



Ил-96-300

Десять лет на службе Аэрофлоту



ЮБИЛЕЙ ФЛАГМАНА

Прошло десять лет, как Аэрофлот начал эксплуатацию на международных воздушных линиях флагмана отечественной авиации — дальнего широкофюзеляжного Ил-96-300.

Ветераны знают, каким непростым был путь в небо этого самолета, сколько сил и времени было затрачено на его освоение и доработку, подготовку экипажей, какими непростыми были первые полеты Ил-96 в зарубежные страны.

Начало эксплуатации Ил-96 совпало с дроблением некогда единого Аэрофлота на множество компаний, что вносило в производственную деятельность дополнительные трудности. Многие вопросы приходилось решать в обстановке структурных преобразований, кадровых перестановок. Менялись не только названия подразделений, но и стиль работы, взаимоотношения между разработчиками, производителями новой техники и эксплуатантами. Когда казалось, что многолетний труд конструкторов, самолетостроителей останется невостребованным, Аэрофлот принял активное участие в доработке нового самолета. В том, что Ил-96 удалось «поставить на крыло», во многом заслуга пилотов головного — нынешнего 217-го летного отряда, всех сотрудников компании. Это признают генеральный конструктор АК имени С. Ильюшина Генрих Новожилов, руководители Воронежского акционерного самолетостроительного объединения (ВАСО), все, кто имеет отношение к флагману отечественной гражданской авиации.

Летчики отряда справедливо считают лайнер Ил-96-300 одним из лучших в нашей авиации. Не случайно новый самолет для президента России создан на базе Ил-96-300.

Первый международный рейс Ил-96-300 совершил по маршруту Москва — Нью-Йорк 14 июля 1993 года. Тем самым была перевернута еще одна страница в богатой событиями истории отечественной гражданской авиации. В подготовке рейса участвовали не только пилоты, инженеры, бортпроводники, но и специалисты многих наземных служб. Это была общая победа, одна на всех.

За десять минувших лет много важных событий произошло в жизни специалистов летного отряда, которые эксплуатируют самолеты Ил-96-300. Ими освоены новые маршруты. Немало летчиков переучилось на другие типы самолетов. На смену им пришли молодые пилоты. Но неизменным остается в отряде дух коллективизма, здорового патриотизма, требовательности и высокой ответственности.

Желаю коллективу 217-го летного отряда новых успехов в работе, дальних полетов, счастья и благополучия в личной жизни.

ВАЛЕРИЙ ОКУЛОВ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ — РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ»

СОДЕРЖАНИЕ:

ТРУДНАЯ ДОРОГА В НЕБО

Биография Ил-96-300, рассказанная генеральным конструктором Г. Новожиловым.	1
Экзамен перед стартом. С. Близнюк.	6
Невесомость. А. Ильин.	8

У ИСТОКОВ СОЗДАНИЯ ОТРЯДА САМОЛЕТОВ Ил-96-300

Новый самолет требовал новых подходов. Воспоминания Д.Барилова, В. Лашевского, В. Шлапакова.	11
---	----

ПО КОМАНДЕ «НА ВЗЛЕТ»

Из газеты «Известия» от 13 июля 1993 г.	17
Из газеты «Авиамир», №5, 1995 г.	17
Мы тоже учили летать самолет. А. Мигунов.	18
Памятные полеты. А. Ляшенко.	19
Американцы признали в нас конкурентов. В. Сысовский.	20

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

Подготовка летных кадров. Г. Приходченко.	24
Тяжело в учебе — легче в полете! 6. Шишкин.	25
Освоение Ил-96-300 в ОАО «Аэрофлот» глазами инженеров АТЦ. 5. Слободник. А. Курочкин.	26
Сервис на борту «Ильюши». В. Дюкин.	30
Здоровье — ваше богатство. Н. Мусина.	31
Имени Николая Карпеева.	32

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ Ил-96-300

10 лет спустя: эксплуатанты, разработчики и производители держат совет.	34
Подводя итоги.	35
Впереди новые рубежи.	36

Ил-96-300: десять лет на службе Аэрофлота. — 2003. — 54 с.:ил.

Сборник выпущен департаментом по связям с общественностью ОАО «Аэрофлот»

Руководители проекта — Л. Кошляков, В. Зотов

Над книгой работали — В. Родиков, Т. Шеко, Т. Гладкова, Л. Хренова

Ведущий редактор — А. Иваненко

Ответственные редакторы — М. Герасимова, В. Богданов

В книге использованы фотографии из семейных архивов летчиков 217-го ЛО,

а также В. Иванова и В.Спесивцева

Верстка — Е. Григорьева

Корректор — Е. Рябчикова

Обложка — Е. Митрюкова

БИОГРАФИЯ САМОЛЕТА ИЛ-96-300, РАССКАЗАННАЯ ГЕНЕРАЛЬНЫМ КОНСТРУКТОРОМ «ИЛОВ» ГЕНРИХОМ НОВОЖИЛОВЫМ

2003 год — юбилейный для Авиацонного комплекса им. СВ. Ильюшина. 17 апреля онотметилсвое70-летие. 1июляещеодназнаменательнаядата—55летнепрерывнойра-ботынапредприятиигенеральногоконструктора, академика, дваждыГерояСоциалистиче-скоготруда, лауреатаЛенинскойпремииГенрихаВасильевичаНовожилова. Емуслово.

От Ил-86М к ИЛ-96

К началу 80-х годов объем авиаперевозок в стране превысил рубеж 100 миллионнов пас-сажиров в год. Появилась острая необходимость в создании самолета большой пассажиро-вместимости. Возможность глубокой модификации Ил-62 исключалась, так как в этом случае требовалось изменение практически всех систем на базе последних теоретических и научных разработок, начиная от конструкционных материалов до использования оборудования на но-вой элементной базе.

Заманчивой была идея модификации Ил-86 с целью увеличения дальности. У нас был да-же вариант, названный Ил-86М. Мы пытались использовать крыло, которое стоит на Ил-86. Но пришли к выводу, что если уж делать новый самолет, то необходимо закладывать в него новые идеи. Мы поняли, что с тем крылом, на котором летает самолет Ил-86, дальнего само-лета построить невозможно.

Второе решение — замена двигателей. На самолете Ил-86 установлены надежные двига-тели конструкции Н.Д. Кузнецова поколения самолетов первого серийного Ил-62 и Ту-154. Поэтому мы с Николаем Дмитриевичем договорились, что он нам сделает двигатель НК-56 с тягой 18 тонн и с большой степенью двухконтурности. И такой двигатель был создан.

Еще одной задачей была замена пилотажно-навигационного комплекса на более совре-менный. Решение этих трех проблем привело бы к тому, что от самолета Ил-86 могли остать-ся лишь фюзеляж, киль и оперение.

Мы начали делать новый самолет, получивший название Ил-96.

От Ил-96 к Ил-96-300

В министерстве авиационной промышленности начались серьезные дискуссии о том, ка-кой же, в конце концов, делать двигатель для перспективных самолетов Ту-204 и Ил-96.

В свое время Ту-204 был трехдвигательным. Для этого самолета П.А. Соловьев сделал двигатель Д-90 с тягой 13,5 тонны. Нас он не устраивал. Мы доказывали, что ставить всю авиацию на один единственный двигатель ПС-90 (в дальнейшем так стал называться Д-90) не лучший вариант.

Тогда некоторые ученые предложили нам сделать пятидвигательный самолет Ил-96 (четы-ре двигателя на пилонах под крылом и один в хвосте самолета). Такая идея даже была подбро-шена во время совещания, на котором присутствовал Д. Ф. Устинов. Он был человеком здра-вомыслящим и с ходу на такие вещи «не клевал». Дмитрий Федорович демонстративно пропу-стил это предложение мимо ушей, после этого вопрос о пятидвигательном самолете отпал сам по себе.

После длительных дебатов в Минавиапроме было принято решение прекратить работы по двигателю НК-56 Кузнецова, невзирая на то, что этот двигатель имел большую тягу, и его разработка была более продвинута. А для дальнемагистрального Ил-96 и среднемагистраль-ного использовать двигатель ПС-90 Соловьева.

В один из дней меня вызвал к себе Иван Степанович Силаев и говорит:

— Генрих Васильевич, вы продолжаете настаивать на 350-местном дальнемагистраль-ном самолете с двигателем НК-56. Двигателя НК-56 не будет. Разве с 16-тонным двигателем ПС-90 Соловьева вы не можете сделать самолет?

Я отвечаю:

— Иван Степанович, нет нерешаемых проблем. Если даете такое задание, мы посмотрим, что можно сделать с 16-тонным двигателем. Все-таки 16 и 18 — существенная разница для 4-двигательного самолета. Это, грубо говоря, 8 тонн разницы тяги.

Посоветовавшись в КБ, мы пришли к выводу, что 350 пассажиров на дальность 10 000 км самолет с двигателями ПС-90 не потянет. Решили отрезать 5,5 метра фюзеляжа от самолета Ил-96. Диаметр фюзеляжа оставить такой же, как у Ил-86, позаимствовав у него фонарь и ряд других элементов. Количество пассажиров уменьшить до 300.

Доложил об этом министру, что можем сделать 300-местный самолет. Тот сказал: «Очень хорошо».

Так из самолета Ил-96 на 350 мест с двигателями НК-56 получился Ил-96-300.

Внешнее сходство обманчиво

На самолете Ил-96-300 в отличие от Ил-86 установлено новое крыло с суперкритическими профилями, что позволило получить очень хорошие летно-технические характеристики, двигатель ПС-90 и новый пилотажно-навигационный комплекс с цветными дисплеями.

Были внесены и конструктивные изменения, учитывающие последние технологические достижения. Фюзеляж Ил-96-300 по сравнению с Ил-86 был существенно изменен, что позволило повысить надежность и обеспечить безопасность при повреждении, уменьшить скорость роста трещин, увеличить срок службы, снизить вес, улучшить качество наружной поверхности и повысить технологичность конструкции в серийном производстве.

Конструкцию силового кессона крыла разработали с использованием длинномерных листов с более высоким, чем на Ил-86, уровнем расчетных напряжений при обеспечении требуемой прочности, ресурса и живучести. Это было достигнуто за счет применения в конструкции панелей новых материалов как с повышенными характеристиками вязкости, малоцикловой усталости, с низкими скоростями роста трещин, так и высокопрочных, с увеличенной прочностью на разрыв и хорошими усталостными характеристиками.

Другая особенность крыла — широкое применение сотовых конструкций. Из них изготавливают носовые и хвостовые части крыла, элементы механизации крыла — воздушные тормоза, интерцепторы, элероны, часть закрылков...

Горизонтальное оперение Ил-96-300 сохранили таким же, как у Ил-86, а площадь вертикального оперения возросла за счет увеличения высоты киля на 1,5 квадратных метра. На крыльях сделали вертикальные законцовки, повышающие аэродинамическое качество.

Впервые в мировой практике создания пассажирских самолетов на Ил-96-300 применили систему активного демпфирования упругих колебаний крыла и снижения действующих на него нагрузок. Наличие такой системы позволяет на треть уменьшить нагрузки на конструкцию планера, и, следовательно, снизить вес, на треть повысить долговечность конструкции крыла, предоставить пассажирам более высокий уровень комфорта в полете в турбулентной атмосфере.

При создании Ил-96-300 по каждой из составляющих топливной эффективности были реализованы решения, обеспечившие достижение топливной эффективности, не уступающей аналогичному параметру зарубежных самолетов данного класса.

Улучшение аэродинамики велось как в направлении совершенствования аэродинамической компоновки, так и по пути внедрения новых конструктивных и технологических решений, улучшавших качество внешней поверхности.

Был проведен большой объем работ по улучшению местной аэродинамики, подобраны оптимальные формы мотогондол и различных надстроек. Приняли меры к уменьшению щелей между неподвижными и подвижными поверхностями, где возможно, щели герметизировали. Количество продольных и поперечных стыков на поверхности крыла сократили до минимума. Крыло оснастили эффективной взлетно-посадочной механизацией, состоящей из предкрылков по всему размаху, внутреннего двухщелевого и внешнего однощелевого закрылков. На крыле также установили органы поперечного управления: внутренние элероны и интерцепторы (внешние элероны должны были работать только с активными системами обеспечения устойчивости и в поперечном управлении не участвовали).

Повышению аэродинамического качества способствовала также специальная программа выработки топлива, обеспечивающая полет с задней центровкой, уменьшающий балансировочное сопротивление. Провели большую работу по оптимизации режимов при наборе высоты, крейсерском полете, снижении и заходе на посадку. На Ил-96-300 впервые испытали

и сертифицировали автоматические системы предупреждения и обеспечения безопасности полетов при непреднамеренном выходе самолета на критические режимы полета. В частности, в систему управления заложены решения, не позволяющие экипажу ошибочно вывести самолет на критические углы атаки, приводящие к его сваливанию. Такие системы значительно повышают уровень безопасности полетов, этому же способствует и электроимпульсная противообледенительная система. Значителен уровень новых идей и в конструкции других систем. В общей сложности в Ил-96-300 внедрили научно-технические решения, защищенные 14 российскими патентами, 167 авторскими свидетельствами.

Испытания

Первый самолет мы строили в кооперации с Воронежским авиационно-строительным объединением (ВАСО). Взлетел он с Центрального аэродрома. Это обстоятельство накладывало на КБ большую ответственность. Центральный аэродром находился в пяти километрах от Кремля. Но взлетать было надо. Это позволяло сэкономить и время (по меньшей мере полгода), и деньги.

Опыт взлета самолетов Ил-18, Ил-76, Ил-86 с Центрального аэродрома у нас был. Но Ил-96 был и тяжелее, и больших размеров.

Нас беспокоило и состояние полосы. Проверили ее качество и там, где необходимо, подремонтировали. После этого приступили к рулежкам и пробежкам самолета. На полосе длиной 1800 метров нельзя было выполнить полноценный подлет, чтобы определить реальную скорость отрыва от полосы и хотя бы немного опробовать систему управления самолета, оценить эффективность рулей. Приходилось доверять теории, практике, проверкам на стендах, опыту и интуиции летчиков и, конечно, выполненным пробежкам самолета с поднятой передней ногой.

28 сентября 1988 года погода выдалась, как на заказ. И хотя взлет был намечен на следующий день, командир экипажа заслуженный летчик-испытатель СССР С. Близнюк предложил лететь сегодня. Я наблюдал за взлетом, стоя у кромки ВПП в том месте, где, по расчетам, самолет должен был оторваться от земли. Вижу, как машина тронулась с места и стала быстро набирать скорость. Когда самолет пробежал уже половину расстояния до нас, мне показалось, что темп разгона как бы замедлился. Не успел я подумать об этом, как самолет уже был около нас и, оторвавшись от земли в расчетной точке, поднялся в воздух.

В экипаже появляется штурман

По техническому заданию (ТЗ) на самолете был прописан трехчленный экипаж — два летчика и бортинженер. Штурман не требовался. Но поскольку пилотажно-навигационный комплекс был новый, у летчиков, естественно, появились сомнения. Говорят: «Генрих Васильевич, как же мы без штурмана будем летать? Навигационные дисплеи, это замечательно. Все видно, наглядно, но Бог его знает, как поведут они себя в полете. Может, они врут». Вот почему на первый этап эксплуатационных испытаний для того, чтобы летчики поверили в новые приборы, было решено включить в состав экипажа штурмана. Но на Руси, как известно, нет ничего более постоянного, чем временное.

Летчики Аэрофлота стали испытателями

Мы знали, что если эксплуатационные испытания проводятся только экипажами летчиков-испытателей, то с получением передового самолета у летчиков Аэрофлота (а тогда был только Аэрофлот) возникает много вопросов, особенно у тех, кто летает на международных линиях. И мы надумали, как привлечь летчиков Аэрофлота к полетам на Ил-96-300 на этапе эксплуатационных испытаний. Небольшая группа пилотов была принята в школу летчиков-испытателей ЛИИ им. Громова. Они прослушали курс теоретической подготовки, получили квалификацию летчика-испытателя первоначального класса, что дало им право летать на самолетах Ил-96-300 на этапе эксплуатационных испытаний.

У летчиков Аэрофлота, в свою очередь, родилась идея: испытать самолет на самой трудной трассе Москва—Сингапур, причем совместить испытания с коммерческой деятельностью. В те времена бытовая электронная аппаратура была у нас в стране большим дефицитом. На ее доставку было много заказов.

Так начались полеты по трассе Москва—Сингапур.

То, что летчиками-испытателями летали пилоты Аэрофлота, было новшеством. Оно позволило нам достаточно быстро провести эксплуатационные испытания, получить сертификат летной годности и начать эксплуатацию самолета.

А место штурмана на самолете существует и сегодня. И если говорить откровенно, то вопрос наличия штурмана на самолетах Аэрофлота не столько технический, сколько социальный.

