаборники, а в задней – выходные устройства двигателей. Из-за этого ВСУ самолёта перенесена в заднюю часть левого обтекателя шасси. Из-за значительных размеров обтекателей боковые двери Ил-76ПП открывались вместе с их верхней частью.

Антенны РЭБ, закрытые характерными обтекателями, размещались в носовой и хвостовой частях фюзеляжа, на концах крыла расположены цилиндрические контейнеры. По всему внешнему обводу фюзеляжа размещены антенно-фидерные устройства.

Интересно отметить, что в отличие от других спецмодификаций Ил-76, на постановщике помех хвостовая турель оставлена.

Работы над машиной были прерваны после того, как не



<http://fooki.yandex.ru>

Ил-76ПП на стоянке Иркутского ВАТУ

¹ Ещё более 30 машин по состоянию на 2012 год находились в Ташкенте в различных степенях готовности, в т.ч. более половины – с полностью собранными планерами, но без двигателей и авионики.

удалось добиться электромагнитной совместимости оборудования. Да и её энергопотребление и надёжность оставляла желать лучшего.

В 1992 самолёт передан в качестве учебного в Иркутское ВВАИУ, первоначально на нём стояла даже часть оборудования, которое вскоре демонтировали. После расформирования ВВУЗа Ил-76ПП выставлен на продажу в качестве металлолома. По состоянию на середину 2012 года находился на аэродроме в Иркутске на хранении.

Ещё три фюзеляжа будущих Ил-76ПП после свертывания программы переоборудовали в «стандартные» Ил-76.

Самолёт «976»

Издавна эта машина очень даже напоминает А-50: в обман вводит «гриб» над фюзеляжем самолёта. Однажды автор на МАКС-2003 даже выиграл спор по поводу «А-50-не А-50»: человек до последнего доказывал, что это знаменитый советский АВАКС, и поглядывал с хитрецой в предвкушении получения «спорного гонорара». И надо было видеть его глаза, когда автор сначала сказал, что это самолёт «976», а потом – когда он то же самое прочитал на борту самолёта.

Действительно машины очень похожи, но только издавна. Первое, что выдаёт – «аэрофлотовская» окраска, а вблизи замечаешь, что есть левая боковая дверь, а нет знаменитых «крылышек» А-50. Да и назначение у самолётов разное: он – «летающий радар», а второй – СКИП – самолётный контрольно-измерительный пункт на базе Ил-76. Его основное назначение – контроль за полетами космических объектов, баллистических и крылатых ракет с помощью телеметрии. А своим появлением он обязан тому, что «старичкам» Ил-18СИП, которые верой и правдой служили несколько десятков лет, уже было пора на покой: требовался самолёт с другими ЛТХ и более вместимым фюзеляжем.

Немаловажными задачами СКИПа также являются обеспечение проведения лётных испытаний ЛА, обеспечение траекторных и телеметрических измерений, сбор, обработка и передача в реальном времени полученной информации, управление ходом лётных испытаний.

Предшественниками «изделия 976» (так официально называется эта машина) были самолётные командно-измерительные пункты «самолет «676» (СССР-86721, сер. 07-08, создан в 1977 году) и «самолет «776» (СССР-86024, сер.11-07, 1978 г.). Летали они в ЛИИ им. М.М.Громова и

выглядели, как обычные самолёты, за исключением дополнительных антенн на фюзеляже и замены хвостовых турелей на обтекатели, под которыми находились магнитометры. Оборудование обоих машин позволяло не только контролировать полёт ракеты, а в случае отклонений осуществить её ликвидацию.

В 1977-83 гг. оба самолёта выполнили более 600 полётов на испытания крылатых ракет. Результаты их применения превосходили все ожидания: их комплексы позволяли подготавливать ракеты к пуску по всей «обитаемой» территории СССР, осуществлять контроль за их полётом и собирать информацию по многим параметрам. Для увеличения дальности действия их аппаратуры в 1984 году принято решение о создании новых самолётов, но уже с грибовидной антенной – «изделия 976».

Самолёт «676» списан в 2001 году и утилизирован на аэродроме Раменское, а его «собрата», по данным зарубежных источников, с 1997 году передали в Энгельс, а затем – в Дягилево.

«Самолёт «976» создавался ОКБ Ильюшина, согласно решению ВПК от января 1986 года, в тесном взаимодействии с ТАПОиЧ, ОКБ Московского экспериментального института, НПО «Ленинец», КБ Московского радиотехнического завода, Государственным машиностроительным КБ «Радуга». При этом очень пригодились наработки и данные по испытаниям самолёта А-50. Но в этот раз переоборудование самолётов производилось не в Таганроге, а в Ташкенте.

