

# **АВИАЦИЯ** **Время** 6'2012

АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ УКРАИНЫ  
UKRAINIAN AVIATION MAGAZINE



## **Самолет Ил-14 в рубрике «Монография»**



**Вертолет ДРЛО Ка-31**

**«Кругосветка» Ан-124**

**Первый полет «Руслана»**

**Авиация силовых структур Украины**

**Львовский фестиваль стендовых моделей**





10 декабря РСК «МиГ» распространила информацию о поставке ВВС Индии первых трех модернизированных истребителей МиГ-29UPG, доставленных заказчику на борту Ан-124. Как следует из пресс-релиза, «модернизированные самолеты, наряду с расширением возможностей по борьбе с воздушными целями, приобретают способность к нанесению ударов по наземным (надводным) подвижным и неподвижным целям высокоточным оружием в любое время суток и любых погодных условиях. Контрактом предусмотрено проведение ремонта и доработки самолетов с целью продления ресурса до 3500 летных часов и срока службы до 40 лет».



14 ноября в аэропорт Варшавы прибыл первый из восьми заказанных лайнеров Boeing 787 Dreamliner. Таким образом, национальная польская авиакомпания LOT стала первым европейским получателем самолетов этого типа. С декабря текущего года LOT будет использовать «Лайнеры мечты» на коротких рейсах внутри Европы, а в дальнейшем — на дальних рейсах в Нью-Йорк, Торонто и Пекин. Прибытие в Польшу второго самолета ожидается в начале следующего года



На авиасалоне Air Show China 2012, проходившем в китайском городе Чжухай с 13 по 18 ноября, дебютировал прототип 19-местного пассажирского самолета Harbin Y12F. По сравнению со своим предшественником, самолетом Y12E, он получил новое бесподкосное крыло, увеличенный фюзеляж, убираемое шасси, современную авионику, а также более мощные двигатели PT6A-65B. Первый полет Y12F состоялся в конце 2011 г., а сегодня самолет проходит сертификационные испытания



В. Метте



**11 ноября** совершил первый полет очередной построенный ГП «Антонов» региональный реактивный самолет Ан-148-100 (№ 03-08). Со святошинского аэродрома машину поднял в воздух экипаж в составе летчиков-испытателей Виктора Гончарова (КВС) и Валерия Епанчинцева, а также ведущего инженера-испытателя Николая Сидоренко. В настоящее время идут приемо-сдаточные испытания нового Ан-148. Этот самолет оснащен «англоязычной» кабиной и предназначен для поставки в одну из азиатских стран. Соответствующий контракт между ГП «Антонов» и российской лизинговой компанией «Ильюшин Финанс Ко.» был подписан 30 июля 2010 г. Он предусматривает поставку в Азию двух самолетов Ан-148. Зарубежные летчики и технические специалисты проходят обучение в ЦПЛС ГП «Антонов». □

Корпорация «Иркут»



**22 ноября** Корпорация «Иркут» передала ВВС России два первых многоцелевых истребителя Су-30СМ. Самолеты поступили в Государственный летно-испытательный центр в Ахтубинске (бывший ГКНИИ ВВС). Контракт между Минобороны РФ и Корпорацией «Иркут», предусматривающий поставку до 2015 г. 30 таких машин был подписан в марте этого года. □

А. Савенко



**28 ноября** российская лизинговая компания «Ильюшин Финанс Ко.» передала в финансовый лизинг авиакомпании «Ангара» третий ближнемагистральный самолет Ан-148-100Е

(сер. № 42-01, борт RA-61714), построенный ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество». Таким образом, выполнен первый этап поставки самолетов данного типа в рамках контракта между ИФК, «Ангарой» и ВАСО, подписанного в марте этого года. Контракт предусматривает поставку трех самолетов Ан-148-100Е в 2012 г., двух — в 2013 г. и опцион на 5 самолетов в 2014 г. Все три переданные в этом году «Ангаре» Ан-148-100Е выполнены в моноклассной компоновке и рассчитаны на перевозку 75 пассажиров. □



А. Посторнак

**5 декабря** самолет-ветеран Ан-2 (сер. № 1Г226-49) отправился в уникальный перелет из тюменского аэропорта Плеханово в Кейптаун (ЮАР). Перелет осуществляется в рамках проекта From Ocean to Ocean (от океана до океана) — совместной акции российской авиакомпании «ЮТэйр» с зарубежными компаниями ExecuJet Aviation Group и Liftec. По прибытии в ЮАР «Аннушка» будет задействована в благотворительной миссии «Просто любовь» — прогулочных полетах с африканскими детьми-сиротами.