Как американцы испытывали Ил-96-300

Осенью 1991 года к нам приехали на переговоры представители Федеральной авиационной администрации (ФАА), которая проводит сертификацию самолетов. В составе делегации были два летчика-испытателя ФАА: Лестер Берван и Говард Грин. На переговорах они спрашивают: «Господин Новожилов, мы не можем на вашем самолете Ил-96-300 полетать?».

Отвечаю: «Какая проблема? Но поскольку самолет еще не получил сертификаты летной годности, вы должны получить разрешение от вашего начальства, что можете летать на этом самолете».

Через несколько дней они приносят бумагу из которой следует, что решение они могут принимать самостоятельно.

Я спрашиваю: «Вы согласны летать?»

Отвечают, что согласны.

Говорю: «Тогда с Богом!»

Американские летчики сделали два полета с выходом на большие углы атаки. Я встретил их после полета. Они говорят: «Генри, это сказочный самолет. Мы не видели, самолета, чтобы он так себя вел».

«А вы не могли бы свое частное мнение в письменном виде изложить?» — спрашиваю их. В ответ: «Какая проблема? Конечно же, напишем».

Привожу выдержку из этого документа.

«Характеристики сваливания (сваливание — критический режим полета самолета, с ним связана значительная доля авиапроисшествий. — **Ред.)** были одними из наилучших, какие мы когда-либо встречали на транспортном самолете таких размеров. Уровни бафтинга (вибрации крыла, вызванные срывом потока с несущих поверхностей при больших углах атаки. — **Ред.)** были сравнительно низкими, но достаточными для формирования естественного предупреждения о сваливании. Не наблюдалось тенденции к «валежке» на крыло или кабрированию ни при каких сочетаниях положений шасси и закрылков, и полное взятие штурвальной колонки «на себя» может быть достигнуто и удержано в течение 10 секунд без каких-либо неблагоприятных характеристик...».

И вот еще один документ, который я храню. Это отчет о научно-исследовательской работе «Оценка аэродинамического качества пассажирских самолетов Ил-96-300 и Ту-204», выполненный ЛИИ им. Громова в начале 1996 года. Вот один из выводов: «...максимальное аэродинамическое качество самолета Ил-96-300 при оптимальном числе крейсерского полета, равном 0,75М, составляет рекордную для отечественных самолетов величину 20». Специалисты знают, о чем говорят эти цифры...

Аэрофлот здорово помог

Как генеральный конструктор я высоко оцениваю роль Аэрофлота в доводке Ил-96-300. Список специалистов, принимавших в этом участие, довольно обширен. Среди них Виктор Перепелица, Анатолий Волимерец, Владимир Клименко, Геннадий Аникаев и многие другие пилоты, штурманы, инженеры, техники. Все они многое сделали для того, чтобы самолет вышел на трассы и получил сертификат летной годности.

Аэрофлот вложил значительные денежные средства в повышение надежности двигателя ПС-90.

Мне приходилось слышать, что если на четырехдвигательном самолете откажут два двигателя, то он обречен. К Ил-96-300 это не относится. Он может лететь и на двух двигателях, только снизив при этом высоту полета. Поэтому мы сторонники четырехдвигательной схемы. Считаем, что она более надежна, особенно в наших условиях. После нас появился дальний А340 и тоже с четырьмя двигателями.

Ил-96-300 не хуже Боинга 767

Меня часто просят сопоставить эти два самолета. Так вот, есть официальная оценка, проведенная ГосНИИГА. Она гласит, что эти самолеты по своим характеристикам не уступают друг другу, разве что наш самолет несколько больше. Если же посмотреть на месячный налет Ил-96 в Аэрофлоте, то он иногда больше, чем у Боинга 767. А по количеству посадок в месяц мы даже превосходим Боинг 767. Поэтому я считаю эти самолеты равнозначными.

С главным конструктором первого широкофюзеляжного «Боинга» — Б 747 Джо Саттером я знаком почти сорок лет. У меня в кабинете стоят модели Б 757, Б 767. Джо был тоже руководителем их разработки. Наши дружеские беседы на выставках и на фирме «Боинг» были интересными и полезными.

Ил-96-300 на службе у президента

То, что на Ил-96-300 летает президент РФ, говорит о традиционно высоком доверии главы государства к нашей технике.

На президентском самолете все оборудование (за исключением системы предупреждения столкновения ТЕКАС) наше, российское. Но у нас до последнего времени не было хороших специалистов по интерьеру.

На первом президентском самолете Ил-96-300 интерьер делала швейцарская фирма. На втором самолете детали интерьера делали в Великобритании, а всю привязку осуществляет российская фирма «АФРУЗ» на Воронежском заводе с нашим участием.

Чем будут отличаться следующие шесть Ил-96-300?

Во-первых, самолеты будут существенно отличаться по пилотажно-навигационному комплексу. В Аэрофлоте уже три самолета имеют вторую категорию посадки.

Самолеты, которые будут эксплуатироваться в Аэрофлоте, будут оснащены существенно улучшенными пилотажно-навигационными комплексами, которые обеспечат третью категорию посадки.

Во-вторых, у следующих шести самолетов будет полностью новая пассажирская палуба, новый интерьер, система развлечения пассажиров. Буфет и кухня будут подняты на верхнюю палубу.

Для летчиков это будет самолет, в котором существенно улучшен пилотажно-навигационный комплекс, а для пассажира — практически новая машина.

ЭКЗАМЕН ПЕРЕД СТАРТОМ

Репортаж о первых испытательных полетах Ил-96-300

«96005, на курсе, на глиссаде. Посадку разрешаю», — звучит команда с земли. «Добро» на посадку получено, видимость отличная, полоса перед нами, самолет плавно подходит к земле. Едва ощутимое мягкое касание, и вскоре машина заруливает на стоянку. Мы дома. Очередной дальний полет, выполнявшийся по программе эксплуатационных испытаний, благополучно завершен.

С нетерпением ждут новый лайнер на протяженных трассах страны. Парк самолетов Ил-62 морально устарел. Их неэкономичные двигатели сжигают огромное количество так нехватящего сегодня топлива. К тому же грузоподъемность Ил-62 почти в два раза ниже, чем у Ил-96-300.

У испытателей и эксплуатационников сейчас напряженная пора: ведь они тоже заинтересованы в том, чтобы самолет как можно скорее стал возить пассажиров. Но даже в горячее время с новым самолетом не должно быть спешки. Программа эксплуатационных испытаний обязана соблюдаться неукоснительно.

...Мы уходили в очередной испытательный полет из Шереметьева с тем, чтобы, пройдя над Кировом, Сургутом, Подкаменной Тунгуской, Якутском и Магаданом, приземлиться в аэропорту Елизово города Петропавловска-Камчатского. Перед полетом было время поближе познакомиться с экипажем. В этом рейсе его возглавляет молодой, но уже достаточно опытный летчик-испытатель ОКБ имени С.В. Ильюшина Игорь Гудков. Он закончил школу летчиков-испытателей имени А.В. Федотова. В свои тридцать два года освоил 17 типов самолетов: истребителей, бомбардировщиков, тяжелых транспортных машин. На Ил-96-300 более полугода летает командиром.

Как отметил в разговоре со мной шеф-пилот, начальник летной службы ОКБ имени С.В. Ильюшина заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Станислав Близнюк, Игорь Гудков — испытатель надежный. Он из семьи авиаторов, его отец — летчик-испытатель Иван Гудков, в семидесятых годах погиб при испытании нового истребителя. Перед тем как избрать для себя профессию испытателя, Игорь прошел армейскую школу в Военно-Воздушных силах, продолжал Станислав Григорьевич.

Мы доверяем проводить сложные испытания только тем летчикам, чей профессионализм не вызывает сомнений.

Второй пилот в экипаже у Гудкова — опытный летчик-испытатель ГосНИИ ГА Евгений Панкевич. Не так давно он закончил работу по сертификации транспортного самолета Ан-74. Бортинженер — Сергей Горюнов. Обязанности штурмана выполняет представитель Летно-исследовательского института имени М.М. Громова штурман-испытатель Владимир Шпак.

Уже в полете в первом салоне, разложив на соседнем столике рабочую документацию, по-хозяйски расположились заместитель начальника летно-испытательной и доводочной базы ведущий инженер по летным испытаниям Ил-96-300 Владимир Лысягин и его коллега, тоже ведущий инженер по самолету Александр Манцен.

После того как самолет набрал заданную высоту, я попросил Владимира Борисовича Лысягина и Александра Яковлевича Манцена немного рассказать о новом самолете.

В. ЛЫСЯГИН: 26 сентября 1991 года Ил-96-300 перелетел в аэропорт Шереметьево. Это был первый серийный самолет, купленный ЦУМВС. До начала пассажирских перевозок на нем проводятся эксплуатационные испытания: наземные (стажировка обслуживающей его технической бригады) и летные (облет трасс — как внутренних, так и зарубежных). Намечен десяток городов, где машина должна побывать: Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Владивосток, Нью-Йорк, Шеннон, Гавана, Токио, Буэнос-Айрес и других. Это нужно для того, чтобы облетать полосы, организовать на местах техническое обслуживание, обучить технический состав.

Ил-96-300 побывал на Международном авиационном салоне в Ле Бурже (Франция), где вместе с Ил-114 имел большой успех. Нечасто машину такого класса ставят на заключительный этап демонстрационных полетов. Зрелище очень эффектное, когда перед зрителями парой проходят два самолета известной в мире авиастроительной фирмы. Воочию видно, как элегантен Ил-114, как величав Ил-96-300. Конечно, весь этот полет был заснят, и его фотографии появились в печати.

В эксплуатационных испытаниях, помимо ЦУМВС, активно участвуют специалисты Домодедовского производственного объединения, Хабаровского и Петропавловск-Камчатского предприятий. Одновременно с полетами (их уже выполнено более семидесяти, с налетом 400 часов) проходят работы по отработке эксплуатационной технологичности, при которых одновременно стажировались технические специалисты, обслуживающие самолет.

А. МАНЦЕН: За время проведения эксплуатационных испытаний было выполнено два уникальных полета продолжительностью 16 часов 35 минут и 18 часов 09 минут. При этом соответственно были пройдены расстояния: 13000 и 14840 километров. Тем самым мы доказали возможность беспосадочного полета на Ил-96-300 из Москвы в Австралию.

В предыдущих показательных полетах была зафиксирована возможность перевозки максимальной коммерческой нагрузки 40 тонн из Петропавловска-Камчатского в Москву (к слову, Ил-62 перевозит 27 тонн, а тратит топлива при этом на 10 тонн больше).

Во время проведения длительных полетов, выполняющихся в режиме максимальной дальности, был получен прекрасный среднечасовой расход топлива, который составил 6,2 тонны (для сравнения: Ил-62 расходует около 8 тонн в час, а Ил-86 и того больше — около 9 тонн). Следует особо подчеркнуть, что налицо запасы по увеличению дальности полета как за счет улучшения расходных характеристик повышения экономичности двигателей, так и по увеличению взлетного веса до 240 тонн и более (сейчас пока 230 тонн). Взлетно-посадочные характеристики позволяют это сделать.

...Меня порадовало то, что Владимир Лысягин и Александр Манцен тепло говорили о своих помощниках: бортэлектрике-испытателе Михаиле Юнисове и руководителе бригады наземного технического обслуживания Алексее Костереве. Оба они не отказываются ни от какой работы, готовы подставить плечо и помочь товарищу, чтобы как можно скорее и качественнее выполнить порученное дело.

Видавших виды инженеров буквально поражает их трудолюбие и работоспособность. Ведь совсем не просто менять на самолете колеса при минус 50 градусах (когда проводились испытания в Якутске) или обеспечивать нормальное функционирование систем и агрегатов при сорокаградусной жаре в Ташкенте. Работать не за страх, а за совесть и получать при этом по нынешним меркам самые скромные деньги. Справедливо замечено; хорошее отношение

друг к другу не купишь ни за какие деньги: оно или есть, или же его нет. Мне же особо хочется отметить ведущего летчика-испытателя Николая Юрскова, летчика-испытателя Евгения Панкевича, бортинженера-испытателя Александра Скрылева. Это настоящие энтузиасты, своими советами и требованиями они делают великое дело при испытании нового самолета.

В. ЛАМЗУТОВ,
журнал «Гражданская авиация», №5, 1992 г.

НЕВЕСОМОСТЬ

*Вспоминает Анатолий Ильин — бывший ведущий штурман-инспектор
Главного управления летной службы МГА СССР.*

В 1993 году в процессе эксплуатационных испытаний самолета Ил-96-300 при ОКБ им. С.В. Ильюшина проводилась первоначальная летная подготовка членов экипажей авиакомпаний «Аэрофлот» и «Домодедовские авиалинии». Командиром-инструктором, как правило, был сам шеф-пилот Станислав Григорьевич Близнюк.

Ввиду высокой загрузки в ОКБ постоянно не хватало штурманов-испытателей, особенно для выполнения учебно-тренировочных полетов. И Станислав Григорьевич регулярно приглашал на тренировки меня. Полеты выполнялись в районе аэродрома Раменское в Подмосковье. В процессе полетов мы демонстрировали пилотам-стажерам критические режимы полетов, в том числе и экстренное снижение. Снижались с максимально возможной вертикальной скоростью с высоты 10 000 до 4000 метров.

В процессе одного из таких снижений, почувствовав необычную легкость тела, я отстегнул привязные ремни и, оттолкнувшись от кресла, вдруг повис в воздухе... Это была настоящая невесомость. В восторге от новых ощущений я окликнул Станислава Григорьевича: «Командир, смотри!». Опытнейший пилот-испытатель, оглянувшись, усмехнулся удивлению гражданского штурмана, насколько было можно, продлил снижение самолета, а затем крикнул: «Держись, вывожу!»

После спокойных рейсовых пассажирских полетов такие экстремальные тренировочные полеты с испытателями навсегда оставили в памяти восхищение и новым самолетом, и пилотами, для которых это норма.



1991 г. Первая группа летных специалистов для переучивания на самолет Ил-96-300 в г. Жуковский



В кабине первого самолета рядом с генеральным конструктором Г. Новожиловым (справа) бортинженер-инструктор Н. Проскурин (на переднем плане) и зам. командира ГЛО А. Мигунов



Май 1993 г. Первая посадка самолета Ил-96-300 в американском аэропорту Даллас



В аэропорту Даллас экипаж Аэрофлота встречает представитель Федеральной авиационной службы США г-н Росе Перро-старший (слева). В центре — начальник инспекции по безопасности полетов В. Селезнев, справа — генеральный представитель Аэрофлота в США Г. Терентьев



Первый визит Р. Перро (справа) на борт Ил-96-300 в аэропорту Даллас. На дальнем плане справа — руководитель делегации Аэрофлота, первый заместитель генерального директора ЦУ МВС Д. Барило, заслуженный летчик-испытатель А. Кнышев, главный конструктор В. Терентьев



Пресс-конференция в аэропорту Даллас в связи с прибытием первого самолета Аэрофлота Ил-96-300



Росе Перро (второй слева) с супругой на приеме в честь делегации Аэрофлота



Делегация Аэрофлота вручает Р. Перро модель самолета Ил-96-300



С представителем администрации аэропорта Даллас члены делегации Аэрофлота (слева-направо): В. Клименко — заместитель главного инженера ЦУМВС, Г. Терентьев — представитель Аэрофлота в США, В. Кириевский — начальник отдела кадров ЦУМВС



Май 1993 г. На демонстрационных полетах самолета Ил-96-300 в аэропорту Даллас штурман-инструктор А. Нишаков (третий справа) с группой американских технических специалистов



Февраль 1992 г. В г. Берлине у Триумфальной арки пилот-инспектор Министерства гражданской авиации Н. Карпеев и бортпроводник С. Слипухин (слева) с группой специалистов ОКБ им. С. Ильюшина



Июнь 1994 г. В г. Сиэтле (США). Н. Карпеев (первый слева) с летным составом головного отряда самолетов Ил-96-300. Слева направо: В. Доценко, А. Папетин, В. Шурло, В. Ежов, В. Пинчук, А. Сотсков



Февраль 1992 г. В Сингапуре на отдыхе после выполнения полета самолета Ил-96-300. Слева направо: Ю. Тарасов — главный штурман ЦУМВС, Н. Карпеев — пилот-инспектор МГА, В. Осинин — командир авиаэскадрильи Домодедовского производственного объединения, летный директор В. Перепелица, командир ГЛО В. Лошевский



Группа штурманов, первыми освоившие полеты на Ил-96-300. Слева направо: В. Соломатин, В. Яшенков, А. Кулибаба, В. Недликов



Экипаж Ил-96-300 КВС Н. Фоменкова (первый слева) в аэропорту г. Ханоя после выполнения рейса

НОВЫЙ САМОЛЕТ ТРЕБОВАЛ НОВЫХ ПОДХОДОВ

Летное подразделение самолетов Ил-96-300 отмечает 6 августа 2003 года свою 12-ю годовщину. Это официальный день рождения, потому что именно в этот день был подписан приказ о создании летного отряда. На самом деле история отряда началась значительно раньше. Только благодаря кропотливому и самоотверженному труду людей, создававших историю подразделения с самого начала, состоялся первый регулярный рейс дальнемагистрального авиалайнера Ил-96-300.