Машины данного типа первоначально носили обозначения с СССР-76452 по -76456. Первая из них СССР-76452 (сер.50-02) поступила в эксплуатацию в 1986 году, а последняя – 76456 (сер.56-02) – в 1987-м. Впервые любители авиации обнаружили их 16 августа 1988 года во время авиационного праздника в Жуковском. И дружно решили, что это – А-50, находящиеся на испытаниях. А публично с машиной впервые можно было ознакомиться на выставке МосАэроШоу-92.

Самолёты «976» привлекались для испытаний советских крылатых и баллистических ракет. Дальность сопровождения КР с борта «976» составляла от 400 км при полётах на малой высоте до 2000-3000 км – на больших высотах, а при полётах группой этих самолётов – и до 10000 км.

После распада СССР самолёты остались, практически, без работы из-за сокращения военных программ.

СССР-76452 (50-02) поставлена в ЛИИ МАП 27 мая 1987 года, списана в 1994 году, на хранении в Раменском.

РА-76453 (50-09) поставлена в ЛИИ МАП 8 сентября 1987 года, списана в 1995 году, на хранении в Раменском.

РА-76454 (52-09) поставлена в ЛИИ МАП 30 марта 1988 года, в 2007 году переоборудовали в качестве ЛЛ для испытаний двигателя SaM146 РА-76455 (54-02) – поставлена в ЛИИ МАП 18 мая 1989 года, с 2005 год находилась на хранении, в 2010 восстановлена, в настоящее время летает.

РА-76456 (56-02) поставлена в ЛИИ МАП 29 октября 1989 года, в 2004 году переоборудовали в качестве ЛЛ для испытаний двигателей и продали в 2005-м в КНР.

В районе шп.50-56 на верхней части фюзеляжа установлены пилоны, сверху на которые присоединён грибовидный обтекатель размером 11х1.5 м. На самолёте сохра-



http://www.lii.ru/sozдание_trassovyh_ispytatel_nyh_kompleksov_tik_dlya_obespecheniya_ljetnyh_ispytaniy_opytnyh_obraztsov.html

Самолет «976»

нены обе боковые двери, грузолук и кабина стрелка. Остекление кабины штурмана и обтекатели шасси, в отличие от других спецмодификаций Ил-76, сохранены.

Перед центропланом самолёта под обтекателем установлены антенны спутниковой связи, на законцовках крыла располагаются цилиндрические обтекатели. Вдоль остекления кабины штурмана, по обоим бортам, установлены длинные штанги ПВД. Часть антенн расположена перед остеклением кабины пилотов.

Все самолёты внешне немного различаются между собой числом и формами антенн.

В грузовой кабине СКИПа, кстати, двухэтажной, располагается аппаратура:

- радиотелеметрической системы;
- системы траекторных измерений;
- системы командного радиуправления;
- бортовой системы обработки и отображения информации;
- системы трансляции и ретрансляции информации;
- системы единого времени.

Плотность и количество аппаратуры в грузовой кабине впечатляет даже специалистов: между ней тяжело протиснуться, а часть её находится на рампе. А на «первом этаже» находятся 15 рабочих мест операторов СКИПа.

В рамках Федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2007-2010 годы и на период до 2015 года» проводится тендер на «разработку проекта модернизации (реконструкции) отряда самолетных командно-измерительных пунктов (СКИПов) - 2 самолетов». В последующем их планируется модернизировать и привлечь к испытаниям в качестве «отраслевой гиперзвуковой летной экспериментальной базы», предназначенной для «проведения опережающих исследований и сопровождающей отработки гиперзвуковых технологий на демонстраторах в интересах создания перспективных гиперзвуковых летательных аппаратов».

Так что история СКИПов продолжается...

Появление в середине 80-х самолётов «976» помогло сэкономить значительные финансовые ресурсы из-за того, что «отпала» необходимость в постройке аналогичного им оборудования на земле. Ещё один положительный момент – значительно возросло качество анализа информации по применению КР, что позволило успешнее и оперативнее проводить их испытания.

Ил-76РТ «Ретранслятор» (Ил-76СК, Ил-76ВКП, Ил-82)

Ещё одной интересной специальной модификацией Ил-76 стал Ил-76ВКП (Ил-76РТ) – обозначения ОКБ (он же Ил-76СК – специальный командный – уже военное обозначение). Зарубежные источники дают ещё одно обозначение – Ил-82, видимо, по открытому названию машин – «изделие 82».

Отработав технологию размещения аппаратуры и мест операторов на А-50 грех было этим не воспользоваться, создав воздушный пункт управления (ВзПУ). Машина стала дополнением к 4 ВзПУ Ил-80, построенных на базе Ил-86 в 1985-86 гг.



<http://foitki.yandex.ru>

Ил-76ВКП в полёте. Обратите внимание на количество антенн!