Перед перелетом в Африку Ан-2 оснастили дополнительным современным связным и навигационным оборудованием для выполнения трансконтинентальных полетов. Установленная на борту специальная система позволяет отслеживать через спутник местоположение и состояние воздушного судна в режиме реального времени. В авиакомпании «ЮТэйр» выбрали экипаж, имеющий большой опыт международных полетов и прошедший специальную подготовку. В него вошли пилоты Сергей Быков и Сергей Дмитриенко, авиатехник Александр Ачимов. В Киеве к российскому экипажу присоединятся Марк Хилл (Mark Hill) и Трейси Кертис-Тэйлор (Tracey Curtis-Taylor), пилоты авиационной группы ExecuJet — одного из крупнейших мировых операторов бизнес-авиации. Марк — бывший военный летчик, в активе которого более 11000 ч налета. Именно он будет летать в ЮАР на Ан-2 в рамках благотворительной деятельности.

Перелет приурочен к 65-летию Ан-2. Самолет-участник выпущен в Польше 25 лет назад, 3 сентября 1987 г. Он поступил в Барнаульский авиаотряд, а с 2006 г. эксплуатируется авиакомпанией «Тюменьспецавиа» (ныне — «ЮТэйр-Карго»). Этот Ан-2 ни разу не подвел пилотов, хотя провел в небе 4665 ч и произвел 5582 посадки.

Перелет пройдет над территориями России и Украины, Чехии, Германии, Франции, Хорватии, Италии, Испании, Марокко, Мавритании, Сенегала, Намибии, ЮАР. Ан-2 преодолет расстояние более 20300 км. Планировалось, что перелет займет около 15 дней, но погода вносит свои коррективы. Только 17 декабря самолет приземлился в киевском аэропорту Жуляны. □

## НАЦІОНАЛЬНИЙ АЕРОКОСМІЧНИЙ ЖУРНАЛ

Все про сучасну авіацію і космонавтику Росії та країн СНД

- основні новини та події
- нові проекти
- досвід експлуатації
- контракти та поставки
- безпека польотів
- історія

Аби знати більше про журнал «Взлёт», де його можна купити та як передплатити, відвідайте наш сайт: [www.take-off.ru](http://www.take-off.ru)

НАЦІОНАЛЬНИЙ АЕРОКОСМІЧНИЙ ЖУРНАЛ  
**ВЗЛЁТ**  
Виходить  
КОЖНОГО  
місяця!


E-mail: [info@take-off.ru](mailto:info@take-off.ru)

Росія, 125475, Москва, а/с 7

Тел./факс: +7 (495) 644-17-33, Тел.: +7 (495) 798-81-19



## СОДЕРЖАНИЕ

Панорама .....	1
Последний классик поршневой эпохи .....	4
На руинах Великого и Могучего .....	22
Львовский фестиваль стендовых моделей ...	35
Первый полет «Руслана» .....	36
«Кругосветка» Ан-124 .....	38
Мне сверху видно все... (вертолет Ка-31) ....	40
На вкладке: чертеж самолета Ил-14	

## CONTENTS

Panorama .....	1
The last classicist of piston era .....	4
On the debris of Great and Mighty state .....	22
Lviv Scale Models Fest .....	35
Ruslan's maiden flight.....	36
An-124's round-the-world trip .....	38
I see everything from above... (Ka-31 helicopter).....	40
On the supplementary sheet: drawing of Ил-14	

На 1 стор. обкладинки — пасажирський літак Іл-14.  
Фото зроблено під час зйомки фільма «Чудо» у квітні  
2008 р. на аеродромі Остаф'єво

Фото С. Рябцева

Головний редактор **О.М. Ларіонов**

Заступник головного редактора **Р.В. Мараєв**

Бухгалтер **Г.О. Алексеєнко**

Редакційна колегія:

**А.П. Радзевіч, А.Ю. Сovenко, А.В. Хаустов**

Видається російською мовою

Засновник і видавець ВЦ «АероХобі»

Київ, вул. Туполева, 16

Регістраційне посвідчення KB1171 від 02.01.95 Держкомітету Украї-  
ни у справах видавництва, поліграфії та книгорозповсюдження.

Здано в набір 23.10.2012 р. Підписано до друку 18.12.2012 р.