ДМИТРИЙ БАРИЛОВ одним из первых переучился на этот самолет и летает на нем по сей день. Вовремя освоения Ил-96 занимал пост первого заместителя генерального директора Центрального управления международных воздушных сообщений (ЦУМВС)

По большому счету, все началось с того, что в середине 80-х, в годы перестройки, было открыто российское небо. До этого вся Европа летала в Японию, а Япония в Европу транзитом через воздушное пространство России: все рейсы обязаны были совершать посадки в Москве, в аэропорту Шереметьево. А с 1985-1986 годов, получив разрешение, Европа начала летать в Японию без посадок, увеличив к тому же количество рейсов. Мы активно теряли свои позиции на этом рынке. В ту пору на дальних маршрутах в ЦУМВС эксплуатировался Ил-62, которому выдержать такую конкуренцию было невозможно. Еще пару лет, и мы потеряли бы этот рынок навсегда. Срочно нужен был современный конкурентоспособный самолет.

К сожалению, наш Ил-96 не успевал: подъем этой машины планировался слишком поздно. Тогда министерство гражданской авиации приняло решение обратиться к западникам. Нам предложили в лизинг и американские Боинги-767, и европейские аэробусы консорциума «Эрбас Индастри». Было принято решение — брать А310.

Мне в то время и в голову не приходило, что в ЦУМВС будет поднят вопрос об освоении Ил-96-300. Поскольку министерство, можно сказать, в то время бросило все силы на создание специального летного подразделения Ил-96 в Домодедово. Там серьезно готовились к приемке этого самолета. Вопрос казался решенным.

И вот как-то в начале 1991 года вызывают генерального директора ЦУМВС Владимира Потапова на коллегию в министерство. Но Потапов был занят, и дал указание поехать мне как первому заместителю совместно с главным инженером ЦУМВС Геннадием Аникаевым. Приехали мы на коллегию, а зачем — толком не знаем. Сидим, слушаем. Коллегия министерства на этом заседании решала вопросы, связанные как раз с судьбой Ил-96. Выступают докладчики, идет обсуждение. Я сначала не мог понять, зачем пригласили нас, представителей ЦУМВС. Ведь задача освоения Ил-96 в Домодедово казалась решенной. И вдруг прозвучал такой вопрос: как лучше проводить эксплуатационные испытания и передать Домодедовскому предприятию самолет Ил-96-300 под номером 96005 из ЦУМВС...

У меня в голове возник вопрос: почему передать?

Оказывается, этот самолет является собственностью ЦУМВС, так как предыдущий генеральный директор управления Владимир Потемкин принял в свое время, можно сказать, историческое решение — оплатить это воздушное судно. И самолет стал наш! Потом В. Потемкин ушел на повышение, и получилось так, что никто, кроме него и главного бухгалтера, об этой сделке в ЦУМВС не знал. Выяснился этот факт только на том заседании коллегии. И тут же приняли решение: самолет не отдавать! Будем проводить испытания на базе двух предприятий, если нужно, но самолет не отдадим. И поскольку мы не дали министерству согласия на передачу самолета, то ЦУМВС было определено как базовое предприятие по освоению самолета Ил-96-300. Это, можно сказать, начало истории освоения самолета в международном управлении Аэрофлота и соответственно создания летного подразделения.

ВЛАДИМИР ЛАШЕВСКИЙ стоял у истоков создания летного подразделения. Он в числе первых переучился на Ил-96-300, переучивал других. Не случайно ему было доверено первому возглавить летный отряд самолетов Ил-96-300 В ОАО «Аэрофлот».

С 1995 года он ведущий пилот-инспектор летного отдела ЛКАэрофлота.

Первые курсы и первые специалисты

После решения коллегии Министерства гражданской авиации встал вопрос о том, кто в ЦУМВС займется освоением самолета Ил-96-300. В то время шло активное переучивание на А310. Я тоже в числе первых приступил к изучению этого самолета. В это время вышел приказ генерального директора ЦУМВС Владимира Потапова о создании рабочей группы по переучиванию на Ил-96-300, в состав которой вошли пилоты Александр Мигунов, летавший в то время на самолете Ил-62, Михаил Кузнецов (с Ил-86), бортинженер Валерий Сысовский (с Ил-62), Владимир Матушкин (с Ил-86), штурман-инструктор Николай Горелов, штурман Владимир Яшенков (с Ил-62) и я, командир 63-го летного отряда самолетов Ту-154. Руководителем группы был назначен Александр Мигунов. Мы сразу же занялись созданием методической базы, разрабатывали документацию, подготавливали первоначальные проекты по отбору летного состава, программы обучения, но... продолжали летать на освоенных типах. Летали (вплоть до марта 1992 года), пока не начались тренировки на Ил-96 по программе переучивания.

25 февраля 1991 года группа летного состава нашего управления приступила к переучиванию на самолет Ил-96-300 на базе ЦУМВС и Авиационного комплекса им. С. Ильюшина.

Это был костяк будущего летного отряда. В течение месяца мы постигали особенности нового самолета. 22 марта учеба завершилась, но это не означало, что переучивание закончено. Нам, линейным пилотам, предстояло принять участие в первом этапе эксплуатационных испытаний, чего в истории гражданской авиации страны никогда не было. Для того чтобы юридически оформить наше участие в этих испытаниях, организовали специальные теоретические курсы. В моей летной книжке записано: «Закончил курсы теоретической подготовки по нормам летной годности и методологии летных испытаний с целью подготовки к участию на первом этапе эксплуатационных испытаний самолета Ил-96-300 при ЛИИ им. М. Громова с 29.10 по 18.11.91 г.».

Помню, новым для нас был вопрос применения парашюта. Гражданские летчики летают без парашютов, а тут нас по всем правилам готовили к нештатным ситуациям. Эти курсы дали возможность попасть на новый самолет Ил-96-300.

Головной летный отряд

На базе рабочей группы 6 августа 1991 года был создан головной летный отряд самолетов Ил-96-300 (ГЛО). Командиром отряда назначили меня, заместителем — Александра Мигунова, старшим бортинженером — Валерия Сысовского, старшим штурманом — Владимира Яшенкова. Бортинженером-инструктором стал Владимир Матушкин. Весь наш летный отряд состоял из восьми специалистов. Создание летного подразделения имело большое значение. Определился его персональный состав. Были поставлены конкретные задачи по подготовке всех программ, инструкций и технологий. Такое происходило впервые в гражданской авиации. Мы сами в процессе освоения самолета занимались созданием летной нормативной базы. До этого все нормативные документы издавались министерством, в котором существовал специальный отдел. Летчики получали готовые, устоявшиеся программы, а у нас не было ни тренажера, ни программ... Руководство полетной эксплуатации (РЛЭ) вообще прочитать было нельзя. Мы потом переписали его вместе со специалистами ОКБ им. Ильюшина. Практически вся летная нормативная база была создана в нашем головном отряде.

Конечно, нам помогали. В первую очередь мы наладили контакты непосредственно с генеральным конструктором КБ Генрихом Новожиловым и главным конструктором самолета Вячеславом Терентьевым. В министерстве у нас также нашелся надежный помощник — Николай Карпеев, прекрасный специалист, пилот, много сил вложивший в этот самолет. В последствии он перешел к нам, в ЦУМВС.

Испытания

Для испытательных полетов Ил-96 был определен аэропорт — Петропавловск-Камчатский. Время было тяжелое. Министерство ГА разваливалось, Советского Союза уже не было. В былые времена все было как по нотам. Министр отдавал приказ, и для испытательных полетов нового самолета везде загорался зеленый свет. О каждом рейсе докладывали лично министру.

А тут... Прилетает наш Ил-96 в Петропавловск-Камчатский, а местный начальник встречает нас словами: «Так! Груз не берете, пассажиров не берете, а топливо и обслуживание требуете. Чтобы больше вас тут не было!». И все испытательные полеты, намеченные расписанием, остановились. За полгода всего два полета получилось. К тому же в соответствии с тре-

бованиями в испытательном полете должны принимать участие представители соответствующих институтов и организаций — от ГосНИИ ГА, ЛИИ, ОКБ и других. Всего 12 наименований организаций. Попробуй всех собери, когда такой развал.

Неизвестно, как сложилась бы судьба Ил-96 дальше, если бы не специалисты ЦУМВС.

Большую роль в истории освоения Ил-96 сыграл главный штурман Юрий Тарасов. Он многое сумел преодолеть, организовать, наладить для этого самолета. Удалось, в частности, с помощью генерального представителя Аэрофлота в Сингапуре Геннадия Меркушина организовать коммерческие полеты по маршруту Москва—Сингапур. Это был прецедент: испытательные полеты на Ил-96 проводились на международных трассах с коммерческим грузом на борту. То есть самолет, получив временный сертификат, частично сам зарабатывал себе деньги на проведение испытаний, фактически на свою жизнь.

С апреля 1992 года мы, линейные пилоты ЦУМВС, принимали участие в судьбе Ил-96 в составе экипажа по программе испытаний. Руководили этими полетами и возглавляли экипажи опытные специалисты ОКБ им. С. Ильюшина: шеф-пилот С. Близнюк, летчики-испытатели А. Кнышов, И. Закиров, И. Гудков, А. Комаров, штурман-испытатель И. Бабкин, бортинженеры-испытатели С. Горюнов, В. Комаров, бортинженер-электрик М. Юнисов. В этих полетах также принимали участие ведущий летчик-испытатель ЛИИ им. М. Громова В. Жильцов и ведущий летчик-испытатель ГосНИИ гражданской авиации Н. Юрсков.

Пока наш Ил-96 выполнял испытательные полеты в Сингапур, мы, «времени не тратя даром», получили инструкторские допуски, подобрали подходящих кандидатов.

Второй этап испытаний

К сожалению, не все документы тех лет сохранились. У меня уцелела копия указания генерального директора ЦУМВС В.В. Потапова № 17/у от 28.01.93 г. «О допуске летного состава ЦУМВС к полетам по программе эксплуатационных испытаний...». Речь шла о втором этапе эксплуатационных испытаний, к которым согласно документу были допущены:

Д. Бариллов — первый заместитель генерального директора, В. Селезнев — начальник инспекции, В. Перепелица — шеф-пилот, Ю. Тарасов — главный штурман, В. Лашевский — командир ГЛО самолетов Ил-96-300, Н. Карпеев — ведущий пилот-наставник ЦПАП, А. Мигунов — зам. командира ЛО самолетов Ил-96-300, М. Кузнецов — пилот-инструктор, В. Яшенков — старший штурман, Н. Горелов — штурман-инструктор, В. Сысовский — старший бортинженер, В. Матушкин — бортинженер-инструктор, Н. Проскурин — ведущий бортинженер-наставник ЦПАП.

Специально привожу всех, пионеров нового дела.

Праздник

Важно, что до первого регулярного рейса по маршруту Москва — Нью-Йорк мы неоднократно летали за рубеж, демонстрировали наш самолет.

Хочу рассказать об одном таком полете. Зимой 1992 года в Берлине намечался праздник: открытие второй взлетно-посадочной полосы. Звонит мне представитель Аэрофлота из Берлина, рассказывает о программе праздника, о том, что из воздушных судов будет только А310 — по тем временам новый самолет. И предлагает показать наш Ил-96-300, мол, есть возможность, так как предварительное согласие от организаторов праздника получено. Почему не показать Ил-96 иностранцам? Переговорил с генеральным директором ЦУМВС В. Потаповым. Обеспечение техобслуживания и заправку решили произвести в Шереметьево, а в Берлине никаких сборов с нас, как с гостей, не должны были брать. Я — в ОКБ: давайте полетим! Это же самая настоящая рекламная акция для нашего самолета! Но руководство ОКБ почему-то задумалось. Так я и уехал ни с чем.

А вечером мне звонок домой: руководство конструкторского бюро согласно. Я среди ночи представителя Аэрофлота по телефону разыскал. Так все и решилось в пользу нашей идеи.

Подготовились мы основательно, продумали каждую мелочь. А накануне вылета диспетчер принес телеграмму из Германии, мол, надо прилететь на два часа раньше. «Как такое может быть? — думаю. — Немцы — народ пунктуальный до педантичности». Кто прислал телеграмму, так и не выяснили. Вылетели раньше.

Помню, погода была отвратительная, хуже некуда. Подлетаем, а аэродром закрыт по метеословиям, и нас послали в зону ожидания. Кружили, кружили, часа полтора, не меньше. Наконец, разрешили заход на посадку. Приземлились, зарулили, все как положено. А нам: по-

чему так рано прилетели? У них все было запланировано по минутам: сначала А310 должен прилететь, а потом наш Ил-96. А мы тут все планы нарушили.

Стоим, ждем. Накрыли столики в первом классе для посетителей. На улице холод, ветер, снег. Анекдот получился в том, что А310 так и не прилетел, ушел на запасной. Наш же самолет оказался единственным на празднике и, соответственно, главным источником информации для многочисленных журналистов.

ДМИТРИЙ БАРИЛОВ: Отчетливо помню, как мы готовились в начале мая 1993 г. к рекламному рейсу в американский аэропорт Даллас. Туда летели на двух Ил-96 (96005 и 96007). Один шел через Нью-Йорк, другой напрямую — в Даллас. Этот рейс имел большое значение. Во-первых, Ил-96 стал первым российским самолетом, приземлившимся на земле Далласа. Во-вторых, американцы познакомились с новой российской техникой. В рекламных целях мы бесплатно катали всех желающих. Сажали по 200 человек и летали минут 15 вокруг аэродрома, кормили и поили их. И так целый день.

Нас очень хорошо приняли в Далласе. Аэрофлотом заинтересовался местный «Ротшильд от авиации» Росс Перро, который вместе со своим сыном, бывшим военным летчиком, разработал целую программу о сотрудничестве. К сожалению, она не получила дальнейшего развития.

Еще один рекламный полет состоялся за несколько дней до первого регулярного рейса в Нью-Йорк. Мы проводили пресс-конференцию для журналистов, а потом всех, у кого с собой были загранпаспорта, повезли в Шеннон (Ирландия). К вечеру вернулись обратно. Впечатлений у представителей СМИ в тот день было достаточно.

Для нас, летчиков, эти полеты уже стали рядовыми. Мы освоили самолет, как родной, когда переучивались в ОКБ, где нас вводили в строй такие асы летного дела, как известнейшие летчики-испытатели Станислав Близнюк и Анатолий Кнышов. Они показали нам все возможности самолета, на всех предельных режимах, на сваливании и так далее. Полеты в Сингапур закрепили знания, позволили набраться опыта. К первому регулярному полету мы были полностью подготовлены.

ВЛАДИМИР ШЛАПАКОВ — командир летного отряда самолетов Ил-96-300 с октября 1995 года по настоящее время.

Когда мне предложили возглавить головной летный отряд (ГЛО), в нем была лишь одна эскадрилья. Но после очередного переучивания возникла необходимость создания второй, а потом и третьей эскадрильи. Специалисты, способные заняться таким непростым делом, имеющие опыт командной работы, возглавили эти подразделения. Посей день у нас три эскадрильи.

Важной вехой в истории подразделения я считаю переименование ГЛО в 217-й летный отряд. В связи с тем, что в ЦУМВС тогда было несколько свободных наименований, хорошо известных в гражданской авиации, я обратился к руководству с просьбой присвоить нам одно из них. В составе 217-го летного отряда некогда летали Ил-62, их маршруты во многом совпадали с нашими, поэтому мы выбрали именно это наименование. То есть, наш летный отряд самолетов Ил-96-300 продолжил славные традиции, сохранил наименование. Сегодня наш отряд — это солидное летное подразделение, в котором успешно трудятся 213 летных специалистов.

Работы у нас хватает. Мы продолжаем совершенствовать планирование летной работы, проводить подготовку летных экипажей, выполнять штатные полеты.