В отличие от Ил-22 и ВзПУ на базе Ан-26, решавших оперативные и оперативно-тактические задачи, Ил-76РТ предстояло стать «летающим КП» стратегического масштаба – составным элементом системы «Звено», разрабатывавшейся с 1986 года. Его основная задача – управление стратегическими ядерными силами в угрожаемый период и в ходе ведения боевых действий, в т.ч. и в случае вывода из строя наземных пунктов управления ими.

Первый полет Ил-76РТ совершил 29 апреля 1987 г. Всего построено две машины – СССР-76450 (48-05) и -76451 (49-05). Первую из них поставили Заказчику 22 сентября, а вторую – 30 ноября того же года.

Впервые самолёты можно было видеть на аэродроме Раменское 18 августа 1991 года.

«Внешность» самолёта из-за наличие связного оборудования на борту также претерпела значительные изменения. Наверху фюзеляжа, начиная от пилотской кабины и до центроплана находится обтекатель коробчатого типа, внутри которого находится аппаратура спутниковой связи, аналогичная Ил-80. В нижней части фюзеляжа, начиная от створок передней опоры шасси и до обтекателей основных также расположены обтекатели антенн. Причём, по левому борту это один сплошной обтекатель, а по правому – два меньших размеров.

На боковых створках грузового люка размещены две штыревые антенны, а в средней находится обтекатель для выпуска провода буксируемой проволочной антенны сверхвысокой частоты. Её максимальная длина, составляет 6 км, а основное предназначение – дальняя связь с подводными лодками, находящимися в погруженном состоянии. Сам барабан с антенной находится внутри фюзеляжа, после её выпуска Ил-82 становится в вираж. Имеющийся на конце антенны стабилизирующий конус обеспечивает ей практически вертикальное «повисание». После использования антенна «обрубается», т.к. по мере уменьшения её длины конус на её конце входит в высокоамплитудные колебания. Но всё же вариант использования Ил-76РТ – не был основным: для дальней связи с подводными лодками имелись наземные станции и Ту-142МР.

В грузовой кабине самолёта размещаются 6 рабо-

чих мест операторов связи и около двадцати приёмо-передающих устройств.

Специальное оборудование Ил-76РТ частично унифицировано с Ил-80, а частично – с А-50.

Ил-76РТ разместили вместе с Ил-80 на аэродроме Чкаловская, включив в отдельную эскадрилью 4-го управления ГК НИИ ВВС, с прямым подчинением ГШ ВС СССР. В 1997 году между МО РФ и АК им. С.В.Ильюшина заключен договор на модернизацию самолётов, которая затянулась из-за серии судебных исков с 2008 до 2010 год.

Интересно, что достаточно долго (до конца 2010 года) 76450 летал в достаточно «облезлом» виде, что немного непонятно, учитывая уровень решаемых им задач и соответствующее финансирование. А самолёт, 76451, судя по его фото на земле и отсутствующих – в полёте, находится на хранении на аэродроме Чкаловский.

В целом, создание Ил-76РТ позволило дополнить флот Ил-80, расширить общее количество ВЗПУ оперативно-стратегического уровня ГШ ВС СССР, а также получить ещё несколько «каналов» связи с носителями ядерного оружия.

С Ил-76РТ связана и одна авиационная байка. После длительного перерыва в полётах штурману отработали программу восстановления, указав 5 полётов днём и 5 – ночью. На вопрос, а какая штурману разница, ведь всё равно ничего из кабины не видно, руководство ответить так и не смогло.

А-60

Идея «звёздных войн», имевшая целью завоевание господства в космосе и создание противоракетного «щита» и возникшая у политиков и военных на рубеже 70-80-х годов начала материализовываться в конкретных разработках. Это, в первую очередь, касалось их космического компонента. Так, с конца 70-х годов в НПО «Энергия» (в последующем работы переданы в КБ «Салют») началась разработка боевой лазерной орбитальной платформы «Скиф». Для размещения на ней разработали газодинамический CO₂ лазер ГДЛ РД0600 мощностью 100 кВт и габаритами 2140x1820x680 мм, прошедший полный цикл стендовой отработки. 15 мая 1987 года состоялся не совсем удачный запуск космического аппарата «Полюс» (официальное название – «Скиф-ДМ»),

представлявшего собою динамический макет орбитальной платформы.

«Где «звёздные войны», а где – Ил-76?» – спросите Вы. Но, оказывается связь между ними прямая: именно на самолёте-носителе первоначально отработывались и испытывались конструкторские решения по данной программе. Речь пойдёт о самолёте А-60 (также указывается обозначение Ил-76МД-БЛ) – до недавнего времени самой секретной и загадочной ЛЛ на базе «Ильюшина». Работы над его созданием также начались в 1977 году, вместе с основной программой «Скиф». Тем более, что надо было торопиться: первоначально США опережали СССР в области создания лазеров воздушного базирования, выведя в 1978 году на испытания самолет НК-135ALL.