Обсяг в умовн. друк. арк. 6,5. Обсяг в обл. вид. арк. 4,5. Формат  
60x84 1/8. Наклад 3000. Друк офсетний. Замовлення № 12-1072

Ціна — за домовленістю

Адреса редакції: Київ, вул. Туполева, 16

Адреса для листування:

**03062, ВЦ «АероХобі», а/с 166, Київ-62**

тел./факс (044) 454-30-47

E-mail: [info@aviation-time.kiev.ua](mailto:info@aviation-time.kiev.ua)

<http://www.aviation-time.kiev.ua>

Друк — ВПК «Експрес-Поліграф».

Київ, вул. Фрунзе, 47, кор. 2

Передплатний індекс за «Каталогом видань  
України» — 22792

Підписний індекс по каталогу Роспечати  
«Газеты. Журналы» — 22792

Ответственность за содержание рекламных объявлений несет рекламодатель

Если Вы располагаете уникальными фотографиями, документа-  
ми либо иными материалами по тематике журнала и желаете помочь  
в издании следующих номеров, можете выслать их в адрес «АиВ». Материалы будут скопированы и возвращены. В случае их использо-  
вания на страницах журнала Вы получите вознаграждение. Ваша фа-  
милия будет указана в публикации.

© «Авиация и Время», 2012

©All right reserved. No part of this magazine may be reproduced, stored  
in a retrieval system or transmitted in any means electrical, mechanical or  
otherwise, without written permission of the editorial board.

105 лет назад, 10 декабря (27 ноября по ст.ст.) 1907 г., в г. Александров-  
ске (Запорожье) был основан машиностроительный завод, от которого ведет  
свое начало украинское авиадвигателестроительное предприятие АО «Мотор  
Сич». Первый авиадвигатель, 6-цилиндровый мотор водяного охлаждения  
«Дека» М-100, предприятие построило в декабре 1916 г. С тех пор в Запорожье  
была внедрена в производство целая плеяда поршневых и газотурбинных дви-  
гателей. В настоящее время «Мотор Сич» серийно производит авиадвигатели  
АИ-222-25, АИ-222-25Ф, Д-436-148, АИ-450-МС, ТВ3-117ВМА-СБМ1В и  
ТВ3-117ВМА-СБМ1, модернизирует двигатели Д-18, а также ведет подготовку  
к серийному производству двигателей Д-27, АИ-25ТЛШ, АИ-450М, МС-14 и  
МС-500. □

65 лет назад, 13 ноября 1947 г.,  
состоялся первый полет летающей  
лодки **Бе-6**. Самолет был разрабо-  
тан в ЦКБ МС при авиазаводе № 31  
(сегодня ТАНТК им. Г.М. Бериева) и  
строился в патрульном, поиско-  
спасательном и противолодочном  
вариантах. Всего до 1957 г. в Таганро-  
ге выпустили 123 таких самолета. □



sovplane.ru



около 500 самолетов в вариантах бомбардировщика, носителя крылатых ракет  
и разведчика-целеуказателя. С 1956 г. самолет состоял на вооружении ВВС  
СССР, а ныне — Российской Федерации. Ту-95 стал одним из символов «холод-  
ной войны». На базе Ту-95 были разработаны пассажирский авиалайнер Ту-114  
и дальний противолодочный самолет Ту-142. □

55 лет назад, 15 ноября 1957 г.,  
состоялся первый полет дальнема-  
гистрального турбовинтового пасса-  
жирского самолета **Ту-114**. Он по-  
ступил в эксплуатацию 24 апреля  
1961 г. В 1961-65 гг. в Куйбышеве  
построили 31 лайнер этого типа.  
Ту-114 эксплуатировался в Аэро-  
флоте до 1976 г. На базе Ту-114 был  
создан самолет дальнего радиоло-  
кационного наблюдения Ту-126. □



kvatu.org.ru



50 лет назад, 8 декабря 1962 г.,  
состоялся первый полет опытного  
легкого многоцелевого газотурбин-  
ного вертолета **Bell YOH-4**, ставшего  
прототипом вертолета **Bell Model  
206 Jet Ranger**, который впервые  
взлетел в январе 1966 г. Он и его во-  
енный вариант OH-58 Kiowa стали  
самыми массовыми в мире легкими  
газотурбинными вертолетами. По-  
строено более 7000 экземпляров, а  
их выпуск и совершенствование продолжают. Вертолеты «Джет Рейнджер» и  
«Кайова» сегодня эксплуатируются по всему миру. □