Ведущие специалисты Ил-96-300 обмениваются впечатлениями о полетах. Слева направо: В. Яблочкин, В. Сысовский, Н. Ходунков и А. Папетин



За пилотским пультом КВС С. Шерстнев



В пилотской кабине Ил-96-300. За штурвалом пилот-инструктор А. Ляшенко, Слева — бортинженер Р. Якубов, справа — второй пилот В. Орлов



За командирским штурвалом — пилот-инструктор В. Копылов



Члены экипажа Ил-96-300: пилот А. Иванов (у пульта), справа — бортинженер А. Марков



Июль 1993 г. Члены экипажа, выполнившего полет по маршруту Москва—Нью-Йорк, на отдыхе. КВС В. Перепелица — (в центре), слева — ведущий бортинженер В. Сысовский, справа — КВС А. Папетин



Перед первым рейсом Ил-96-300 в Рим, с именем Николая Карпеева 20 апреля 2001 г. Слева направо: начальник инспекции по БП В. Мокринский, командир 217-го ЛО В. Шлапаков, начальник летного отдела ЛК Н. Балангин, ведущий пилот-инспектор ЛО В. Лашевский, ведущий штурман-инспектор ЛО А. Кулибаба, супруга Н. Карпеева Людмила Иосифовна, сыновья Виталий и Игорь, зам. руководителя департамента летных стандартов ГСГА В. Солдатов



КВС А. Белогур на предварительной подготовке



14 июля 1993 г. Пресс-конференция в аэропорту Шереметьево перед началом первого рейса Ил-96-300 в Нью-Йорк. Справа налево: Д. Барилов — первый заместитель генерального директора ЦУ МВС, В. Потапов — генеральный директор ЦУ МВС, Г. Зайцев — первый заместитель директора департамента воздушного транспорта, В. Терентьев — главный конструктор самолета Ил-96-300, В. Сахаров — заместитель главного конструктора



К новому рейсу готовятся пилот-инструктор А. Кром и старший штурман головного летного отряда Б. Селезнев



Подготовка к полету. В кресле второго пилота — КВС-инструктор В. Анциферов



Во время выполнения очередного рейса старший штурман отряда Б. Селезнев в кабине экипажа



Штурман В. Недликов



На фоне «родного» авиалайнера штурман-инструктор А. Нишаков



Ил-96-300 прилетел в Лос-Анджелес



Отработка теоретических навыков на тренажере. Справа налево — В. Стрельников и И. Начаров

ПО СТРАНИЦАМ ПЕЧАТИ

Сообщения центральной и корпоративной прессы о первых полетах самолетов Аэрофлота Ил-96-300

Газета «Известия», 13 июля 1993 года:

«Новый отечественный лайнер для трансконтинентальных маршрутов Ил-96-300 выполняет 14 июля так называемый технический рейс Москва—Нью-Йорк с первыми пассажирами на борту.

Широкофюзеляжный воздушный корабль, созданный для перевозки в салонах трех классов 235 пассажиров (или 300 человек при компоновке «туристический класс»), серийно выпускается Воронежским авиапредприятием и оснащается четырьмя турбовентиляторными экономичными двигателями ПС-90А Пермского моторостроительного объединения. Со скоростью 850 километров в час он преодолевает без посадки до 10 тысяч километров. До посадки в международном аэропорту имени Кеннеди полет длится десять часов. Для сравнения: выполняющий ныне полеты в Нью-Йорк Ил-86 затрачивает 14 с лишним часов, совершая две промежуточные посадки.

Заместитель главного инженера Центрального управления международных воздушных сообщений В. Клименко:

— Становление Ил-96-300, поднявшегося впервые в воздух осенью 1988 года, проходило трудно из-за экономических неурядиц, постигших в недавнем прошлом авиапромышленность и воздушный транспорт. Нас буквально преследовала катастрофическая нехватка средств. Выход нашли в совмещении испытаний с грузовыми коммерческими рейсами — самолет сам «зарабатывал» себе средства для завершения программы аттестации.

Командир летного отряда В. Лашевский:

— Летать на Ил-96-300 удобнее и приятнее не только пассажирам в просторных салонах с вместительными полками для ручной клади, но и экипажу: он меньше утомляется, поскольку многие операции выполняют автоматизированные устройства. Большой резерв топлива (его на борту 150 тонн) дает возможность свободно выбирать маршрут в обход опасных погодных зон.

Первый зам. генерального директора ЦУ МВС Д. Бариллов:

— Этот технический рейс приурочен к 25-летию открытия воздушного сообщения между Москвой и Нью-Йорком. Сейчас по трассе дважды в неделю будет курсировать новейший лайнер из семейства «Ил». Он, надо сказать, поспел вовремя, так как с будущего года американские федеральные нормы по экологическим характеристикам ужесточаются, и наша старая авиатехника «не пройдет», а Ил-96-300 ограничений иметь не будет».

Виктор Беликов

Газета «Авиамир», № 5, март 1995 года:

«Директор национальной дирекции гражданской авиации секретариата транспорта министерства экономики Аргентины г-н Мануэль Гамбоа высоко оценил выполнение полетов по маршруту Москва — Буэнос-Айрес — Москва на самолете Ил-96-300. Он отметил, что российский лайнер составит конкуренцию Боингу, и не скрывал намерения своих коллег тщательно и всесторонне проанализировать итоги авиаперевозок на линии Москва—Буэнос-Айрес—Москва. Будет поставлен на обсуждение вопрос о предоставлении для России второй частоты на этом маршруте...

Позади четыре месяца эксплуатации самолета Ил-96-300 на авиалинии Москва—Буэнос-Айрес—Москва. За этот период перевезено 2400 пассажиров, повышена выручка от продажи авиаперевозок по сравнению с тем же периодом прошлого года. Улучшилось обслуживание этого рейса для пассажиров...».

Евгений Баулин

МЫ ТОЖЕ УЧИЛИ ЛЕТАТЬ САМОЛЕТ

Вспоминает бывший руководитель рабочей группы освоения, бывший заместитель командира ГЛО самолетов Ил-96-300 Александр Мигунов

В Аэрофлоте для ввода в строй новой машины была создана рабочая группа, в которую помимо меня вошли Владимир Лашевский, Михаил Кузнецов — бывший летчик-испытатель летно-испытательного института, пилоты Виктор Перепелица, Николай Горелов, штурманы Владимир Яшенков и Юрий Тарасов, руководитель штурманской службы и его коллеги-штурманы Анатолий Ильин, Анатолий Кулибаба. В группу входили также бортинженеры Владимир Матушкин и Валерий Сысовский,

В августе 1991 г. на базе рабочей группы был создан головной летный отряд самолетов Ил-96-300. Мы летали и одновременно занимались переучиванием летчиков, решали множество возникающих проблем с разработчиками, конструкторами, летчиками-испытателями.

С Дмитрием Бариловым можно было решать любые вопросы. Несмотря на трудности, он организовывал полеты на самолете Опытного конструкторского бюро им. С Ильюшина. При этом летчики пускали шапку по кругу, чтобы оплатить труд техников, работающих в КБ. В то время они получали сущие гроши по сравнению с нашими специалистами. Было и такое.

Летно-технические испытания пришлось совмещать с коммерческой деятельностью. Это был единственный способ спасти самолет, и она успешно была реализована. По инициативе Юрия Тарасова была разработана и успешно реализована программа полетов на Ил-96 в Сингапур.

Много сделал для подготовки инженерного состава, которым предстояло обслуживать Ил-96, Владимир Матушкин. Это был замечательный человек, Специалист с большой буквы. Жаль, что его жизнь оборвалась так трагически. На эстафете в Рио-де-Жанейро, купаясь в море, он получил тяжелейшую травму, и вскоре скончался. Это была невосполнимая утрата для нашей рабочей группы.

Когда мы только начали переучивать летчиков на Ил-96, не было нужного количества литературы, наставлений, справочников. Спасибо Владимиру Пономареву, бывшему в то время заместителем командира летного отряда самолетов Ту-154. Именно он в то время непосредственно занимался разработкой и составлением учебных программ. В решении организационных вопросов нам очень помог Юрий Таршин, начальник главного управления летной службы департамента воздушного транспорта. Он был в хорошем смысле слова педант, но с ним легко было решать любые вопросы.

Чем больше мы знакомились с новой машиной, тем больше убеждались — у нее есть будущее. Ил-96 по своим летно-техническим характеристикам намного превосходил все отечественные и многие зарубежные самолеты.

В октябре 1992 года нас пригласили принять участие в авиационном шоу, которое проходило на аэродроме в километрах 50 от столицы Австралии. Прилет Ил-96 в далекую страну вызвал настоящий фурор среди специалистов. Но меня больше всего поразила встреча с нашими соотечественниками, которые перебрались в Австралию после известных событий 40-х годов XX века на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД). Мы были первыми русскими, с которыми они встретились за последние полвека. Но больше всего их поразили наш самолет. Наши соотечественники с трудом верили, что такая машина — плод труда российских конструкторов, инженеров, рабочих, летчиков. После экскурсии по самолету они не могли сдержать слез.

Ил-96 был на выставке единственным самолетом, все детали которого до последнего болта были свои, отечественные. Это удивляло даже американских специалистов, где многие приборы и агрегаты для самолетов корпорации «Боинг» изготавливаются в других странах.

Запомнился еще один демонстрационный полет, в Даллас. Встречали на частном аэродроме. На поле собралось тысячи три жителей города. Все терпеливо ждали прилета Ил-96, хотя по погодным условиям мы задержались почти часа на два. Это надо было видеть, с каким интересом горожане рассматривали российский самолет, хотя их трудно было чем-то удивить.

Для меня работа над самолетом Ил-96 стала смыслом жизни. Я не знаю летчика, который бы не мечтал летать на новой технике. Мне тоже хотелось сесть в кресло пилота Ил-96, и моя мечта сбылась. Первый самостоятельный полет на Ил-96 я совершил по маршруту Москва—Петропавловск-Камчатский—Москва. Функции штурмана в том полете выполнял Юрий Тарасов.

Самолет очень строг в управлении. Он требует от летчика психологического перерождения. Чем мне еще нравится Ил-96? Прежде всего тем, что он наш, отечественный. Патриотизм для нашего коллектива — не пустые слова.

Горжусь, что все годы работы в авиации пролетал на отечественных самолетах. Летать начал в 1965 году. Много повидал, многое пережил. Но встреча с новым самолетом изменила мою жизнь, и я благодарен судьбе, что двенадцать лет смог заниматься любимым делом, работать в дружном, сплоченном коллективе.

ПАМЯТНЫЕ ПОЛЕТЫ

Воспоминания внештатного пилота-инструктора 217-го летного отряда Юрия Ляшенко

В 1988 году, заочно закончив Академию гражданской авиации, я подал рапорт о переводе в ЦУМВС. Хотелось мир повидать. В ЦУМВС была такая возможность.

На первых порах летал на Ту-154. Знал, что создается головной отряд, летчики которого начали осваивать новейший самолет Ил-96. Отбором кадров занимался командир этого летного подразделения Владимир Лашевский.

Надо сказать, что желающих переучиться на Ил-96 тогда было не так уж много. Никто не хотел терять в заработке. Но желающие нашлись. Наша группа из 20 человек начала переучиваться, как помню, 4 октября 1993 года. Меня вводил «в строй» ведущий пилот-инструктор Станислав Павловский.

Новых самолетов вначале было всего два, «семерка» и «пятерка», которые летали на Нью-Йорк. Поэтому мы не могли пройти так называемую аэродромную тренировку.

Судьба свела меня с еще одним замечательным человеком — Николаем Дмитриевичем Карпеевым. Это он помог мне освоить Ил-96.

Его особенностью было бережное отношение к кадрам. Однажды, как только выдалось «окно» для тренировочных полетов на новом лайнере, он тотчас позвонил мне домой и сказал: «Срочно приезжай в Ш-1. Есть возможность полетать». Бросив все дела, я помчался в Шереметьево. Ил-96 еще не заруливал на стоянку. Подали трап, и я поднялся на борт самолета. Получив «добро», мы взлетели. Самолет мне сразу понравился. В нем чувствовалась мощь и надежность. Широкий размах крыла. Более низкие скорости при посадке. Проблемы были с двигателями ПС-90А, но и они постепенно решались. С нами часто летали разработчики с Пермского завода, жаловались, что у них нет денег на закупку керосина, чтобы «погонять» двигатели на стендах. Но даже в этих трудных условиях рабочим и конструкторам многое удалось сделать.

Закончив обучение, я вернулся в отряд и стал ждать своей очереди полетов на Ил-96.

В 1994 году бывший в то время ведущий пилот-инструктор Центра подготовки авиационного персонала Анатолий Волимерец вводил в командиры воздушного судна Владимира Шлапакова, нынешнего командира летного отряда самолетов Ил-96. Мы вместе полетели в Лас-Пальмас. Я в качестве второго пилота. Хорошо помню этот рейс. Было ощущение, что я как бы вытянул свой счастливый билет. Запомнился и первый беспосадочный полет в Лос-Анджелес. Летели почти четырнадцать часов. На Ту-154 о таком и мечтать было невозможно. Устали, конечно. Но это была приятная усталость, ощущение, что ты сделал то, о чем другие могут только мечтать.

Помню один случай. Как-то мы выполняли рейс на Бангкок через Пакистан. При подлете к его столице (Карачи) бригадир бортпроводников докладывает, что у одного из пассажиров острый сердечный приступ. Больному оказали первую медицинскую помощь, но это не помогло. С каждой минутой ему становилось все хуже. Что делать? В Карачи в то время уже не

было нашего представителя. Лететь дальше? Но что станет с больным? И я принял решение садиться в Карачи. Спасибо бортпроводникам. Они сработали в высшей степени профессионально. Все время до посадки они не отходили от больного, оказывали ему медицинскую помощь. В Карачи наш самолет встречала бригада медиков. Больной был срочно доставлен в местную больницу, где его, как мы потом узнали, буквально вернули с того света.

Позднее мне объявили благодарность и наградили денежной премией. Как сейчас помню, в размере месячного оклада. Поощрили, и заслуженно, бортпроводников, принимавших участие в оказании помощи пассажиру...

Что радует, так это сохранившиеся отношения со специалистами наземных служб. Все понимают: мы делаем одно общее дело, от которого зависит жизнь людей и наше благосостояние.

В 2001-2002 годах большая группа штурманов, бортинженеров, в основном ранее летавших на Ил-86, прошла переучивание на пилотов Ил-96. Случай беспрецедентный. За мной как за летчиком-инструктором был закреплены штурман Алексей Орлов и бортинженер Александр Белов. Очень толковые ребята. Вообще человеку, который уже вписан в эргономику самолета, намного легче освоить новую специальность, чем человеку, как мы говорим, с улицы.

На сегодняшний день мой общий налет составляет около 14 тысяч часов. По нынешним меркам не так уж мало, хотя в нашем подразделении есть летчики, которые налетали значительно больше. Другими словами, время для нас прошло не зря.

Каким бы я хотел видеть Аэрофлот лет через десять? Во-первых, динамично развивающейся авиакомпанией. Во-вторых, чтобы основу его воздушного флота составляли наши отечественные самолеты. Ведь жизнь доказала их замечательные качества, о чем вынуждены были признать наши основные конкуренты — американские пилоты.

Уверен, у Ил-96 есть будущее. Так что мы еще летаем!

АМЕРИКАНЦЫ ПРИЗНАЛИ В НАС КОНКУРЕНТА

Своими воспоминаниями об истории освоения нового российского самолета и о первом пассажирском рейсе по маршруту Москва—Нью-Йорк делится с читателями вводящий бортинженер-инспектор летного отдела, бывший старший бортинженер ГЛЮ самолетов Ил-96-300 Валерий Сысовский

14 июля 1993 года - особая дата для нашего отряда. Именно с нее началась история освоения нового суперсовременного лайнера четвертого поколения Ил-96-300 на пассажирских авиалиниях. Долгим и трудным был путь к сертификации этого самолета. Два года длились эксплуатационные испытания нового дальнемагистральника, нам многое пришлось «доводить до ума». Дорабатывали двигатели, пилотажно-навигационное и другое оборудование самолета. 29 декабря 1992 года был получен сертификат, дающий право эксплуатировать самолет для пассажирских авиаперевозок. Многие тогда выступили против сертификации лайнера, сомневаясь в новой машине. Отмечая пятилетие полетов на Ил-96-300, один из руководителей департамента воздушного транспорта (ДВТ), не подписавший тогда сертификат, признался, что совершил ошибку, усомнившись в способностях этого самолета.

Свой первый пассажирский рейс Ил-96-300 совершил в один из самых сложных портов в мире - Нью-Йорк. Интенсивность полетов в бизнес-центр Америки огромна. Время прибытия самолетов расписано до минуты. Любая задержка чревата тем, что лайнер долго будет кружить в воздухе, ожидая разрешения на посадку. Наш первый прилет в Нью-Йорк на новом российском самолете запомнился еще и тем, что был выполнен точно по расписанию, мы зарулили под телетрап с точностью до одной минуты. Учитывая те экономические сложности, которые переживала наша страна в начале 90-х годов, сконструировать самолет нового поколения было настоящим событием. Причем больше всего зарубежных специалистов поражала способность российской промышленности не только разработать новую модель

самолета, но и полностью его построить без использования компонентов иностранного производства. Ведь даже самые экономически развитые державы собирают свои самолеты на заводах целого ряда стран. Появление в 1993 году Ил-96-300 вызвало за рубежом не только удивление, но и уважение к стране-производителю.