Основной задачей А-60 была отработка и практическая проверка возможности вывода из строя оптико-электронных средств противника, в первую очередь, ИСЗ.

Главным конструктором машины специального назначения стал Н.А.Степанов, его заместителем – В.Д.Заремба, ведущим конструктором – Ю.А.Бондарев. «Начинку» машины разрабатывали в ЦКБ «Алмаз», КБ химической автоматики (КБХА) и НПО «Астрофизика». Но чтобы создать (впервые в мире!) подобный комплекс пришлось решить широкий круг вопросов и проблем в научно-технической и инженерной сфере. И, конечно, как обычно в СССР, напряжения всего научно-технического потенциала Страны Советов, в первую очередь, учёных, работающих по данному «профилю».

Для переоборудования в ЛЛ выделили самолёт Ил-76М СССР-86879 (23-04), впервые поднявшийся в небо 19 августа 1981 года под управлением экипажа во главе с Е.А.Лахмостовым. Его переоборудование на ТАНТК продолжалось до осени 1983 года, и 2 октября его передали на испытания. Эта летающая лаборатория получила обозначение «1А» (также указывается и «761А»). При этом самолёт был без литеры «Ил-76» на бортах, но зато с надписью «Аэрофлот», став, таким образом, самым «мирным» из всех самолётов, носивших гражданскую регистрацию в СССР.

Чтобы создать машину подобного назначения конструкторам пришлось сильно видоизменить так до боли знакомый всем вид Ил-76 – получился «носастик» довольно специфического вида, к тому же, лишённый знаменитой «улыбки» Ил-76 всеми стёклами остекления кабины его штурмана.

В носовой части фюзеляжа вместо РЛС КП-3А в специальном обтекателе установили РЛС «Ладога-3» (изделие ЗЛ) бульбообразной формы. Вероятно, она предназначена для обнаружения КР, БР, ЛА, ДПЛА и аэростатов и наведения на них оптической головки лазера. Под ним установлен обтекатель поменьше: возможно, принадлежит он РЛС прицеливания или наведения.

Ещё один локатор установили в хвостовой части самолёта на зашитых створках грузолюка.

По бокам фюзеляжа устанавливались турбогенераторы АИ-24УБЭ (позже заменили на АИ-24УБЭАИ). За крылом находились выступающие за габариты фюзеляжа обтекатели с профилем, схожим с профилем крыла. Грузовая рампа са-



<http://beriev.com>

А-60 в полёте

молёта сохранялась, но створки грузового люка были сняты. Кабина стрелка отсутствовала, заменённая обтекателем, как на гражданских Ил-76.

Но самое интересное, что за центропланом самолёта был выполнен вырез, закрывавшийся створками, при открытии которых и появлялась лазерная установка с оптической головкой. По мнению специалистов, она потенциально может использоваться для решения следующих задач:

- подавление оптико-электронных комплексов в воздухе и на земле;

- выведение из строя инфракрасных, телевизионных, полуактивных лазерных головок самонаведения ЗУР, ракет «воздух-земля», ПТУРС, управляемых авиационных бомб и др.;

- физическое уничтожение средств воздушного нападения (баллистические ракеты, крылатые ракеты, авиационные ракеты, авиация) путём разогрева и расплавления обшивки и бортового радиоэлектронного оборудования;

- подавление живой силы и устрашающее психологическое воздействие.

Но, похоже, А-60 на практике реализовывал только первую задачу, да и то – частично.

В состав тактического экипажа вошло 10 операторов и инженеров-экспериментаторов.

Самолёт участвовал в испытаниях с 1984 по 1987 год. По имеющимся данным, выполнено несколько десятков стрельб по стратосферным аэростатам, находящихся на высотах более 30 км, мишеням Ла-17. Некоторые источники также указывают, что так же несколько раз стреляли по баллистическим ракетам и низкоорбитальным спутникам.

Видимо информация по А-60, в числе прочего, вынудило признать в середине 80-х годов специалистов США, что *“научный уровень работ советской программы создания лазерного оружия в 3-5 раз превышает уровень работ, проводимых в США; советская программа рассчитана на разработку конкретных систем лазерного оружия”*.