М. Мизикаев

30 лет назад, 10 ноября 1982 г.,  
состоялся первый полет боевого  
вертолета **Ми-28**. Из-за низкого  
темпа программы, последующего  
развала СССР и проблем с финанси-  
рованием вертолет долго доводили.  
26 декабря 2008 г. он был принят на  
вооружение в России в варианте ноч-  
ного ударного вертолета Ми-28Н. В  
том же году первые 4 вертолета по-  
ступили в ЦБП (г. Торжок), а в октябре  
2010 г. начались поставки в строевые части. На конец 2011 г. заказчику было  
передано 14 серийных Ми-28Н. В ближайшие 10 лет планируется поставка в  
российскую армию до 200 вертолетов этого типа. □



О. Беляков



**5 декабря** в Москве ОАО «Туполев» подписало контракт на поставку лайнера Ту-334-100 (сер. № 005) в авиакомпанию «Русавиа-Сокол М». Подписание контракта прошло на встрече оргкомитета фонда «Народный самолет Ту-334-100» и представителей Минтранса Татарстана, продвигающего этот проект, с производителями покупных комплектующих изделий, принимающих участие в программе Ту-334. □

**8–9 декабря** в Крыму состоялись мероприятия, посвященные 100-летию гарнизона и аэродрома Кача. С 1912 г. здесь начали обучать полетам в летной школе — впоследствии знаменитом Качинском училище летчиков. Еще до начала Первой мировой войны в программу обучения вошли ведение фоторазведки с аэропланов, полеты над морем, были освоены некоторые фигуры высшего пилотажа. Среди выпускников «Качи» — много знаменитых летчиков, в т.ч. 328 Героев Советского Союза, 14 дважды Героев, а также А.И. Покрышкин, удостоенный этого звания трижды. □

World Affairs Board



top81.cn



С **13 по 18 ноября** на проходившей в г. Чжухае (КНР) авиационно-космической выставке Airshow China-2012 были впервые представлены китайские ударные вертолеты. **WZ-10** (на фото сверху) предназначен для огневой поддержки сухопутных войск на поле боя, обладает высокой маневренностью, может оснащаться высокоточным оружием классов «воздух-воздух» и «воздух-поверхность», выполнять полеты в дневных и ночных условиях. Оценивая машину **WZ-19**, эксперты находят в ней много общего с различными западными вертолетами, включая Dauphin компании «Еврокоптер», который длительное время производится по лицензии в Китае. В частности, вся задняя часть фюзеляжа вертолета и отсек силовой установки с несущим винтом скопированы с европейской машины.

На той же выставке Китай впервые представил БПЛА «Илун». Он очень похож на американский «беспилотник» Reaper, но стоит в 30 раз



меньше, примерно 1 млн. USD. Китайский аппарат меньше американского и несколько уступает ему по летным характеристикам. Так, его размах составляет 14 м, а дальность полета — 4 тыс. км, тогда как у «Рипера» размах — 20 м, а дальность — 5,9 тыс. км.



А. Фомин

Еще одним дебютантом авиасалона в Чжухае стал прототип легкого турбовинтового грузового самолета **MA600F**. Он представляет собой специализированный вариант пассажирского самолета MA600, оснащен грузовой кабиной с напольной механизацией и боковым грузовым люком. Первый полет MA600F состоялся 24 октября этого года. Сегодня он проходит сертификационные испытания. □



news.cn

**23 ноября** китайский палубный истребитель J-15 впервые совершил посадку на авианосец «Ляонин». Два самолета (бортовые №№ 552, 553) успешно выполнили не только посадку, но и взлет. По заявлению заместителя командующего ВМС НОАК вице-адмирала Чжан Юни, в ходе испытательных полетов были также отработаны навыки посадок в сложных погодных условиях. □



Lokheed Martin

**20 ноября** на авиабазе Юма (шт. Аризона) прошла официальная церемония передачи Корпусу морской пехоты США первых трех строевых самолетов короткого взлета и вертикальной посадки F-35B. Машины переданы 121-й штурмовой эскадрилье 13-й группы КМП. Кроме того, еще 13 таких истребителей эксплуатирует 501-я учебная эскадрилья 2-го авиакрыла КМП США на авиабазе Эглин (шт. Флорида). В Юме на F-35B запланировано развернуть четыре эскадрильи, в каждой из которых будет по 16 машин, а также эскадрилью эксплуатационных испытаний и оценки с 8 самолетами. □

передплатний індекс - 22242

# Крила України

НОВИНИ / КОМЕНТАРІ / ДОЗВІЛЛЯ / СПОРТ

## ІНФОРМАЦІЙНИЙ СУПРОВІД ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНО-КОСМІЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ.