Первый полет в Нью-Йорк на новом «Иле» не был для меня и моих коллег чем-то необычным. Наш экипаж хорошо подготовился к работе на новом авиалайнере. И я расцениваю первый рейс прежде всего как итог всех испытаний и доработок, которые осуществлялись перед этим. К эксплуатационным испытаниям Ил-96-300 впервые были привлечены пилоты Аэрофлота. Таким образом, уже на раннем этапе летчики смогли получить полное представление о новом лайнере, максимально узнать его возможности, выявить слабые стороны машины и по возможности устранить их до начала пассажирских перевозок.

Ил-96-300 - первый отечественный самолет, потребовавший от всех членов экипажа полной психологической перестройки. Это и понятно. Несмотря на внешнее сходство лайнера со своим предшественником Ил-86, новый дальнемагистральник принципиально отличается от первого российского аэробуса по техническому оснащению. Во время полета для экипажа самым важным является поток информации, который передают системы самолета. И оттого, насколько разумно создана информационная система, во многом зависит нагрузка на экипаж. Работая на других типах российских лайнеров, мы привыкли к электромеханическим приборам. На Ил-96-300 все по-другому: информация о полете демонстрируется в виде цифр и сигналов на электронных дисплеях. Переучиваясь для работы на новом самолете и осваивая новую технику, мы поначалу испытывали серьезные затруднения. Я думаю, причина заключается прежде всего в том, что Ил-96-300 создавался нашими конструкторами практически в полной изоляции от каких-либо зарубежных наработок в этой области. Доступ российских специалистов на зарубежные авиасалоны был ограничен. Это не могло не сказаться на создании российского дальнемагистральника.

Нам, специалистам Аэрофлота, самим приходилось разрабатывать методику полетов и обучения, создавать необходимую документацию. Экзаменуя новую машину, летчик-испытатель может позволить себе закрыть глаза на незначительные нюансы. Мы же, кому предстояло изо дня в день работать на новом самолете, должны были максимально приспособить лайнер под свои требования. Известно, что каждый летчик-испытатель имеет свой «почерк» выполнения полетов. Для испытателя это считается даже плюсом, поскольку позволяет выделить его среди коллег. Наша задача состояла в том, чтобы научить большое количество летных специалистов работать по единой технологии. И нам это удалось.

Помню, как высоко оценили Ил-96-300 американские летчики-испытатели, прибывшие в город Жуковский проверить российский дальнемагистральник на «прочность». Гостям продемонстрировали предельные возможности нового лайнера. Оценка была однозначна: по поведению на больших углах атаки (один из самых важных показателей) это лучший самолет в мире из всех, которые имеются среди лайнеров данного класса. Таким образом, американцы признали в нас конкурента.

Возвращаясь к первому пассажирскому рейсу по маршруту Москва—Нью-Йорк, могу сказать, что с поставленной задачей — выполнить полет без замечаний — мы справились. Руководителем этого полета был Дмитрий Барилов, выполнивший посадку в Нью-Йорке. Командиры ВС Виктор Перепелица и Владимир Лашевский. Вторые пилоты Александр Андреев и Анатолий Папетин, штурманы Юрий Тарасов и Александр Нишаков, бортинженеры Анатолий Марков и я.

Обратно в Москву рейс выполняли командиры ВС Александр Мигунов и Михаил Кузнецов, вторые пилоты Юрий Манец и Юрий Осипов, штурманы Владимир Соломатин и Николай Горелов, бортинженер-инструктор Владимир Матушкин, бортинженер Геннадий Касьянов и бортинженер-стажер Виктор Степанченко.

При подлете к аэропорту Нью-Йорка американский диспетчер долго не мог понять аббревиатуру нашего воздушного судна «Ил-96-300». Пришлось объяснить ему, что это самолет новой модификации.

Сейчас полеты в Америку на Ил-96-300 прекращены. Можно назвать много причин такого решения, не последняя среди них — нежелание американцев видеть у себя самолеты российского производства.



В. Клименко — заместитель директора летного комплекса по летно-технической эксплуатации авиатехники. Один из руководителей технического проекта освоения Ил-96-300 в Аэрофлоте



Бортинженер Н. Мазуров проверяет готовность материальной части



Ведущий инженер 217-го летного отряда **В. Трифонов**



«Земляки» всегда готовы к полету: КВС **А. Гарбуз** (на месте командира корабля) и бортинженер **Н. Коваль**



Штурман **А. Письменный** делает необходимые расчеты к предстоящему полету



1992 г. Сингапур. Хозяйева пассажирского салона — бортпроводники перед отлетом. Слева направо: **Н. Каусова, С. Слепухин, А. Таскаева, М. Горина**



Бортпроводник **И. Ворожкая**



Ветеран Аэрофлота и ветеран освоения Ил-96-300 **Г. Касьянов**



Бригадир и инструктор понимают друг друга с полуслова



Бригада бортпроводников самолета Ил-96-300 на о. Сал перед дальней дорогой



Помощник командира
авиаэскадрильи В. Зенюн



Предварительную подготовку проводит командир 2 АЭ В. Фролов



1994 г. Австралия. На авиасалоне с участием Ил-96-300.
Бортпроводник С.Слепухин познакомился
с американскими коллегами



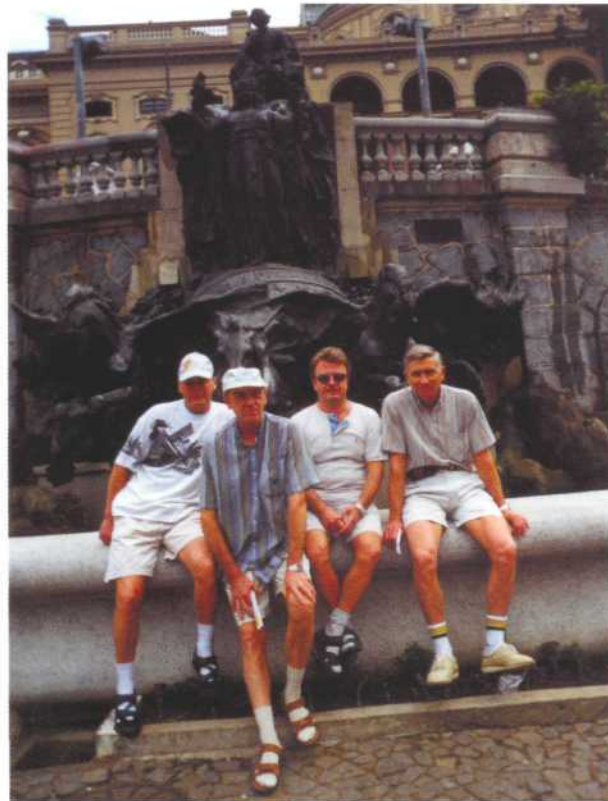
На тренажере (слева направо): штурман-инструктор ЛО
С. Кузнецов, КВС-инструктор О. Шерстнев, КВС-инструктор
В. Анциферов, бортинженер И. Эсаулов



Сотрудница штаба 217-го летного отряда М. Перова



Ведущие инженеры АТЦ А. Смирнов и В. Слободник



Вместе летаем, вместе отдыхаем. Слева направо:
бортинженер Б. Борисевич, второй пилот Н. Гонтаревский,
КВС Ю. Ляшенко, бортинженер В. Яблочкин

ПОДГОТОВКА ЛЕТНЫХ КАДРОВ

Вспоминает директор ЦПАП Геннадий ПРИХОДЧЕНКО

Известно, что наш центр подготовки авиационного персонала — кузница летных кадров. Во времена освоения самолета Ил-96-300 мне довелось быть заместителем генерального директора Центрального управления международных воздушных сообщений (ЦУМВС) по организации летной работы. С высоты занимаемой должности хотел бы поделиться своими воспоминаниями и впечатлениями об освоении моего «любимца» — самолета Ил-96-300.

Начало 90-х... Первый пассажирский компьютеризированный самолет иностранного производства А310, отечественный грузовой Ан-124, наконец, новый четвертого поколения Ил-96-300 — все эти машины осваивали специалисты ЦУМВС.

Переучивание на А310 началось чуть раньше — сюда отбирали лучших, я бы даже сказал, отобрали блестящий летный состав. Были определены достаточно жесткие критерии отбора. Я возглавил первую группу по переучиванию на самолет А310: новая философия, новая технология, подходы — все было сложно, интересно, перспективно.

А затем мне посчастливилось принять участие в освоении Ил-96-300. Я пришел на этот самолет, так сказать, в конце первого эшелона, когда мои коллеги уже осваивали машину на этапе эксплуатационных испытаний. Надо отметить, что летчики ЦУМВС, осваивавшие Ил-96, обладали такими же блестящими характеристиками, как те, кто переучивался на А310.

Я считаю, этот факт определил успех эксплуатации самолета на предприятии. Если бы не замечательные способности тех людей, энтузиазм, их горячее стремление поднять самолет на крыло, преданность делу, ответственность и самоотверженность, вряд ли Ил-96 отмечал бы сегодня десятую годовщину со дня первого регулярного полета. Вместе с тем десять лет эксплуатации показывают, что не зря столько сил вложили в освоение самолета.

За себя могу сказать: Ил-96 — мое хобби, любимое дело. Это прекрасная машина. Я летал на многих типах воздушных судов, в том числе и на А310, и считаю, что у каждого самолета свое собственное «Я», особый характер, нрав или даже норы.

Возможно, это лирика, но я определил бы Ил-96, как очень сложное живое существо, умное, понимающее, ласковое, которое надо уметь слушать и слышать. С ним всегда можно договориться, надо только хорошо знать матчасть, технику пилотирования и особенности этого самолета.

Его освоение шло очень тяжело. Надежность техники — двигателей, авионики, навигационных систем — оставляла желать лучшего. В процессе эксплуатационных испытаний было много отказов. Безусловно, это все прогнозировалось: конструкторы, эксплуатационники нас предупреждали, что, возможно, тут или там могут возникнуть проблемы. Это помогало. Мы были готовы к различным ситуациям, выходили из них без потерь. Великолепное мастерство наших летчиков во многом предопределило успех освоения Ил-96 в нашем Аэрофлоте.

Решение о начале регулярной эксплуатации положило начало следующему этапу в истории Ил-96. Важно, что судьбой самолета занимались такие руководители, как Дмитрий Бариллов — первый заместитель генерального директора ЦУМВС, Владимир Селезнев — начальник инспекции по безопасности полетов, Юрий Тарасов — главный штурман, можно сказать, профессор штурманской подготовки, Владимир Лашевский — первый командир летного отряда, чьи организаторские способности помогли собрать сильный состав.

Наш центр подготовки в это время интенсивно занимался набором материала для переучивания. Составили определенную программу для летчиков, купили тренажер, представили целый пакет документов для сертификации центра по переучиванию летного состава на ИЛ-96-300. В 1995 году мы получили сертификат. У нас переучивались летчики Домодедово, Государственной транспортной компании (ГТК) «Россия». На этих предприятиях по сей день успешно выполняются полеты на Ил-96.

Освоение континентов, новых трасс, сложные полеты через океан в Нью-Йорк, а потом на Западное побережье США расширяли географию полетов не только нового самолета, но и Аэрофлота. Летный состав набирался опыта.

Много работали над понижением метеоминимумов летного состава, пока не пришло время освоения посадок по II категории ИКАО. Соответствующим образом были подготовлены машины, летчики, тренажеры, программы. Сегодня летаем по II категории. А в Авиационном комплексе им. С. Ильюшина уже идет речь о доработке самолетов Ил-96 по III категории. Не сомневаюсь, что эта программа будет выполнена.

Есть все основания полагать, что Ил-96 отметит еще не одну юбилейную дату.

ТЯЖЕЛО В УЧЕБЕ - ЛЕГЧЕ В ПОЛЕТЕ

Рассказывает заместитель директора ЦПАП Всеволод ШИШКИН

Я хорошо помню то время, когда в Аэрофлот стали поступать первые дальнемагистральные Ил-96. С этими самолетами связывали большие надежды. В начале 90-х годов продолжали расти пассажиропотоки в Америку, страны Юго-Восточной Азии, поэтому Аэрофлоту, как воздух, нужен был самолет, способный перевозить более 300 пассажиров на большие расстояния.

Первая группа пилотов, которая переучивалась на новый самолет, тренировались в Пензе, где на заводе был установлен первый (и, как показало время, единственный) тренажер самолета Ил-96. Он создавался по заявке министерства гражданской авиации, но с началом перестройки выяснилось, что у государства нет денег на его окончательную доработку. Аэрофлот взял на себя расходы по проведению государственных испытаний, после чего тренажер был передан нашей компании. Но тут возникла другая проблема: в Аэрофлоте не было помещения, где бы можно было установить тренажер. Под него требовался прочный фундамент, высота не менее девяти метров. Пришлось арендовать площади в Московском государственном техническом университете гражданской авиации (МГТУ ГА). Смонтировали тренажер и провели пуско-наладочные работы в рекордно короткие сроки. Торопило начальство и обстоятельства. Головному летному отряду, который занимался эксплуатацией Ил-96-300, требовались хорошо обученные специалисты, способные принимать правильные решения и грамотно действовать в любых чрезвычайных ситуациях, которых на первых порах эксплуатации самолета было немало.

В марте 1995 года был смонтирован и введен в эксплуатацию тренажер Ил-96. В этой работе активно участвовали специалисты ЦПАП Борис Малахов, Константин Махонин, Игорь Романов, Юрий Арапов, Александр Тягунов, Владислав Гришин, техник по эксплуатации Сергей Фонусев.

Занятия на тренажере ведутся ежедневно, практически без выходных. Подготовку проходят не только летчики Аэрофлота, но других компаний, с которыми у нас имеются договоры. В частности, «Домодедовские авиалинии», ГТК «Россия». За время эксплуатации тренажера Ил-96-300 обучение на нем прошли более сотни пилотов, проведено более 7 тысяч тренировок. Нарботка с начала эксплуатации оставила 22906 часов.

Мы разработали программу модернизации тренажера. Это связано с тем, что интерьер кабины новых самолетов несколько отличается от первых Ил-96. Появляется новое оборудование, которое надо осваивать. В этом нам большую помощь оказывают специалисты из ОАО «Российский центр авиационного тренажеростроения» и ПКБМ «Эра» г. Пензы.

Особая наша забота — инструкторский состав тренажера. Это люди, проработавшие в Аэрофлоте десятки лет, имеющие богатый опыт летной и летно-инструкторской работы, пользующиеся большим авторитетом.

Ни одна кандидатура при назначении на должность инструктора не рассматривается без согласования с руководством летного комплекса. Это правило. Инструктору мало быть опытным летчиком. Он должен обладать завидным терпением, быть принципиальным, требовательным, и в то же время чутким и заботливым, понимать душу пилота, его состояние. Не каждому это дано. Но у нас трудились и продолжают работать замечательные специалисты: заслуженный летчик-испытатель СССР Михаил Степанович Кузнецов, Алексей Павлович Менякин, Юрий Михайлович Попов, Иустин Ксенофонович Мельник.

На первых порах проблема с кадрами инструкторов стояла очень остро. В начале 90-х годов в Аэрофлоте не было летчиков, которые бы имели достаточный опыт полетов на Ил-96. Самолет был новый, большую часть передового отряда составляли молодые пилоты. Первым и какое-то время единственным инструктором на тренажере Ил-96 был Алексей Павлович Менякин. Это во многом благодаря ему многие пилоты смогли переучиться на новый самолет, реализовать себя в новом качестве.

Лишь в прошлом году у нас образовался некий дефицит кадров, когда одновременно ушли на пенсию многие опытные инструктора и пилоты. Но в короткие сроки нам удалось решить эту проблему.

Летчики на нашем тренажере могут отработать практически любую задачу. В центре имеется специальный тренажер СНТ Ил-96-300, в программу которого заложено более тысячи маршрутов для отработки задач самолетовождения.

Всем известно, что техника имеет способность ломаться. Нередко в самый неподходящий момент. Особенно много проблем бывает с индикаторами, вычислителями. Спасибо нашим инженерам, техникам. Все они настоящие мастера своего дела. Лишь однажды тренажер из-за поломки простоял около недели. Другие неполадки наши специалисты устраняют в считанные часы или дни.

Так что юбилей, который отмечают в июле нынешнего года летчики 217-го летного отряда, это и наш праздник.