В 1989 году А-60 (некоторые источники указывают на июнь 1986 года, но первая дата более вероятна) был серьёзно повреждён на земле. Он «волшебным» образом сгорел прямо на своей стоянке на аэродроме Чкаловский. По неофициальной версии – во время слива спирта, использующегося в одной из систем самолёта. Есть даже очевидцы происшествия, утверждающие, что дело было так: *«Он (самолёт – **Авт.**) с вечера стоял полностью заправленный и подготовленный к утренней работе. Перед рассветом техники проникли внутрь для того, чтобы слить себе немного спирта, но т.к. ряд систем был под напряжением, возникло замыкание, и начался пожар. Техники, чтобы им не попало, тут же выскочили наружу, закрыли и опечатали машину, и стали внутренним пожар (уже было видно задымление) всячески суесться и тушить снаружи. Подоспевший наряд пожарных был без допуска работы внутри секретного объекта, поэтому пока получали разрешение, языки пламени стали вырываться наружу, и последовала команда «Бегом от машины!» Через несколько секунд последовал взрыв, при котором*

погиб один человек, команды не слышавший (он был с другой стороны самолета)».

Странным образом это совпало с гибелью одного из руководителей программы в 1989 году.

После восстановления самолёта (или постройки новой машины с такой же регистрацией – не ясно до сих пор) и установки на него нового оборудования ЛЛ получила обозначение «1А2» и совершила свой первый полёт 29 августа 1991 года (КК – В.П.Демьяновский), выполнив к закрытию программы в 1993 году всего 37 полётов. В последующем его часто видели и в Чкаловской, и в Таганроге, пока с 2004 года она окончательно не «прописалась» в последнем.

На самолёте 1А2 размещение лазерной установки отличается от 1А1 – она находится за крылом под горбообразным обтекателем, выходящим за обводы фюзеляжа.

2 сентября 2006 года между ТАНТК им. Г.М.Бериева и ГСКБ «Алмаз-Антей» подписан контракт на модернизацию А-60 (НИР «Дуэлянт-Т»). Уже к весне 2007 года самолёт получил большой обтекатель на верхней части фюзеляжа за центропланом и две дополнительные антенны перед крылом. С весны 2009 года самолёт снова возобновил полёты, а уже 28 августа в ходе испытаний лазерный луч, выпущенный с борта А-60, зарегистрировали на космическом аппарате, летящем на высоте 1500 км. В 2011 году из-за недостатка средств работы по машине приостановились, и самолёт поставили на хранение на территории ТАНТК им. Бериева на аэродроме Таганрог (Южный).

После многих лет завесы секретности, покрывавшем А-60, она была приоткрыта 21 мая 2011 года, когда ОАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г. М. Бериева» провёл день открытых дверей на аэродроме Таганрог (Южный) и впервые представил самолёт всеобщему обозрению.

Если верить эмблеме на борту А-60, то он является участником опытно-конструкторских работ «Сокол-Эшелон», ведущихся в РФ с 2003 года концернами «Алмаз-Антей» и КБ «Химпромавтоматика». А назначение его пока то же – поражение оптико-электронных систем американских спутников, в т.ч. и входящих в систему ПРО.

По данным газеты «Известия», осенью 2012 года работы по теме снова возобновились. На летающей лаборатории планируется установить более мощный лазер, позволяющий уже уничтожать воздушные цели. Ведётся модернизация и самого самолёта, не летавшего уже два года. Снова поднять машину в воздух текущими планами планируется в конце 2013 года.

Стоит отметить, что в настоящее время подобного рода исследованиями занимаются и в АША, где с 2002 года летает ЛЛ Boeing YAL-1 (AL – AirBorne Laser), созданная на базе Boeing 747-400F.

Вопреки приводимым некоторыми источниками данным, А-60 всё-таки не является полноценным носителем лазерного оружия, по-настоящему боевым самолётом, он – всего лишь летающая лаборатория по исследованию подобного применения авиации. Да и то он – в самом начале пути в данном направлении, но уж очень перспективным даже сейчас. А что уж говорить про 1981 год!

Ил-76МДПС

В тех пор, как авиация вышла на морские, а затем и океанские просторы, возникла проблема оказания помощи экипажам ЛА, потерпевшими над ними аварии и катастрофы. Ещё острее проблема встала после того, как «на воду» вышли самолёты МРА и ПЛА, радиус которых всё более возрастал. Проблему не решило и создание Ту-16С со спасательным катером «Фрегат» (1965) и Ан-12ПС с катером «Ёрш» (1969) ввиду их малочисленности и ограниченного радиуса действия. Кроме того, существенным недостатком было «безэкипажность» «Фрегата», т.е. спасателей надо было десантировать отдельно от него. На «Ёрше» имелась возможность десантировать внутри его до трёх человек, но это не то количество, которое реально могло «переломить ситуацию». А тем временем ЧП в открытом море (океане) периодически происходили и в ВМФ, и в гражданском флоте.

Поэтому появление Ил-76, обладавшего гораздо большей дальностью полёта и вместительной грузовой кабиной, не могло пройти незамеченным. Начало работ по машине данного предназначения относится к 28 июня 1972 года. Однако их практическая реализация начала только 27 августа 1981 года, когда было принято Решение № 210 Комиссии Президиума Совета Министров СССР по военно-промышленным вопросам о создании «Авиационно-морского поисково-спасательного комплекса АМПСК Ил-76МДПС на базе военно-транспортного самолёта Ил-76МД согласно Техническому заданию ВВС и ВМФ, утвержденному в июне 1980 года».