ВИДАННЯ КНИГ, ЖУРНАЛІВ, ГАЗЕТ.  
ВИГОТОВЛЕННЯ КАЛЕНДАРІВ, БУКЛЕТІВ, ПЛАКАТІВ,  
ІНШОЇ ПОЛІГРАФІЧНОЇ ПРОДУКЦІЇ.

www.krula.com.ua e-mail: krula\_ukr@ukr.net тел.: +380949036887, +380432692887



# Последний классик поршневой эпохи

## Рождение

Создание Ил-12 (см. «АиВ», № 5'2000) сулило провести существенное обновление авиапарка гражданской авиации СССР. Однако главный конструктор С.В. Ильюшин понимал, что на этом самолете не в полной мере удалось решить ряд важных вопросов, прежде всего связанных с безопасностью полета. В частности, проблемной оставалась способность продолжать взлет при отказе одного двигателя. Логика подсказывала увеличить энерговооруженность машины.

В новом проекте, основой которого стал Ил-12, было решено использовать более мощные двигатели АШ-73, каждый из которых развивал на взлете 2400 л.с. Кроме того, самолет отличался увеличенной до 48 мест пассажироместимостью, естественно, имел большие размеры и массу. Весной 1947 г. Ильюшин утвердил этот проект, получивший обозначение Ил-14. Однако в силу ряда причин он развития не получил.

Аэрофлот уже начал регулярную эксплуатацию Ил-12, которая со всей очевидностью показала необходимость совершенствования машины. В ильюшинском ОКБ такие работы развернули, не дожидаясь специальных решений правительства. Только 9 октября 1949 г. и 10 июня 1950 г. вышли два Постановления Совмина СССР, которые определяли задания на создание модификации Ил-12 с улучшенной аэродинамикой и двигателями, обеспечивавшими безопасность на всех этапах полета.

К тому времени в ОКБ провели большой объем опытно-исследовательских работ и сделали вывод, что добиться желаемого можно при небольшом увеличении мощности серийных двигателей АШ-82ФН, но улучшив аэродинамику самолета. Выбрав этот путь, конструкторы сохранили фюзеляж Ил-12 и полностью перепроектировали крыло. Для него использовали профиль СР-5, разработанный в ЦАГИ Я.М. Серебрянским и М.В. Рыжковой, который обладал гораздо меньшим профильным сопротивлением, чем применяемые на Ил-12 профили Clarke YH и ЦАГИ К-4.

Крыло новой машины осталось аналогичным по размаху Ил-12, но имело на 3 м<sup>2</sup> меньшую площадь, т.к. на центроплане ликвидировали наплыв. Относительную толщину крыла увеличили до 18% у корня и до 12% у конца, что улучшило его несущие свойства и уменьшило массу. Кроме того, удалось снизить пожароопасность, разместив все бензобаки в консолях и удалив их от пассажирской кабины. Для улучшения характеристик сваливания новому крылу придали обратную стреловидность в 3° по линии 1/4 хорд. Самолет получил более эффективные закрылки, которые теперь находились и на центроплане, в то время как на Ил-12 там стояли посадочные щитки. Снижению аэродинамического сопротивления на взлете и посадке способствовало и то, что ниши опор шасси при выпущенных стойках закрывались створками, тогда как у Ил-12 они оставались открытыми.

В пассажирской кабине решили разместить 18 кресел (6 рядов по 3), багажник, буфет и туалет. Диапазон центровок стал более передним, 12–19% САХ, против 19–22 % на Ил-12, что сделало самолет более устойчивым. Для улучшения продольной управляемости площадь руля высоты увеличили на 6 %.

Была спроектирована комплексная воздушно-тепловая противообледени-

тельная и отопительная система, в которой использовались выхлопные газы двигателей, выходявшие из выхлопных коллекторов, выполненных в форме несообщавшихся между собой полуколец. Каждое из них соединялось со своими выхлопными патрубками на правом или левом бортах гондолы двигателя. Газы выводились либо прямо в атмосферу, либо перепускались через теплообменники, по которым проходил и нагревался забортный воздух.