ОСВОЕНИЕ ИЛ-96-300 В ОАО «АЭРОФЛОТ» ГЛАЗАМИ ИНЖЕНЕРОВ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОГО ЦЕНТРА

БОРИС СЛОБОДНИК — инженер ОТК цеха № 3:

В Шереметьево подготовка к эксплуатации нового самолета началась в середине 1989 года, когда первая группа инженерно-технического состава (ИТС) прошла переучивание в Воронеже. К моменту прибытия первого борта на Шереметьевском авиационно-техническом предприятии (ШАТП, ныне АТЦ) при цехе № 1 был создан участок по обслуживанию Ил-96.

Впервые Ил-96-300 (борт № 96005) зарулил на перрон Шереметьево-1 25 октября 1991 года. Я встречал самолет, прибывший из Воронежа, вместе с заместителем главного конструктора ОКБ им. Ильюшина Александром Кочкиным, которого знал лет двадцать, еще с освоения Ил-62.

На новенький Ил-96 было приятно смотреть. Это был сверкающий красавец самолет, который поражал своими размерами, изяществом и чистотой линий. Невольно возникало уважение и преклонение перед авиационной промышленностью, сумевшей в столь сложное для страны время создать такое произведение, концентрирующее в себе новейшие достижения в области самолетостроения.

АНАТОЛИЙ КУРОЧКИН — начальник инженерно-авиационной службы (ИАС) международного аэропорта «Шереметьево», первый начальник участка АТЦ по обслуживанию самолета Ил-96:

3 февраля 1991 года вызывает меня к себе директор ШАТП Святослав Исаков и спрашивает: «Берешься за дело?» У меня уже был опыт работы на руководящей должности, поэтому, вероятно, выбор директора пал на меня. Я согласился. Только начал подыскивать помещение, набирать команду — из Министерства гражданской авиации приходит информация о том, что в Домодедово каждый месяц собирается рабочая группа по Ил-96, в состав которой входят представители всех организаций, принимавших участие в создании и испытании самолета. Там к этому времени уже был один Ил-96, а у нас не было. Начал ездить на заседания рабочей группы. Через некоторое время понял, что работа движется медленно и вяло, кроме того, мне сообщают, что эксплуатационные испытания и дальнейшее обслуживание самолета будут проводиться в Домодедово. Согласиться с этим я не мог, такая ситуация соз-

дала бы массу проблем нашим специалистам. Явившись с докладом к главному инженеру ЦУМВС Геннадию Аникаеву, предложил перевести рабочую группу из Домодедово в Шереметьево. Обоснование было такое: Ил-96 по различным эксплуатационным параметрам похож на Ил-86, а в Домодедово Ил-86 никогда не обслуживали, и многие технические вопросы, не решаемые для Домодедово, в Шереметьево были бы легко разрешимы. Да и представители промышленности были недовольны столь медленным продвижением работ. Г.Аникаев согласился, и рабочая группа была переведена в Шереметьево. Решение было правильным, после этого мы сделали большой шаг вперед, процесс ускорился.

Чуть позже главным инженером ЦУМВС, а затем и ОАО «Аэрофлот» стал Владимир Клименко. Он возглавил практическую работу по Ил-96, сумел объединить очень разных людей, представляющих различные организации, создал команду единомышленников.

Продолжает Б. СЛОБОДНИК:

Вместе с Анатолием Курочкиным подготовку к приему самолета выполнял молодой инженер Андрей Скачков — очень ответственный и творческий человек. Ведущим инженером ОТК назначили меня. Должность ведущего инженера по авиационному и радиоэлектронному оборудованию (АиРЭО) занял Анатолий Смирнов, работавший до этого в цехе № 1 и выполнявший в свое время периодическое техническое обслуживание (ПТО) почти всех отечественных самолетов. Этот человек прекрасно работает и головой, и руками, и пользуется непререкаемым авторитетом у специалистов АиРЭО. Он, например, собственноручно перепайвал переходники для подключения самолетного переговорного устройства к самолету, так как имеющиеся СПУ в ШАТП не подходили к разъему на Ил-96-300. Эти переходники используются до сих пор. А. Смирнов также первым догадался приспособить лобовое стекло кабины экипажа с самолета Ил-86 на Ил-96: стекла для Ил-96 были дефицитом, к тому же они были гораздо дороже, чем для Ил-86.

В конструкции нового самолета были реализованы новейшие научно-технические достижения, позволяющие значительно повысить уровень автоматизации выполнения полета, снизить утомляемость членов экипажа, обеспечить надежность, эффективность и безопасность эксплуатации. При освоении Ил-96-300 выяснилось, что из-за несравненно большей оснащенности сложным оборудованием по сравнению с самолетами Ил-62М, Ту-154Б, Ил-86 и другими отечественными машинами, значительно увеличился объем работ для специалистов АиРЭО. А. Смирнов с присущим ему творческим подходом выдвинул идею: все специалисты АиРЭО должны быть переучены и допущены к обслуживанию электрооборудования, радиооборудования, приборов и навигации. То есть речь шла о подготовке специалистов-универсалов. В конце концов после долгих дебатов стратегия была выбрана и реализована. Одни спецы-авиатехники были переучены на электрооборудование и приборы, другие — на радиооборудование и навигацию. Ну, а инженеры по настоянию Смирнова должны были освоить все оборудование. Так продолжается и по сей день...

Эти четыре человека — А. Курочкин, Б. Слободник, А. Смирнов и А. Скачков — возглавили работу нового участка Ил-96-300 на самом начальном этапе его создания в АТЦ. До первого полета с пассажирами еще оставался один год и семь месяцев. Это было время, когда старые административные рычаги, которые ковались в течение 70 лет, уже не работали или работали с большим скрипом и скрежетом, а о новых рыночных условиях можно было только прочитывать в прессе, которая рисовала радужные перспективы развития всего и всех. Именно в этот непростой период надо было выполнить огромную работу силами промышленности и ЦУМВС по проведению I и II этапов эксплуатационных испытаний. Отдоработки самолета на Воронежском акционерном самолетостроительном объединении (ВАСО) до типовой конструкции междуэтапами, устранению замечаний по результатам испытаний (а это толстенная книга). Авиационно-техническому центру, кроме участия в эксплуатационных испытаниях, необходимо было подготовить техническую базу под новый самолет, обучить и отстажировать инженеров и техников, подготовить эксплуатационную документацию. Приходилось плотно работать с предприятиями авиационной промышленности, в частности с ОКБ им. Ильюшина, Пензенским научно-производственным объединением «Авиадвигатель», ныне ОАО «Авиадвигатель», Воронежским авиационно-производственным объединением, ныне ВАСО, Пермским производственным объединением (НПО «Моторостроитель»), ныне ОАО «Пермский моторостроительный завод», летно-испытательной и доводочной базой, г. Жуковский (ЛИИДБ), Научно-

производственным объединением «Взлет», Московским машиностроительным конструкторским бюро «Родина»), с 4-м и 11-м главными управлениями и др.

Кроме промышленности, от Министерства гражданской авиации СССР в работе Домодедовского производственного объединения (ДПО) участвовали представители научных институтов ГосНИИГА, ГосНИИ «Аэронавигация».

Вспоминает Б. СЛОБОДНИК:

Особенно много и плодотворно с участком Ил-96-300 сотрудничал начальник отдела ОКБ им. С. Ильюшина Владимир Сахаров, которого я знал также с периода освоения в Шереметьево Ил-62. У нас была общая цель — как можно быстрее ввести самолет в эксплуатацию. Много усилий было потрачено на преодоление формальных препятствий, чинимых научными и министерскими бумагами. Большую помощь оказывали представители Пермского моторостроительного завода — руководитель бригады двигателей Леонид Пименов и бригада конструкторов «Авиадвигателя», представителем которой в Москве был Александр Черномордик.

В начале ноября 1991 года на новом участке уже работали инженер ОТК В. Зубарев, инженеры АирЭО И. Козлов, И. Баев, В. Кириллов, а также авиатехники по эксплуатации А. Ромашкин, А. Прокофьев, В. Барбуц, В. Смородинов, А. Шерстобит, авиатехники по АирЭО С. Евдокимов, О. Кледов, Н. Буров, В. Шишкин, комплектовщик А. Зобов, нормировщица Л. Заплотинская.

Весь инженерно-технический персонал переучивался на самолет в Воронеже на заводе. Занятия проводили инженеры ВАСО. Процесс обучения предполагал посещение всех цехов, включая сборочный. А двигатель ПС-90А изучали уже в Шереметьево. Об этом руководители участка договорились с ПНПО «Авиадвигатель», а руководство ШАТП поддержало это предложение. Инженеры «Авиадвигателя», чтобы прочитать курс лекций, приехали в Москву. Стажироваться ездили в ЛИИДБ в город Жуковский, там же впервые выполняли замену двигателя вместе со специалистами ЛИИДБ.

Освоение новой отечественной техники — процесс долгий и тяжелый. Самолет, который выкатили за ворота завода, и самолет, готовый и приспособленный для летной и технической эксплуатации в целях перевозки пассажиров авиакомпанией, — несколько разные вещи. Кроме большого количества замечаний летчиков, инженеров, бортпроводников, которые устранялись при доводке самолета, на начальном этапе возникали и различные «мелкие вопросы».

В частности, не было стендов для проверки оборудования самолета. Отсутствовала техническая аптечка (необходимый набор инструментов и запчастей), без которой невозможно летать. Денег на комплектование аптечки не было ни у промышленности, ни у авиакомпании.

Не было ясности, какую жидкость использовать в гидросистеме самолета: НГЖ-4 уже не было, а НГЖ-5У еще не было. Отсутствовало оборудование для расшифровки самописца МСРП-А. Анализ масла ПС-90А надо было выполнять в ГосНИИ ГА.

Для буксировки самолета в зарубежных аэропортах заказанное на заводе «Универсал» специальное буксировочное водило приходилось возить с собой, так как разрешения на буксировку самолета иностранными машинами в загранпортах не было. Загружать водило весом 0,6 тонн в багажник, затем разгружать, буксировать, а потом снова загружать трудоемко и неудобно. Выход нашли. Из водил для иностранных самолетов в Шереметьево-2 выбрали подходящие по конструкции и взлетному весу для Ил-96 и во время одного из эксплуатационных полетов предложили главному конструктору самолета подписать перечень иностранных водил, годных для буксировки Ил-96-300.

В то время не было Руководства по техническому обслуживанию самолета. Один-единственный комплект находился на борту самолета.

Все подразделения ШАТП и ЦУМБС старались держаться подальше от этой головной боли — освоения нового самолета. Инженерно-технический персонал участка, специально созданного под Ил-96, должен был с самого начала учиться самостоятельно решать свои проблемы. Так, замена двигателя ПС-90А (а только до ноября 1992 г. было заменено шесть двигателей!) представляла собой следующий процесс, занимающий около трех дней. Сотрудники участка организовывали тягач и буксировали контейнер с двигателем на перрон в Шереметьево-1 из отдела материально-технического обеспечения (ОМТС), потом вызывали кран,

вскрывали контейнер, вытаскивали двигатель, выполняли перемонтаж самолетных агрегатов, навешивали новый двигатель на самолет, а снятый упаковывали в контейнер и отправляли в ОМТС. При замене двигателя не было вопросов, кто выполняет работу, техники по самолетам и двигателям или по АиРЭО. Наваливались всем миром. Это была единая сплоченная команда, которая работала на энтузиазме, не за страх, а на совесть. И в этом была заслуга начальника участка А. Курочкина, сумевшего создать в коллективе атмосферу доверия, честного и самоотверженного отношения к работе.

Ко времени выхода приказа генерального директора ЦУМВС № 267 от 10 сентября 1992 года «О подготовке летного состава и инженерно-технического персонала к самостоятельной работе на самолете Ил-96-300» на участке работало 32 человека. Дополнительно влились бывшие сотрудники цеха № 1, классные специалисты, одни из лучших в ШАТП: ведущий инженер Ю. Ефремов, инженеры Б. Байков, Б. Никулин, С. Игнатов, авиатехники А. Усвятцев, А. Жинжин, Ю. Смирнов, Н. Борзенин, Ф. Мусин, А. Логинов, А. Дробышев, А. Ларионов, А. Гусаров, А. Меркушев. 27 ноября 1992 года в Шереметьево прибыл второй самолет (бортовой № 96007).

До начала пассажирских перевозок оставалось почти семь месяцев, но сколько еще предстояло сделать! Осуществить корректировку «Руководства по эксплуатации Ил-96-300»; разработать пооперационные ведомости на техобслуживание по форме «Б» и форме «1»; значительно переработать регламент технического обслуживания (ТО) совместно с ОКБ им. С. Ильюшина, конструкторами и изготовителями двигателя ПС-90А и многое другое. Все новые и новые тома документации появлялись как результат кропотливого труда. За весь дальнейший период эксплуатации самолета не было такой плотной ежедневной работы инженерно-технического персонала участка с летчиками, штурманами, бортинженерами 217 летного отряда, бортпроводниками, как в период подготовки самолета к пассажирским перевозкам. Шло активное, творческое и доброжелательное сотрудничество с командиром отряда Владимиром Лашевским, заместителем командира Александром Мигуновым, Виктором Перепелицей, Юрием Тарасовым, Валерием Сысовским, Николаем Карпеевым, Александром Тимохиным и другими. Все техники и летчики знали друг друга по именам. У всех была одна задача — скорейшая и качественная доводка самолета для обеспечения перевозки пассажиров.

И вот 14 июля 1993 года был выполнен первый беспосадочный полет по маршруту Шереметьево — Нью-Йорк. Этот день был выбран не случайно: ровно 25 лет назад Ил-62 открыл регулярные полеты по этой трассе. Самолеты Ил-96-300 начали работать на ОАО «Аэрофлот», выполняя 18 рейсов на Нью-Йорк, шесть рейсов на Пальма-де-Майорка, один рейс на Чикаго и четыре — на Тель-Авив.

Благодаря самоотверженной и четкой работе высококлассных специалистов поставленная задача была выполнена.

В 1994 году был подписан договор на приобретение еще трех самолетов. В то время А. Курочкин писал о работе участка Ил-96-300: «...Всего у нас на обслуживании четыре Ил-96, скоро прибудет пятый. Коллектив придется расширять, и мы уже сейчас думаем, как сделать это, не снижая его квалификации, уровня добросовестности и энергии. Прямо скажу: наших темпов, высокую степень напряжения, наши требования выдерживает далеко не каждый. Дело даже не в том, что часто приходится работать ночью, не считаясь с личным временем. Наши инженеры, техники не боятся взять на себя ответственность. Это, кстати, тоже следствие их высокой квалификации. Энтузиазма, между прочим, нам добавляет еще и сам самолет. Мы полюбили его, хотя хлопот нам он доставляет много. Современная машина, одна из лучших в мире, по большинству основных параметров она нисколько не уступает аналогичным самолетам ведущих мировых держав. Американцы, замечу, все внимательнее, с растущим интересом присматриваются к нашему Ил-96».

СЕРВИС НА БОРТУ «ИЛЬЮШИ»

Вспоминает инструктор службы бортпроводников Владимир ДЮКИН

Прежде чем был совершен первый регулярный рейс на Ил-96-300 по маршруту Москва—Нью-Йорк—Москва, группе службы бортпроводников в составе четырех инструкторов А. Таскеевой, Н. Каусовой, Е. Чеберде и мне пришлось немало потрудиться.

Сказать, что было трудно, значит, ничего не сказать. Из четырех инструкторов только у меня была соответствующая подготовка в ирландской авиакомпании «Эрлингус» и немецкой «Люфтганзе». Учебные материалы по А310 находились в дочерней авиакомпании Аэрофлота «Российские авиалинии», и на том этапе для нас были недоступны. Приходилось что-то вспоминать, что-то придумывать, потому что руководство компании хотело видеть на Ил-96-300 сервис высокого класса, не хуже, чем на А310.

Но чтобы иметь аналогичный сервис, самолет должен иметь соответствующее оборудование, а его на первых Ил-96-300 не было, как и не было много чего другого. Технологичное обслуживание пассажиров приходилось создавать параллельно с усовершенствованием буфетно-кухонного оборудования. Не хватало тележек, печек для подогрева питания. Более того, на самолете просто не было штатных мест для размещения этого оборудования. Приходилось конфликтовать со специалистами ОКБ им. Ильюшина при каждой встрече, поскольку на стадии проектирования Ил-96-300 к пожеланиям бортпроводников никто не прислушивался.

Уже на первом этапе испытательных полетов с участием специалистов ЦУМВС стало ясно, что самолет с имеющимся комплектом буфетно-кухонного оборудования не готов к выполнению дальнемагистральных полетов, тем более международных. Нам обещали, что на втором этапе испытаний все наши замечания и пожелания будут учтены. Но второго этапа, как такового, не было. Начались демонстрационные полеты в Сингапур, Северную Америку. Поэтому многие вопросы приходилось решать буквально на ходу. Мы полюбили новый самолет и хотели, чтобы он как можно раньше вышел на воздушные линии.