Перед новым комплексом ставились следующие основные задачи:

- поиск и спускаемых космических аппаратов, ЛА, потерпевших аварию при полёте над морем, терпящих бедствие кораблей (судов), подводных лодок;
- спасение космонавтов после приводнения, экипажей и пассажиров ЛА, кораблей (судов), подводных лодок путём десантирования с самолёта спасательного катера и спасателей;
- перевозка и десантирование оперативно-тактической группы;
- оказание помощи пострадавшим на море путём десантирования спасательного снаряжения и спасательных средств в авиационных контейнерах.



Ил-76МДПС

В состав комплекса Ил-76МДПС предлагалось включить:

- самолёт Ил-76МД (разработчик – ОКБ Ильюшина);
- спасательный катер «Гагара» (проект 14010) (разработчик – конструкторское бюро «Редан»);
- средства десантирования П-211 (разработчик – Московский агрегатный завод «Универсал»);
- многопольную парашютную систему МКС-350-10 (разработчик – Московский научно-исследовательский институт автоматических устройств);

Гайдропную систему ориентации, предназначенной для ориентации катера по ветру при его приводнении, предписывалось создать филиалу последнего, расположенному в Феодосии.

Первый полёт Ил-76МДПС (СССР-76621, сер.43-04) выполнен 18 декабря 1984 года с аэродрома Ташкент (Восточный) экипаж во главе с Ю.В.Мазоновым.

До середины 1985 года продолжалась разработка «начинки» Ил-76МДПС (в зарубежных источниках название самолёта даётся как Ил-84) и её монтаж на самолёте. С 23 июня того же года комплекс приступил к этапу «А» Государственных испытаний. Командиром экипажа определен Заслуженный лётчик-испытатель СССР А.М.Тюрюмин, а ведущим конструктором по лётным испытаниям – М.Н.Вайнштейн.

Этап «А» испытаний проводился до ноября 1985 года и завершился с положительными результатами. В ходе их проведения выполнена отработка парашютной системы, а также осуществлено 11 десантирований макетов катера «Гагара» на Псковское озеро, водохранилище Минге-чаурской ГЭС (Азербайджан) и водную акваторию Чёрного моря в р-не м.Чауда (Крым).

Государственные совместные ВВС и МАП испытания авиационного морского спасательного комплекса (АМПСК) Ил-76МДПС проведены, начиная с 14 июля 1986 года. В ходе их выполнен 31 полёт с налётом 68 ч 32 мин. На испытания выполнялась «доводка» ПНПК, отработка радиотехнического и визуального поиска днём и ночью.

Что касается катера «Гагара», то в его экипаж сходят 3 человека, он может сбрасываться на парашютах с высот 600-1500 м и скоростях 350-370 км/ч при волнении моря до 5 баллов и скорости ветра до 18 м/с. Его габариты: длина 10.0 м, высота 2.8 м ширина – 3.2 м, т.е. высота и ширина лишь немного меньше соответствующих параметров грузовой кабины Ил-76 (3.15 и 3.05 соответственно). Поэтому, дабы исключить им задевание элементов конструкции самолёта, скорость десантирования пришлось увеличить почти на 100 км/ч. По этой же причине пришлось доработать и роликовые дорожки в грузовой кабине Ил-76.

После выхода катера из самолёта происходит отделение парашютной платформы и введение в действие гайдропной системы ориентации. После приземления экипаж, находящийся внутри него приводит «Гагару» в готовность к работе за 11 минут. Запас хода катера – 1200 км, скорость – 13 км/ч, мореходность – до 5 баллов. На его борту могут находиться до 7 лежачих людей, 15 человек – в условиях удовлетворительной комфортности и 30 – без таковой. Кроме того, за катером могут букси-

роваться три плота ПСН-25/30 вместимостью до 30 человек каждый.

В случае применения Ил-76 без катаера «Гагара» он может сбросить пострадавшим до 33 т грузов, несколько плотов ПСН-25/30, а также десантировать до 40 спасателей из состава оперативно-тактической группы.

Из-за отсутствия на момент ГИ авиационных контейнеров оценка их размещения, транспортировки и десантирования не производилась, поэтому и была вынесена на специальные лётные испытания.

В ходе этого этапа ГИ выполнено 14 десантирований катаера, из них дважды на борту

находились люди: первым 3 февраля 1987 года внутри «Гагары» десантировался парашютист-испытатель А.Лисичкин. Командиром экипажа на испытаниях, которые завершились 9 декабря 1986 года, был лётчик-испытатель полковник Н.Шкурко, а ведущим инженером – Р.Хафизов. Акт по результатам лётных испытаний Ил-76МДПС подписан 25 ноября 1987 года главкомами ВВС и ВМФ СССР, в нём говорилось, что комплекс испытания выдержал и может быть рекомендован для принятия на вооружение и к серийному производству.