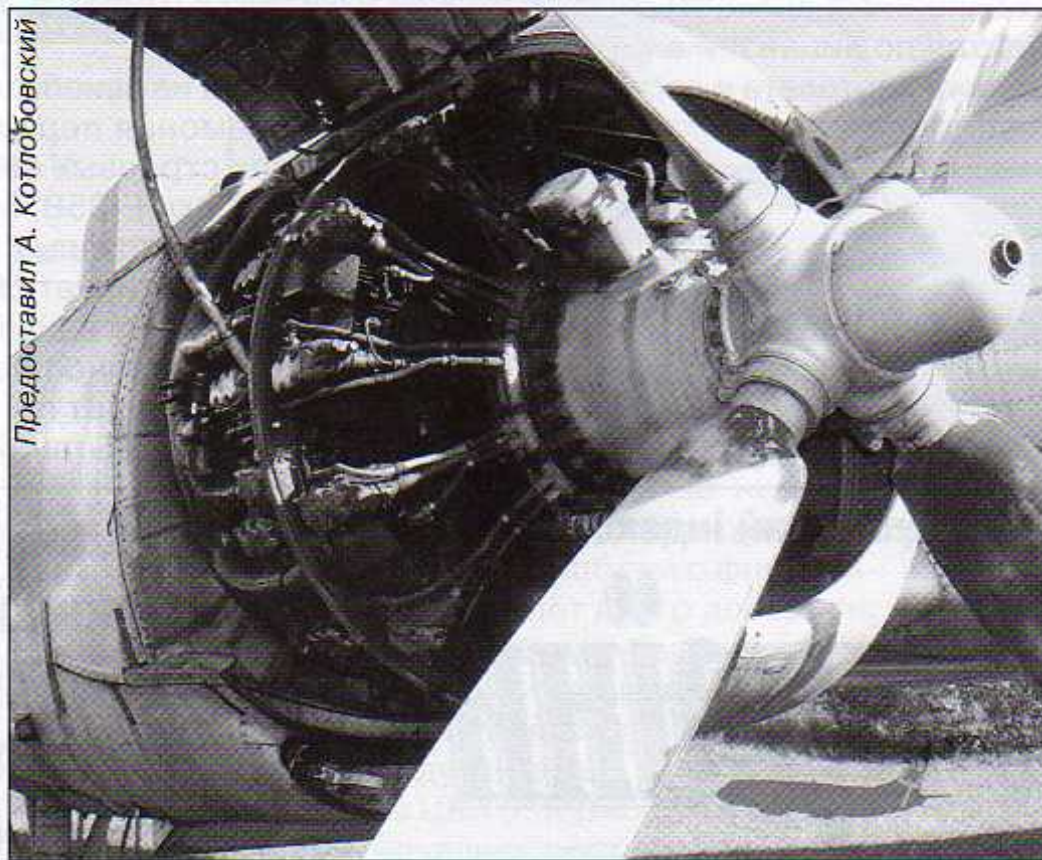
Для облегчения пилотирования в сложных метеоусловиях и ночью самолет оснастили дополнительным навигационным оборудованием и радиосредствами.

ОКБ А.Д. Швецова провело работы по форсированию АШ-82ФН и улучшило охлаждение головок цилиндров. Взлетную мощность довели до 1900 л.с., сохранив ее до высоты 400–500 м. В диапазоне крейсерских скоростей часовой расход топлива удалось сократить на 15%. Правда, ресурс двигателя оставался по-прежнему низким, и коллектив Швецова развернул работы по его увеличению хотя бы до 500 ч (к 1967 г. его удалось довести до 1200 ч). Новый вариант мотора получил обозначение АШ-82Т. Кроме того, мотористы спроектировали новые мотогондолы с капотами, дававшими легкий и удобный доступ ко всем агрегатам двойной «звезды». В дальнейшем было выпущено 7 модификаций АШ-82Т.

В мотоустановке использовали 4-лопастный винт АВ-50. Благодаря мощному флюгернасосу перевод во флюгерное положение осуществлялся за 4–5 с вместо 8–10 у Ил-12.

## Испытания

Первый прототип, названный Ил-14, недалеко отошел от Ил-12, ибо строился с его крылом и вертикальным оперением. На нем собирались проверить работу обновленной силовой установки и более мощной гидросистемы, отработать взлет с одним отказавшим двигателем, выяснить жизнеспособ-



Раскапотированный двигатель АШ-82Т  
ASH-82T engine without cowling

Предоставил А. Котлововский



способность различных конструктивных новшеств.

13 июля 1950 г. шеф-пилот «фирмы» В.К. Коккинаки впервые поднял новую машину в воздух. Через 15 минут полет срочно пришлось прервать из-за высокой температуры в трубопроводах противообледенительной системы. Недостаток устранили быстро, обмотав их асбестовым полотном, но теперь летчики отмечали недостаточную эффективность этой системы на крыле и хвостовом оперении. На первом прототипе решили все оставить без изменений, но для находившегося в постройке второго опытного экземпляра систему спроектировали заново.

