

НОВАЯ СТРОКА В БИОГРАФИИ «ВОЗДУШНОГО ГРУЗОВИКА»



Николай Дмитриевич ТАЛИКОВ
Заместитель Генерального директора-Генерального конструктора ОАО «Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина»

В ноябре 2010 года для обеспечения полетов самолетов ВТ-67 Basler, работающих в интересах Российской антарктической экспедиции (РАЭ), грузовой 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.

По роду своей деятельности члены РАЭ должны прилетать на станцию «Амундсен – Скотт». Американцы разрешают использовать свой аэродром для посадки легких самолетов, но топливо на обратный полет не дают: оно в Антарктиде завозное и является дефицитом. Поэтому РАЭ приняло решение для обеспечения полетов своих самолетов доставить собственное топливо на станцию «Амундсен-Скотт». Доставлять его со станции «Новолазаревская», где находится хранилище завезенного в Антарктиду российского авиакеросина, самолетом ВТ-67 долго и непроизводительно. Израсходуешь на полеты самолета практически столько же топлива, сколько его привезешь.

Раньше все необходимое для работы российских полярников: продукты питания, научное оборудование, топливо – доставлялось с помощью транспортных ВТ-67 и С-130 Антарктической программы США через их основную станцию «Мак Мердо». С 2005 года освоена доставка грузов на легких парашютно-грузовых системах ПГС-1000Р с применением транспортных Ил-76ТД, экипажи которых формировались из представителей ГосНИИ ГА и «Авиационного комплекса им. С.В. Ильюшина».



В предыдущем выпуске нашего издания был опубликован материал «Ильюшинские крылья с пермскими моторами над ледовым континентом». В публикации, посвященной освоению неба Антарктики самолетами фирмы «Ил» с двигателями А. Швецова и П. Соловьева, было упомянуто событие произошедшее в конце ноября прошлого года – работа самолета Ил-76ТД в районе Южного полюса нашей планеты.

По просьбе наших читателей мы обратились к Заместителю Генерального директора-генерального конструктора ОАО «Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина» Николаю Дмитриевичу ТАЛИКОВУ с просьбой подробнее рассказать об этом.



Станция «Амундсен – Скотт». Напротив – «Церемониальный Южный полюс» и вокруг него установлены государственные флаги стран, которые проводят свои исследования в Антарктиде. Левее в нескольких десятках метрах – истинный географический Южный полюс.



Доставленный авиакеросин позволил организовать регулярные полеты самолета ВТ-67 между российскими станциями «Беллинсгаузен», «Новолазаревская», «Прогресс» и «Восток». С этого времени доставка грузов выполняется самолетом Ил-76ТД два-три раза в год.

В 2010 году десантирование платформ ПГС-1000Р с бочками топлива в районе Южного полюса было выполнено 21 и 22 ноября. Возглавил экипаж шепилот ГосНИИ ГА, Заслуженный летчик-испытатель РФ Герой РФ Рубен Есаян.

Полеты самолета выполнялись с аэродрома станции «Новолазаревская». За два полета самолет преодолел около 14000 км надо льдами Антарктиды. Ориентироваться в полете экипажу помогала установленная на борту навигационная аппаратура ГЛОНАСС/GPS.

В общей сложности десантировано 52 платформы каждая массой 1200 кг. На платформе по восемь двухсотлитровых бочек с топливом. Десантирование выполнялось на скорости полета самолета 280-300 км/ч.

Самолет Ил-76ТД добавил в свою биографию замечательную строку – покорение Южного полюса! Яркая жизнь этого типа самолета началась с первого полета первого опытного самолета Ил-76 СССР-86712 с Центрального аэродрома имени Фрунзе в марте 1971 года

Вместе с тем, эти уникальные полеты стали достойным продолжением совместной работы коллективов ОАО «Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина» и ОАО «Авиадвигатель» по освоению Антарктиды, начатой самолетом Ил-12 с двигателями АШ-82ФН в далеком теперь 1956 году. ■



Десантирование платформ с топливом в районе станции «Восток»