Сам Ил-76МДПС, выполнившая всего около 300 полётов, списали в 1989 году и передали в Ворошиловградское ВВАУШ. При этом официальная версия гласит, что в ходе проведения испытаний машина получила повреждения конструкции (якобы имелись остаточные деформации фюзеляжа), а неофициальная – что про самолёт просто забыли 7 апреля 1989 года, когда произошла катастрофа подводной лодки «Комсомолец». И дабы не полетели чьи-то головы, было проще доказать, что машина имеет проблемы с конструкцией. Хотя, кто знает, где находился самолёт 7 апреля 1989 года, был ли он способен хотя бы долететь в район бедствия за имевшееся в наличии время.

Официально же программа была свёрнута в 1989 году, когда уже летала амфибия А-40, на базе которой теперь и предполагалось создать новый поисково-спасательный комплекс – А-42.

Но работы по самой аварийно-спасательной тематике продолжились в 1991 году, когда прошли специальные подвесных контейнеров для Ил-76. Их создали на базе контейнера П-185, прошедшего испытания в 1975 году и рекомендованного для применения с самолётов Ан-12. Новая версия получила обозначение П-185М и предназначалась для подвески на подкрыльевые балочные держатели Ил-76, для чего на испытания передали серийный Ил-76МД.

П-185М предназначался для доставки средств спасения (плоты ПСН-6А, лодка ЛАС-5м-3), продовольствия и обмундирования пострадавшим, находившимся на плаву в море (океане). Их испытания проводились с 27 апреля по 23 августа 1991 года на базе 3-го управления ГК НИИ ВВС. По итогам испытаний контейнер П-185М рекомендован для принятия на вооружение ВВС, ВМФ и применения на самолётах Ил-76МД и Ил-76МДПС.

Работы по созданию авиационного спасательного комплекса продолжили в 1995 году после появления Ил-76МФ, способного перевозить уже две «Гага-

ры» и имеющего увеличенную дальность полёта (проект Ил-76ПДС). А в качестве временной меры в авиации МЧС РФ отработали методику десантирования спасателей, аварийно-спасательных средств и материальных средств с Ил-76ТД. Так, в 2000 году совместно с представителями отряда «Центроспас» и АК им. С.В.Ильюшина выполнена серия испытательных сбросов парашютно-испытательных систем с уложенными на них спасательными плотами (ПССП) на аэродроме Киржач и на акваторию Азовского моря в районе Таганрога.

Однако эта мера – временная, т.к. требуется создание полноценного авиационного комплекса спасения на водной поверхности, что позволит обеспечить надёжное и полноценное проведение ПСР не только в интересах РФ, но и других стран мира. Дежурство подобных самолётов, учитывая дальность их полёта, целесообразно организовать на каждом из морей (океанов), в которые РФ имеет выход, что позволит оперативно реагировать на кризисные ситуации в любом из районов. Обратная сторона медали – дорогостоящий комплекс будет всё время находиться в дежурстве, поглощая материальные и финансовые ресурсы, но это ничто по сравнению хотя бы с одной спасённой человеческой жизнью...

Ил-76МДТ «Скальпель-МТ»

В 1977 году в ОКБ Антонова создали медицинскую версию самолёта Ан-26 – Ан-26М «Спасатель», предназначенного для оказания неотложной медицинской помощи и транспортировки раненых и больных. Всего первоначально построили две машины, которые с началом боевых действий в Афганистане практически там «прописались». Двух машин было там явно маловато, поэтому в 1983 года построены ещё два Ан-26М. Но и даже после этого возможности советских «летающих госпиталей» были более чем скромными.

Одновременно с «антоновцами» созданием медицинского самолёта на базе Ил-76 начали с 6 января 1976 года и в ОКБ Ильюшина (изделие «576»). Работы затянулись более чем на 6 лет, в основном, из-за проблем с выбором комплектации медицинского оборудования. Руководителем проекта от Минздрава был директор ЦНИИ травматологии СССР Ю. Г. Шапошников. А при компоновке оборудования привлекались консультанты из ташкентских го-



Ил-76МД «Скальпель-МТ» на территории ТАПОиЧ

спиталей и медицинских институтов, в т.ч., директор Института хирургии В.Вахидов, сыгравшего немалую роль в создании «Скальпеля».

Переоборудование Ил-76МД СССР-86906 (27-06) продолжалось с лета 1982 по весну следующего года. Самолёт впервые поднялся в воздух только 23 июля 1983 года, прошёл испытания и 15 января следующего года был поставлен в Чкаловский, где вошёл в состав 8 адон. Машина получила официальное обозначение Ил-76МД «Скальпель-МТ».