Особенно запомнился полет Ил-96-300 в американский Даллас, где проходило популярное авиационное шоу. Вот когда мы испытали настоящую гордость за нашего «ильюшу». Американцы, чтобы посмотреть российский самолет, выстаивали огромные очереди, что для них совершенно не характерно. Они не скрывали своего восхищения размерами Ил-96-300, интерьером. Многие не могли поверить, что такой превосходный самолет мы построили без чьей либо помощи. Складывалось впечатление, что многие американцы вообще не знают, что Советский Союз еще и космическая держава. Мы часами, порой до потери голоса, рассказывали о нашем самолете, Аэрофлоте, стране.

Это было трудное, но интересное время. Мы верили, что Ил-96-300 будет доведен до ума и станет гордостью отечественной гражданской авиации. Поэтому работали, не считаясь со временем и усталостью. Методический материал создавали параллельно с основной работой. Четыре инструктора за короткое время подготовили более 600 бортпроводников. Большую помощь нам в этом оказывал Петр Хмельницкий, бывший в то время начальником службы бортпроводников. Благодаря ему на Ил-96-300 с бортпроводников была снята материальная ответственность за багаж, чего мы долго добивались.

Все наши инициативы и предложения находили поддержку у командира отряда Владимира Лашевского и его заместителя Александра Мигунова, ведущего инженера Валерия Сысовского. Если бы не специалисты инженерно-авиационной службы во главе с Владимиром Клименко, многие наши задумки вряд ли бы удалось реализовать.

Ну, а Валентину Ноздрину мы вообще считали своим человеком, которая не меньше нас болела за судьбу нового самолета. Я уже не говорю о бортпроводниках Сергее Слепухине, Викторе Боброве, Марине Макеевой, на которых легла основная нагрузка по подготовке и обслуживанию пассажиров в первом рейсе.

Не обошлось и без сюрприза. Планировалось, что самолет будет летать в двухклассной компоновке. Вопрос считался решенным окончательно. Но за три дня до вылета руководство компании приняло решение выполнять рейс в трехклассной компоновке салона. Долго рассказывать, как мы в авральном порядке создавали технологию обслуживания пассажиров

первого класса, переделывали схему размещения буфетно-кухонного и бытового оборудования, не буду.

Главное, к 14 июля 1993 года все работы были завершены. Бортпроводники были переодеты в новую форму, поэтому заметно выделялись среди обслуживающего персонала.

Среди пассажиров первого рейса было много знаменитостей. Например, со своей семьей летел в Нью-Йорк популярный певец Иосиф Кобзон. Ему так понравился самолет, обслуживание, что он в знак благодарности вручил бортпроводникам памятные сувениры.

В жизни любого человека есть самые дорогие моменты. Работа по вводу в эксплуатацию самолета Ил-96-300 была самой тяжелой, но и самой увлекательной за все годы моей трудовой деятельности. И я очень благодарен всем, с кем мне пришлось заниматься подготовкой этого замечательного самолета к полетам.

ЗДОРОВЬЕ - ВАШЕ БОГАТСТВО!

Рассказывает Надия МУСИНА — заведующая отделением медицинского обеспечения летных отрядов:

На работу в летный отряд я пришла уже довольно опытным врачом, не догадываясь, насколько сложными и ответственными будут мои новые обязанности. Оказалось, что врачу отряда недостаточно только обладать глубокими клиническими и экспертными знаниями. В первую очередь он должен быть психологом, брать на себя ответственность и уметь принимать решения нестандартно. При этом постоянно помнить основное свое предназначение — постоянно заботиться о медицинском обеспечении безопасности полетов.

За годы работы я достаточно хорошо изучила своих пациентов, многое о них знаю. С самого начала не уставала говорить летчикам: «Здоровье — ваше богатство. Относитесь к нему бережно». Не все меня понимали, некоторые считали нас, врачей, излишне строгими, придирчивыми. Это потом благодарили, когда в солидном возрасте без особых проблем проходили строжайшие медицинские комиссии и получали допуск к дальнейшей летной работе. Когда мы, врачи, говорим, что желаем своим пациентам только добра, поверьте, мы произносим эти слова от чистого сердца.

О каждом летчике отряда можно многое рассказать. Я всегда буду помнить о Владимире Матушкине, Владимире Белогурове, Александре Коростелеве, В. Караказове, Николае Карпееве, Владимире Селезневе, В. Гвоздкове. Это были замечательные люди с добрыми, отзывчивыми сердцами. Светлая им память!

Вообще мне кажется, что в 217-м летном отряде собраны одни из лучших летчиков Аэрофлота. Ведущего пилота-инспектора Владимира Лашевского я знаю с 80-х годов, когда еще работала во врачебной летно-экспертной комиссии (ВЛЭК), а он был командиром летного отряда самолетов Ту-154. Молодой, обаятельный, перспективный, прямолинейный человек. Таким он и остался. Не могу сказать, что все его любят. Он из тех людей, которые говорят правду, какой бы горькой она ни была. А такая позиция далеко не всем нравится.

По роду работы мне приходилось бывать в командировках. После каждого полета, увидев своими глазами, в каких непростых условиях приходится работать моим подопечным, как они устают, какие нагрузки испытывают, я восхищаюсь и горжусь ими. И еще я убедилась, что многие летчики в воздухе действительно чувствуют себя намного лучше, чем на земле. Поэтому я желаю всем летчикам 217-го отряда крепкого здоровья и долгих лет успешной работы.

ИМЕНИ НИКОЛАЯ КАРПЕЕВА

Из газеты «Мой Аэрофлот»

В начале 2001 года специалисты летного комплекса направили запрос в ГСГА РФ с просьбой разрешить один из самолетов Ил-96-300 назвать именем Николая Карпеева, который одним из первых в гражданской авиации был подготовлен к самостоятельным полетам на этом лайнере. В начале февраля получили «добро».

Теперь один из самолетов Ил-96-300 помимо номера будет носить имя замечательного летчика и человека. Решено, что бороздить пятый океан с именем на борту станет Ил-96-300 № 96010. Лайнер прошел полный ремонт на заводе в Воронеже, на его борту уже написано «Николай Карпеев», остались считанные дни до его возвращения домой. 217-й летный отряд, а также все те, кто принимал участие в освоении и становлении Ил-96-300, с нетерпением ждут этот самолет.

Николай Дмитриевич Карпеев родился 30 октября 1945 года в Курской области. В 1968 году после окончания Бугурусланского летного училища ГА был направлен в Азербайджан, где отработал 18 лет. Свой трудовой путь начал со второго пилота на Ан-2. Через три года стал командиром корабля, а затем и командиром звена. В 1975 году освоил Ту-134, летал сначала вторым пилотом, потом КВС. В 1981 году был назначен на должность старшего пилота-инспектора инспекции Азербайджанского управления ГА. Но стремление идти вперед, осваивать новые типы самолетов, заставило Николая переучиться на Ту-154.

Добросовестное отношение к делу, пылкий ум, выдержка, работоспособность, — все было замечено начальством и оценено по достоинству. В 1983 году Н.Д. Карпеев стал начальником инспекции.

В 1986 году Николай Дмитриевич перевелся во Внуковское производственное объединение, освоил Ил-86. А в 1987 году был назначен на должность старшего пилота-инспектора летного отдела транспортной авиации Главного управления летной службы МГА.

В 1989 году в числе первых переучился на Ил-96-300. Совместно с летчиками-испытателями участвовал в освоении самолетов Ил-96Т/М.

С 1992 года Николай Дмитриевич работал ведущим пилотом-наставником 1ДПГП и ведущим пилотом-инспектором службы летной эксплуатации Аэрофлота самолетов Ил-86 и Ил-96-300.

Н.Д. Карпеев — заслуженный пилот РФ, в его арсенале 15 000 часов безаварийного полета. Лично подготовил и ввел в строй свыше двадцати КВС. Награжден медалью «В память 850-летия Москвы», знаком «Отличник Аэрофлота», почетными грамотами. В последний год жизни занимал должность руководителя департамента летных стандартов ГСГА МТ РФ.

Николай Дмитриевич Карпеев скончался 9 октября 2000 года. Но остался вечно жит в сердцах тех, с кем жил и работал. Сегодня в Аэрофлоте летают на самолетах Ил-62 и Ту-154 его сыновья.



Ил-96-300 готовят к буксировке



Руководителю делегации Аэрофлота Д.Барилову (второй слева) вручен символический ключ от г. Далласа. Третий слева — зам. министра ГА СССР В. Горлов



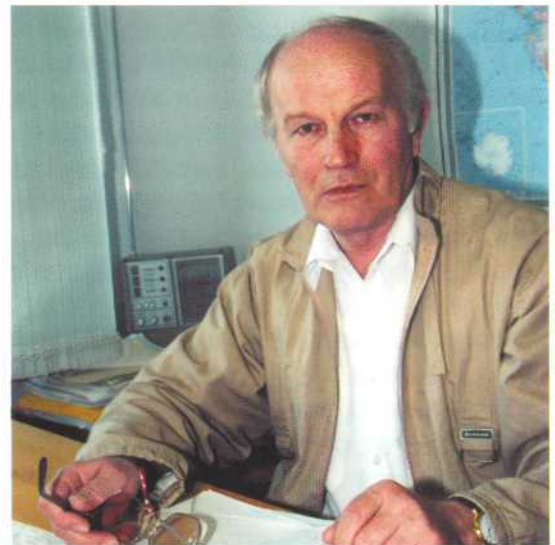
Ведущий инженер АТЦ Б. Слободник готовит «восьмерку» в рейс



1992 г. Сингапур. На авиасалоне слева направо: В. Лашевский — командир Головного летного отряда, Ю.Тарасов — главный штурман ЦУ МВС, В. Осинин — командир авиаэскадрильи Домодедовского ПО



Ноябрь 1994 г. Рио-де-Жанейро. Слева направо: Н. Карпеев и КВС Г. Арзуманян



«Инженер, значит думающий». В полной мере это определение подходит к ведущему инженеру 217-го летного отряда В. Грачеву



«Мозг» 217-го летного отряда Б. Ямщиков — начальник штаба

ДЕСЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ: ЭКСПЛУАТАНТЫ, РАЗРАБОТЧИКИ И ПРОИЗВОДИТЕЛИ ДЕРЖАТ СОВЕТ

Есть ли будущее у Ил-96? Об этом и о многом другом, что касается судьбы первого отечественного широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета, шла речь на летно-технической конференции, которая проходила в конференц-зале центра подготовки авиационного персонала (ЦПАП) ОАО «Аэрофлот». В работе конференции приняли участие представители авиакомпаний, эксплуатирующих Ил-96, Авиационного комплекса им. С. В. Ильюшина - разработчика самолета, Воронежского авиастроительного объединения (ВАСО), Пермского моторного завода, выпускающего двигатели ПС-90А, предприятий — разработчиков авиационных систем, узлов, агрегатов, Российского авиационно-космического агентства (РАКА), Центрального аэродинамического института (ЦАГИ), Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (ГосНИИ ГА) и других организаций, имеющих отношение к Ил-96. Вел конференцию первый заместитель генерального директора Аэрофлота Владимир Антонов. Во вступительном слове он четко поставил задачу: проанализировать причины выявляемых дефектов и отказов, наметить конкретные мероприятия по повышению уровня безопасности и стабильности эксплуатации самолета.

Самолет трудной судьбы

«Чтоб тебе жить во время перемен» — желают китайцы своему обидчику. Но именно такая судьба выпала на долю Ил-96-300. В чем же, по мнению генерального конструктора Генриха Новожилова и первого заместителя генерального директора ВАСО Михаила Шушпанова, заключается трудная судьба самолета. Он поступил на эксплуатацию, когда были ликвидированы и Министрство гражданской авиации (МГА) и Минавиапром. У «ильюшинцев» в течение семи лет не было даже опытного самолета, чтобы осуществлять доработки по результатам эксплуатации. Все делалось не рейсовых самолетах Аэрофлота. Компании первой приходилось снимать «пробу», и довольно часто она не удовлетворяла техническим условиям, в чем признался генеральный конструктор. Аэрофлот стал своего рода опытным полигоном для Опытного конструкторского бюро (ОКБ). Можно даже сказать, что только благодаря эксклюзивному опыту и эксплуатационной статистике отказов, добытых Аэрофлотом, Ил-96-300 смог стать президентским самолетом.

По словам первого заместителя генерального директора ВАСО Михаила Шушпанова, авиакомпания вынужденно взяла на себя и другую несвойственную для коммерческих авиаперевозчиков функцию — приборно-агрегатное комплектование Ил-96-300.

Три года назад «ильюшинцам» удалось восстановить первый серийный Ил-96-300 с порядковым номером 0001. На нем испытываются доработки, но опять же для их сертификации нужны деньги. Поскольку доработка согласно воздушному кодексу производится регистром на возмездной основе. Поэтому пока не удастся придать постоянный статус временным изменениям в Руководстве полетной эксплуатации, (а это генеральный документ, по которому летает экипаж), Ил-96-300 получают II категорию.

По техническому заданию Аэрофлота Ил-96-300 должен иметь оборудование, позволяющее совершать автоматический заход на посадку по минимуму погоды II категории ИКАО (то есть при высоте облачности не ниже 30 метров и горизонтальной видимости не менее 400 метров). Но по ряду причин такое оборудование впервые установлено лишь на президентском самолете. На первом этапе модернизации Ил-96 Генрих Новожилов предложил оснастить остальные «илы» оборудованием, позволяющим совершать полеты по II категории ИКАО. Генеральный конструктор вспомнил по этому поводу шутку Валерия Окулова, который как-то сказал ему: «Ил-96-300 - это выдающийся самолет. Он единственный в мире, который не имеет второй категории». Прошло несколько месяцев после конференции, и II категорию ИКАО имеют уже три самолета Аэрофлота Ил-96-300.

Без комплиментов

На таких конференциях не принято хвалить, а вот критики хоть отбавляй. И это правильно. Ведь совет держат те, кто несет ответственность за надежность самолета, за его безопасную эксплуатацию. Слишком высока цена вопроса — жизнь пассажиров и экипажа.

Эксплуатанты, естественно, высказывали критические замечания. Кому, как не им, приходится непосредственно ощущать отказы на «своей шкуре». Это было откровенное профессиональное обсуждение сложившегося положения.

Наибольшее число нареканий вызвал двигатель ПС-90. Технический директор Пермского моторного завода Иван Башкатов сказал: «Аэрофлоту двигатель ПС-90А обязан своим современным обликом. Завод долгое время не производил двигателей, и впервые в этом году были сделаны четыре двигателя и поставлены в ВАСО для Государственной транспортной компании (ГТК) «Россия». И их сегодняшний вид благодаря информации, собранной во время эксплуатации в Аэрофлоте, разительно отличается от вида тех двигателей, которые стоят на самолетах компании».

Он признал наличие существующих проблем. И, хотя завод ведет работы по совершенствованию эксплуатируемых двигателей, пришло уже время подумать о закупке новых двигателей, поскольку в этом возрасте (10 - 12 лет) и при таких общих наработках (15 - 16 тыс. часов) параметры двигателя «салятся». Это связано с определенным тепловым короблением, изменением геометрии тракта и с другими причинами.

Главный инженер сообщил, что уже принят ряд мер для устранения прозвучавшей на конференции критики, в частности, для входного контроля закупаемых подшипников приобретена и задействована специальная аппаратура, ужесточены требования к поставляемым подшипникам. Повышена точность обработки поверхности деталей двигателя. Теперь собранный двигатель не требует специальной доводки для достижения требуемой частоты поверхностей. Найдена причина массового съема двигателей из-за появления стружки. Ею оказалось импортное масло повышенной вязкости, которое не было предварительно испытано на этих двигателях в условиях низких температур. Как и у иностранных конкурентов, в технических условиях (ТУ) на двигатель вводится требование транспортировки только автомобильным транспортом. Для этого завод закупил тягачи с германской пневмоподвеской. Теперь двигатели будут возить из Перми в Москву только автомобильным транспортом. Заканчиваются работы по изготовлению лопаток двигателя из нового монокристаллического сплава ЖС-36. Кроме того, уже отработана технология покрытия лопаток керамическим покрытием. Эти меры повысят ресурс лопаток. Но эти мероприятия требуют основательной эксплуатационной проверки.

Предпринимаются оперативные меры по устранению уголковой формы обрыва лопаток компрессора. Он связан с увеличением общей наработки двигателя, в течение которой лопатка подвергается ремонтным работам (наплавкам, шлифовкам). Есть вопросы с надежностью некоторых комплектующих агрегатов, но и они в той или иной степени решаются.

В своем выступлении Генрих Новожилов поблагодарил летный и инженерно-технический состав Аэрофлота за то, что они сделали для Ил-96, и принес извинения за те трудности, которые им пришлось преодолеть.

В заключительном слове Владимир Антонов сказал, что определены сроки реализации, исполнители и источники финансирования. А деньги, как известно, решают все.