В ходе испытаний выявилась недостаточная путевая устойчивость и управляемость самолета на малых скоростях. Для улучшения этих характеристик на втором прототипе, получившем обозначение Ил-14П, изменили геометрию верхней части килея и руля направления, благодаря чему площадь вертикального оперения выросла на 17%. Самолет получил «родное» крыло. Причем, для упрощения пилотирования при отказе одного двигателя увеличили эффективность элеронов, а также оснастили руль направления сервокомпенсатором.

В сентябре 1950 г. состоялась выкатка этой машины, а 1 октября ее поднял в воздух экипаж неизменного В.К. Коккинаки. Начались интенсивные заводские испытания, показавшие, что ОКБ недаром проделало большой объем работ.

С самой лучшей стороны проявились аэродинамические качества. Отличная путевая устойчивость и хорошо подобранная аэродинамическая компенсация руля направления обеспечили Ил-14П возможность выполнения координированных разворотов с креном до 30° только с помощью элеронов. Летчик мог снять ноги с педалей, а руль направления сам отклонялся на нужную величину.

Самолет мог лететь с полной нагрузкой на одном двигателе при зафлюгированном винте неработающего мотора. При этом усилия на органах управления увеличивались незначительно, поэтому можно было не прибегать к помощи триммера. Тенденция к развороту идущего на одном двигателе самолета парировалась

легко и также без использования триммера. Не вызвала нареканий и новая воздушно-тепловая противообледенительная система.

Тем не менее, заводские испытания машины проходили довольно долго, как для тех лет. Они завершились только 2 декабря 1951 г., после чего Ил-14П передали на Государственные испытания. По тогдашним традициям, они проходили в ГК НИИ ВВС, Ведущим летчиком-испытателем назначили подп-ка С.А. Рычкова, летчиками облета были п-ки Ю.А. Антипов, М.А. Нюхтиков, И.М. Дзюба, м-р Э.В. Голенкин, к-н С.Г. Дедух. Было выполнено 125 испытательных полетов. В одном из них, в ходе перелета из Москвы в Адлер, «Илом» с правого сиденья управлял тогдашний главком ВВС Главный маршал авиации П.Ф. Жигарев. Ему машина очень понравилась. Госиспытания завершились 23 августа 1952 г.

За десять дней до их окончания начались эксплуатационные испытания нового самолета в НИИ ГВФ, а затем и в одном из полков военно-транспортной авиации (ВТА). По их завершении, 30 декабря 1952 г., был сделан вывод, что самолет пригоден для эксплуатации на линиях ГВФ. Было принято решение о запуске его в серийное производство, в ходе которого требовалось устранить отдельные конструктивные недостатки.

Один из первых серийных Ил-14П (борт СССР-Л5063, сер. № 4340204) проходил в 1954 г. дополнительные эксплуатационные испытания в различных климатических зонах: от Якутии до Средней Азии. Вел их летчик-испытатель А.И. Восканов. Они успешно завершились 11 ноября, после чего было решено расширить выпуск самолета.

На протяжении всех испытаний Ил-14П показал себя с наилучшей стороны. Увеличение, по сравнению с Ил-12, взлетной массы почти на 400 кг не вызвало снижения его скороподъемности. Улучшение аэродинамики привело к уменьшению расхода топлива и увеличению максимальной скорости полета на 30 км/ч. Подтвердилась возможность взлета Ил-14П с полной нагрузкой на одном работающем на номинальном режиме двигателе, а также продолжение



А. Хаустов



А. Хаустов

**Передняя и левая основная опоры шасси**

*Nose and portside main landing gear*



С. Рябцев



**Правая и левая мотогондолы**  
*Starboard and portside engine nacelles*



горизонтального полета с выпущенным шасси на скорости 200 км/ч.

Доработки вертикального оперения заметно улучшили путевую устойчивость и управляемость самолета. Летчики отмечали, что на всех режимах скольжения с полностью отклоненным рулем направления Ил-14П сохраняет путевую устойчивость без тенденций к потере управляемости даже на предельных углах крена. В этих случаях, на скоростях порядка 150–180 км/ч, происходил срыв потока с килля, ощущаемый летчиками как периодические легкие удары по педалям и тряска оперения. Этим экипаж предупреждался о достижении предельно допустимого угла отклонения руля направления.