Большинство источников указывают на наличие и второго самолёта данной версии. Им, якобы, стал СССР-86905 (27-04), который в 1984 году передали в 1 втаз 196 втап (Тарту), а 12 июня 1990 года подбили над Кабулом. Экипаж выполнил на нём вынужденную посадку, после которой был списан. Однако, по воспоминаниям Р.Р.Газијева, «тема «576» была только одна, на вторую были сделаны модули, но не запустили».

Единственный «Скальпель» успешно пережил все тактизмы 90-х, прошел в феврале 2009 года капитальный ремонт на АРЗ и в настоящее время продолжает летать в Чкаловской.

В грузовой кабине самолёта находятся три специальных модуля (на базе контейнера УАК): операционная, реанимационная, палата интенсивной терапии. В первом модуле находятся операционный стол, шкафы и полки для медикаментов, аппараты искусственной вентиляции лёгких и другое оборудование, необходимое для проведения хирургических операций. В реанимационном размещаются барокамера и 6 лежащих мест. Третий модуль используется для размещения на носилках и в сидячем положении до 16 раненых и больных, здесь же расположен и туалет.

Модули имеют размер 6058x2438x2438 мм, их общий вес в снаряженном состоянии – 20.6 тонны. Все три модуля в комплекте с их силовыми подстанциями оснащены колёсами, что даёт возможность вывезти их из самолёта, отбуксировать и развернуть в полевых условиях.

Состав медицинского персонала – 12 человек. Имеется возможность разворачивания на базе «Скальпеля» и полевого госпиталя с использованием палаток и пневмоконструкций.



<http://fooki.yandex.ru>

Ил-76МД «Скальпель-МТ» сейчас выглядит так

Машины привлекались для перевозки раненных из Афганистана, «горячих точек» не территории СССР, Чечни, при ликвидации последствий землетрясения в Армении (1988 г.) и железнодорожной катастрофы в Уфе (1990 г.). Кроме того, в период вывода российских войск из ФРГ в 1992-94 гг. «Скальпель» на своём борту вывозил медицинское оборудование и медицинский персонал.

Первоначально обе машины носили стандартную «Аэрофлотовскую» раскраску, однако в 1988 году советский флаг на киле заменили на красный крест на белом фоне в красном окаймлении. На полукрыльях, сверху и снизу, появились такие же эмблемы, но поменьше.

С учётом опыта, полученного в 1984-89 гг., на базе «Скальпеля» начали работы по созданию более совершенного летающего госпиталя **Ил-76ТД-С «Айболит»**, на котором было бы возможно проводить сложные операции. Кроме того, на ней предполагалось увеличить количество перевозимых раненных или больных до 24 человек.

В грузовой кабине основного «Айболита» предполагалось разместить 3 модуля (эвакуационно-реанимационный, операционный, интенсивной терапии и реанимации). Ещё 2 модуля (электракорпоральной детоксикации крови (4 комплекта «искусственной почки») и клинко-диагностическая лаборатория) при необходимости размещались на втором самолёте, работавшем в единой «связке» с первым.

По некоторым сведениям, эту машину (серийный 86-02) заложили в 1992 году, но так и не достроили.

Кроме «Скальпеля» и «Айболита» к решению задач по оказанию неотложной медицинской помощи и доставке спасателей в труднодоступную местность мог привлекаться и любой Ил-76, т.к. специально для этих целей разработан контейнер группового десантирования «Ганимед» (т.н. «изделие К-27»). В работах по его созданию участвовали специалисты ЭМЗ им. В.М.Мясищева и НИИ парашютостроения.

Внутри контейнера могут размещаться 5 человек и 300 кг груза или 1000 кг груза, диапазон его применения: высота полёта – 400-8000 м, скорость – 320-400 км/ч.

Интересно, что оператор К-27 имеет возможность управлять куполом парашюта через широкоугольный перископ, а носовая часть контейнера – цельный амортизатор.

В последующем разработаны контейнер К-28 «Маририст» и усовершенствованный «Ганимед-2».

Несмотря на то, что всего лишь построен один «Скальпель», за те 7 лет «советской карьеры», что ему отмеряла история, эта машина успели спасти не одну человеческую жизнь. Ещё во времена Страны Советов было ясно, что таких машин нужно гораздо больше, да и «начинку» их то же необходимо было менять. Но этим планам помешал распад СССР, равно, как и созданию гражданской версии машины. А единственный летающий «Скальпель» снова «нашел себя» уже во времена РФ.

В ходе написания работы использовались исключительно открытые источники информации, всякое совпадение с данными, имеющими ограничения в доступе, случайное и не является преднамеренным.

Окончание следует