ПОДВОДЯ ИТОГИ

За период с 1993 по 2003 г. самолетами Аэрофлота Ил-96-300 перевезено в общей сложности:

- более 2 млн пассажиров;
- свыше 6 тыс. тонн груза и багажа;
- более 500 тонн почты.

В рейсах ими преодолено расстояние свыше 100 млн километров.

В общей сложности самолеты Ил-96-300 провели в воздухе около 900 недель.

ВПЕРЕДИ НОВЫЕ РУБЕЖИ

Для любой авиакомпании парк воздушных судов - это главное средство производства. Чтобы добиться коммерческого успеха, нужно иметь способность предвидеть. Именно с нацеленностью на будущее Аэрофлот ведет работу с воздушным флотом. Он должен быть современным, надежным и конкурентоспособным. А как инструмент бизнеса, он должен быть еще и эффективным. Оптимизация и развитие сети маршрутов Аэрофлота, снижение затрат, а также благоприятная конъюнктура на мировом рынке авиационной техники вызвала необходимость проведения оптимизации авиационного парка компании. С 2002 года авиакомпания приступила к реструктуризации парка самолетов иностранного производства, на долю которого приходится более 60% всего пассажирооборота. Однако в структуре парка Аэрофлота две трети составляют отечественные самолеты, и среди них — шесть широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов четвертого поколения Ил-96-300.

В Аэрофлоте самый большой в России парк Ил-96-300.

Самолет Ил-96-300 способен при крейсерской скорости 900 км в час и максимальной взлетной массе 240 тонн перевезти 235 человек на расстояние 10 тыс. км. Появление его в 1993 году вызвало за рубежом не только удивление, но и уважение к производителям такой техники.

Всего было серийно выпущено десять самолетов, из них шесть эксплуатируется в Аэрофлоте, три в «Домодедовских авиалиниях» и один с 1996 года ГТК «Россия» для президента России.

За десять лет на эксплуатантов Ил-96 выпало немало трудностей. Самолет поступил в компанию, когда были ликвидированы и МГА, и Минавиапром. Семь лет в КБ им.Ильюшина не было даже опытного самолета, чтобы по результатам эксплуатации проводить доработки. Пришлось все это делать на аэрофлотовских машинах. Авиакомпания стала для «ильюшинцев» опытным полигоном. Аэрофлот также самостоятельно занимался и приборно-агрегатным комплектованием Ил-96. Много хлопот было с двигателем ПС-90А. И только благодаря десятилетней эксплуатации самолета в Аэрофлоте двигатель заметно преобразился. Эксплуатационный опыт Аэрофлота широко использовался и при строительстве нового президентского самолета Ил-96-300ПУ(М).

Первые шесть Ил-96-300 должны летать

В Аэрофлоте понимают, что российская авиация должна восстановиться и готова к освоению новых самолетов Ил-96. Поскольку в компании уже имеются шесть самолетов этого типа, то в первую очередь поставлена задача довести их до уровня, который требует евростандарт. С января 2006 года войдут в действие новые повышенные требования главы 4 ИКАО к двигателям самолетов по шуму на местности. Поэтому самолеты Ил-96-300 необходимо доводить до уровня новых требований по шуму с заменой двигателей ПС-90А на ПС-90А2.

Рассказывает заместитель директора летного комплекса по ЛТЭ АТ Владимир КЛИМЕНКО:

По условиям контракта с производителями самолету Ил-96-300 назначен ресурс на 60 тыс. часов налета и 12 тыс. посадок. Летный отряд очень интенсивно эксплуатирует машину. Сегодня налет часов у Ил-96 выше, чем у самолета А310. Поэтому важно удержать этот показатель.

Жизненный цикл самолета определяет количеством взлетов и посадок. Это самый напряженный процесс. Учитывая, что эта машина «длинная» (дальнемагистральный самолет), количество посадок достаточно. В перспективе, когда будет отработано 60 тыс. часов, Аэрофлот вправе попросить авиастроителей увеличить базовый налет на этот самолет — до 70 тыс. часов.

Мы заинтересованы в том, чтобы все шесть имеющихся в авиакомпании самолетов Ил-96-300 летали.

В будущем планируется оснастить Ил-96-300 модифицированным комплексом бортового оборудования, который включает в себя новую американскую систему предупреждения столкновения с землей, современное навигационное оборудование, новейшую версию сис-

темы сбора летной информации, комплексные информационные системы (6-я версия). Индикация всех параметров полета будет отражена на кристаллических дисплеях. По оценкам специалистов, многие функции новых систем даже лучше, чем у «боингов».

Авиакомпания готова принять новые «илы»

К поступлению в Аэрофлот «иностранцев» была разработана программа мероприятий, в которую входит сдача, приемка самолетов, обучение персонала и другое. Для приема новых Ил-96 программа по сдаче старых самолетов не требуется. По технике пилотирования самолет отличаться не будет. На новых шести самолетах будет модернизированная кабина, рассчитанная на трех членов экипажа. Будет переделана пассажирская кабина: кухня вынесена снизу наверх, не будет лифта. Затраты на авиационно-технический центр будут минимальные. Таким образом, база для эксплуатации этого самолета в Аэрофлоте есть, люди подготовлены, только должна быть увеличена их численность. Сейчас рассматривается вопрос технического поддержания самолетов.

В интересах пассажиров

Из отзывов пассажиров видно, что они любят этот корабль. Когда пассажир входит в самолет и видит над собой высокий потолок 4 метра, и над ним ничего не висит, то он лучше себя чувствует. Можно свободно пройти по самолету и т.д. Но надо менять интерьер. Поменять конструкцию кресел в первом классе — сделать больший разлом, подножки. Предполагается установить беспроводную аудиосистему, первый класс оснастить жидкокристаллическими мониторами. Независимо оттого, иностранный это самолет или российский, внутренний интерьер самолета был одинаковый, что на «боинге», что на Ил-96, Ту-154. Специалисты говорят, что пассажир при замене техники не должен чувствовать изменений в сервисе. Вышел из «рукава», зашел в салон и полетел. Главное для пассажира — комфорт. Это направление правильное. На новых лизинговых самолетах это все запланировано.

— Самолет должен отвечать требованиям международных стандартов по безопасности, надежности, экономичности, — говорит заместитель командира ЛО самолетов Ил-96 Юрий Манец. — Аэрофлот — эксплуатант, и ему нет разницы, где покупать самолет. Если свой самолет будет дешевле, безопаснее, экономичнее, красивее и удобнее, Аэрофлот всегда его возьмет.

Командно-руководящий состав ОАО «Аэрофлот», выполняющий полеты на самолете Ил-96-300



В. Перепелица —
заместитель генерального
директора по ОЛР —
директор летного комплекса



Колдунов А.А. — начальник
инспекции безопасности
полетов



Тарасов Ю.В. — начальник
ЦУП



Приходченко Г.М. —
директор ЦПАП



Волымерец А.И. —
заместитель директора
ЦПАП



Баландин Н.А. — ведущий
пилот-инструктор ЛО ЛК



Изосимов Н.В. — ведущий
пилот-инструктор ЛО ЛК



Лашевский В.Ф. —
ведущий пилот-инспектор
ЛО ЛК



Рузайкин В.А. —
заместитель начальника
отдела ПЛС ЦПАП



Ильин А.А. — заместитель
начальника отдела
сертификации
и лицензирования



Кулибаба А.Н. — ведущий
штурман-инспектор ЛО ЛК



Сысовский В.Б. — ведущий
бортинженер-инспектор
ЛО ЛК



Ряховский Ю.И. — ведущий
бортинженер-инспектор
инспекции по БП

Инструкторский состав тренажера



Селютин В.И.



Менякин А.П.



Ходунков Н.А.



Мельник И.К.



Яблочкин В.Д.



Зинченко В.Г.

Командный состав 217-го летного отряда



**Шлапаков В.С. —
командир летного отряда**



**Манец Ю.К. —
заместитель командира**



**Денисенко В.Н. —
старший штурман**



**Скрипкин Н.М. —
старший бортиженер**



**Короленко Б.Н. —
штурман-инструктор**



**Кузнецов С.В. — штурман-
инструктор**



**Корсаков А.А. — штурман-
инструктор**



**Коваль А.С. —
бортиженер-инструктор**



**Ефимов Н.П. —
бортиженер-инструктор**



**Проскурин Н.А. —
бортиженер-инструктор**



**Шурло В. Д. —
командир 1 АЭ**



**Фролов В.А. —
командир 2 АЭ**



**Краснов В.В. —
командир 3 АЭ**



**Анциферов В.А. —
пилот-инструктор**



**Лизавин С.Ф. —
пилот-инструктор**



**Папетин А.Ю. —
пилот-инструктор**

1 АВИАЦИОННАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ 217-го ЛО

Командиры ВС



Андреев А.И.



Арзуманян Г.К.



Барилов Д.Д.



Баранов Н.М.



Кореневский Ю.И.



Ляшенко Ю.А.



Пономарев В.Ф.



Павлов А.М.



Панченко С.В.



Протопопов Н.Б.



Сальников В.В.



Сивицкий П.К.



Сотсков А.П.



Столяров В.В.



Тюрбеев Л.Б.



Фомин А.А.



Некрасов О.Н.



Панкевич Е.Е.

Вторые пилоты ВС



Банников С.А.



Белов А.Д.



Власенко К.Д.



Воробьев И.Ф.



Гарастович А.А.



Горьков А.Н.



Драченко А.И.



Любанов Е.Ф.



Наймушин В.А.



Овчинников А.Р.



Орлов А.А.



Принеслик В.Н.



Плохих В.А.



Фомин А.С.



Долматов И.М.

Штурманы ВС



Арсеев М.Г.



Владимиров А.Н.



Гудков В.А.



Давыдов Н.М.



Калистратов С.А.



Киселев И. В.



Марченко В.А.



Мазеев А.Ф.



Назаренко А.И.



Нишаков А.Н.



Овечкин А.М.



Поляков А.В.



Померанцев М.А.



Ткачук В.С.



Лалыкин А.Н.

Бортинженеры ВС



Андреев В.А.



Баранцев А.К.



Борисевич Б.Б.



Вахивский С.В.



Деев В.В.



Ермаков И.С.



Ларичкин А.М.



Подборский Ю.М.



Руденко В.А.



Юнусов Ш.З.



Тамарский И.С.



Чижиков В.М.



Чусовской В. Ф.



Якубов Р.З.



Тюрин В.Д.

2 АВИАЦИОННАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ 217-го ЛО

Командиры ВС



Баринов Е.В.



Бобин А.И.



Гаврилов В.В.



Дармин М.С.



Доценко В.П.



Тимохин А.С.



Кравцов В.А.



Липкин А.В.



Листопад И.С.



Логинов В.Б.



Мазаев Е.Н.



Осипов Ю.П.



Онохин К.Г.



Пинчук В.С.



Подбородников В.А.



Сторчевой Г.Г.

Вторые пилоты ВС



Башин В.Б.



Бодягин В.В.



Горелик В.П.



Жилин А.Т.



Иванов А.О.



Иванов А.И.



Кузнецов С.Н.



Логоша В.А.



Можеев М.Н.



Осипов Ю.А.



Полтораки В.К.



Поляков С.Н.



Савичев А.П.



Станкевич А.В.



Холин А.А.

Штурманы



Бабков Ю.И.



Дарьин О.Е.



Дунайкин С.Н.



Королев П.Ф.



Назаров С.М.



Недликов В.К.



Овсянников А.Г.



Сакунов Н.А.



Сердюк М.Б.



Соломатов В.Я.



Стрельчиков Л.И.



Студзинский С.А.



Яксанов С.А.



Янковский В.Ф.



Шаров В.Д.

Бортинженеры



Болгов Ю.А.



Гудзенко В.В.



Давыдов А.А.



Завьялов В.П.



Иванов В.Н.



Коваль Н.Е.



Кривачев В.П.



Кузьмин В.А.



Леонов В.В.



Марков А.И.



Молостов В.Н.



Погорелов С.М.



Савидов С.В.



Смирнов Ю.И.



Соловьев С.Н.



Степанченко В.Е.



Сизорин Г. К.



Ситников М.И.

3 АВИАЦИОННАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ 217-го ЛО

Командиры ВС



Белогур А. И.



Бодряков Г. П.



Гриняев Н. Ф.



Даниленко Г. Ф.



Кривда В. В.



Кундюцков А. В.



Копылов В. И.



Макаров Г. В.



Мухин А. М.



Спирин А. В.



Суслов С. В.



Фоменков Н. И.



Начаров И. В.



Шерстнев С. В.



Шныров В. П.



Юрков А. Д.

Вторые пилоты



Акименко В.Б.



Арсентьев В.А.



Благинин В.Д.



Вагунин Н.И.



Волков А.Д.



Губко В.Г.



Завьялов И.М.



Зобнин М.Ю.



Калинин Г.К.



Котов А.Е.



Куликов В.И.



Макаров И.В.



Соловьев А.З.



Тищенко А.В.



Шевелев В.И.

Штурманы ВС



Беличенко Н.С.



Вуколов А.Н.



Захаренко В.И.



Карягин В.М.



Кустов Н.Е.



Легостаев Е.П.



Леоненко В.И.



Макаров В.П.



Маслаков М.А.



Назаров А.Н.



Панченко В.Н.



Письменный А.М.



Рыбаков Е.И.



Сапрыкин Ю.А.



Стрельников В.М.



Торчук С.Ф.

Бортинженеры ВС



Баранов В.А.



Доброчинский Л.С.



Дунаев В.В.



Ежов В.В.



Жердев В.И.



Зыбайло В.И.



Кабанов В.И.



Капустин В.И.



Криппа В.В.



Лобанов С.В.



Мазуров Н.П.



Рахманин А.Т.



Смелянец В.Г.



Тымкив С.И.



Федотов А.А.



Эсаулов И.П.



Ющенко В.В.



Петухов М.А.

Работники штаба отряда



Лаврентьев Н.А.



Горяинов А.Д.



Зенюк В.В.



Грачев Е.И.



Трифонов В.Н.



Перова М.В.



Ямщиков Б.В.



Заболотнов В.И.



Волымерец Л.И.



Миронюк В.А.

Группа планирования



Панфилова И.А.



Когут С.П.

СЛОВА БЛАГОДАРНОСТИ

Так сложилась жизнь, что последние годы я живу в Германии. Часто приходится летать самолетами Люфтганзы, российских авиакомпаний. Больше всего по душе та душевная атмосфера, которая царит на самолетах авиакомпании Аэрофлот.

Недавно летела из Москвы в Дюссельдорф рейсом SU 117. Командир корабля — Виктор Иванович Перепелица. На борту самолета нас встречали приветливые стюардессы. Помогли быстро найти место, разместить багаж. И все время пути мы были окружены их вниманием.

Мне очень нравится самолет Ил-96. И не только своими размерами. Кажется, что более надежного воздушного аппарата в мире нет. Спасибо конструкторам, летчикам, всем стюардессам Аэрофлота за их тяжелый, но необходимый труд.

Б.И. Турчина

Выражаю особую признательность экипажу самолета Ил-96, выполнявшего рейс № 724 из Хабаровска в Москву, и лично командиру корабля товарищу Сальникову. Это был замечательный перелет.

Желаю экипажу успехов в летном труде, крепкого здоровья чистого неба и мягких посадок.

**С уважением,
Пассажир рейса № 724
В. Холодов**

Очень признателен командиру корабля Ю. Ляшенко, бригаде бортпроводников и лично Владимиру Фрыкину за доброжелательное отношение к нам пассажирам, высокое качество обслуживания.

Н. Сорокин

Хочется сказать большое спасибо командиру корабля А. Кундрюцкову, бортпроводнице Вере Базановой, очаровательная улыбка которой скрасила наш перелет.

Хорошо, что в Аэрофлоте есть такие замечательные люди.

**А. Голыба,
технический директор харьковского института «Энергопроект»**

По роду занятий мне часто приходится летать в Москву. Впечатления не всегда приятные. Но рейс 724, который выполнял экипаж под руководством командира корабля А. Андреева, запомнился прежде всего радушием, с которым пассажиров встречали бортпроводники, высоким качеством обслуживания. Все бы так работали.

Желаю летчикам Аэрофлота новых успешных полетов.

**С уважением,
заместитель директора Амурского судостроительного завода Б. Шишолин**

Путешествовать с полуторагодовалым ребенком трудно. Особенно на самолете, тем более когда полет продолжается более девяти часов. Но вылетев рейсом SU600 из Сеула, мы всю дорогу к Москву были окружены вниманием и заботой бортпроводников, поэтому не испытывали особых неудобств... Также я благодарна командиру корабля Г. Арзуманяну. Лучшие летчики гражданской авиации работают в Аэрофлоте. Теперь я это знаю точно.

Екатерина и Мария Георгиевские