Показатели продольных устойчивости и управляемости в диапазоне эксплуатационных центровок на всех режимах полета Ил-14П также заметно улучшились, нагрузки от руля высоты не превышали нормы. Запас руля высоты при предельно передней центровке обеспечивал вполне простую посадку. При выходе на режим срыва самолет плавно переходил «на нос». Эффективность элеронов оставалась высокой.

### Серийный выпуск

Изначально серийно производство Ил-14П предполагалось развернуть на Московском авиазаводе № 30 (с 1962 г. ММЗ «Знамя труда»), где выпускали Ил-12 и были построены оба прототипа Ил-14. Но... 1 апреля 1953 г. вышло Постановление Совмина СССР № 947-407сс о начале серийного производства самолета Ил-14П в 18-местном варианте на Ташкентском авиазаводе № 84 им. В.П. Чкалова (затем — ТАПОЧ), выпускавшем устаревшие Ли-2. Переходный период от одного изделия к другому занял несколько месяцев, и в ноябре ташкентцы приступили к освоению новой машины. Первый серийный Ил-14П (№ 4340101) поднял в воздух 14 марта 1954 г. экипаж В.К. Коккинаки.

С 1956 г. к выпуску самолета все-таки подключили «тридцатый» завод. Здесь первым Ил-14П стала машина № 146000002 (борт СССР-Л1702, с июня 1958 г. — СССР-61702). Кроме того, Ил-14 по

Выпуск Ил-14 в СССР

Модификация	Завод	1954 г.	1955 г.	1956 г.	1957 г.	1958 г.	Всего
Ил-14П	№ 30			249	114	2	678
	№ 84	28	52	115	117	1	
Ил-14М	№ 30				25	6	31
Ил-14Т	№ 30			23	205	63	356
	№ 84			10	26	29	
Итого		28	52	397	487	101	1065

лицензии строили в Германской Демократической Республике (ГДР) и в Чехословакии (до 1962 г. ЧСР, затем — ЧССР). Всего в мире выпустили 1348 таких самолетов.

Поначалу ремонт Ил-14 был организован на авиарембазе № 400 (АРБ № 400) в Быково. Вскоре его перенесли на Минскую АРБ № 407 (затем завод № 407 ГА) и Киевскую АРБ № 410 (завод № 410 ГА). Но киевляне недолго вели эту тему, приступив с 1960 г. к освоению Ан-24. Вся ответственность за поддержание парка Ил-14 в должном состоянии легла на плечи минчан.

В Минске первый отремонтированный Ил-14 (борт СССР-Л1776) взлетел 26 апреля 1957 г. Кроме собственно ремонта, на предприятии занимались модернизацией машин. Самолеты попадали

на завод по несколько раз, и в целом до 1986 г. через его цеха прошли 3658 «четырнадцатых», выпущенных во всех трех странах.

На протяжении летной жизни Ил-14 велось неуклонное повышение его назначенного ресурса. В 1957 г. он составил 3500 ч, в 1961 — 5000 ч, в 1966 г. достиг 25000 ч, а в 1972 г. — 35000 ч. При этом налет между капремонтами довели до 3500 ч.

### Пассажирские варианты

Сразу после снятия временных ограничений на взлетную массу Ил-14П в сентябре 1955 г. началась разработка 24-местного варианта **Ил-14П-24**. В пассажирской кабине самолета сер. № 4340506 (борт СССР-Л2040) установили 6 рядов по 4 кресла с шагом 870 мм. Центровка сместилась несколько назад. Для сохранения приемлемой продольной управляемости в систему управления рулем высоты ввели загрузочную пружину. Эксплуатационный диапазон центровок расширили до 13–21% САХ. Для сохранения прежней дальности полета увеличили емкость топливных баков. Взлетную массу подняли до 17000 кг. 1 ноября 1955 г. В.К. Коккинаки и ведущий инженер-испытатель Д.Н. Симанович подняли модернизированный самолет в воздух.

На 32-местном **Ил-14П-32** пассажирскую кабину увеличили, сместив вперед ее перегородку. Кроме того, буфет заменили небольшим откидным столиком, радиоотсек ликвидировали (оборудование частично перенесли в другие места, частично сняли), а на его месте разместили передний багажник. Это позволило перекомпоновать пассажирскую кабину, добавив еще 2 ряда по 4 кресла.



Сборка Ил-14 на авиазаводе № 30  
The assembly of Il-14 of the Aircraft Plant No.30

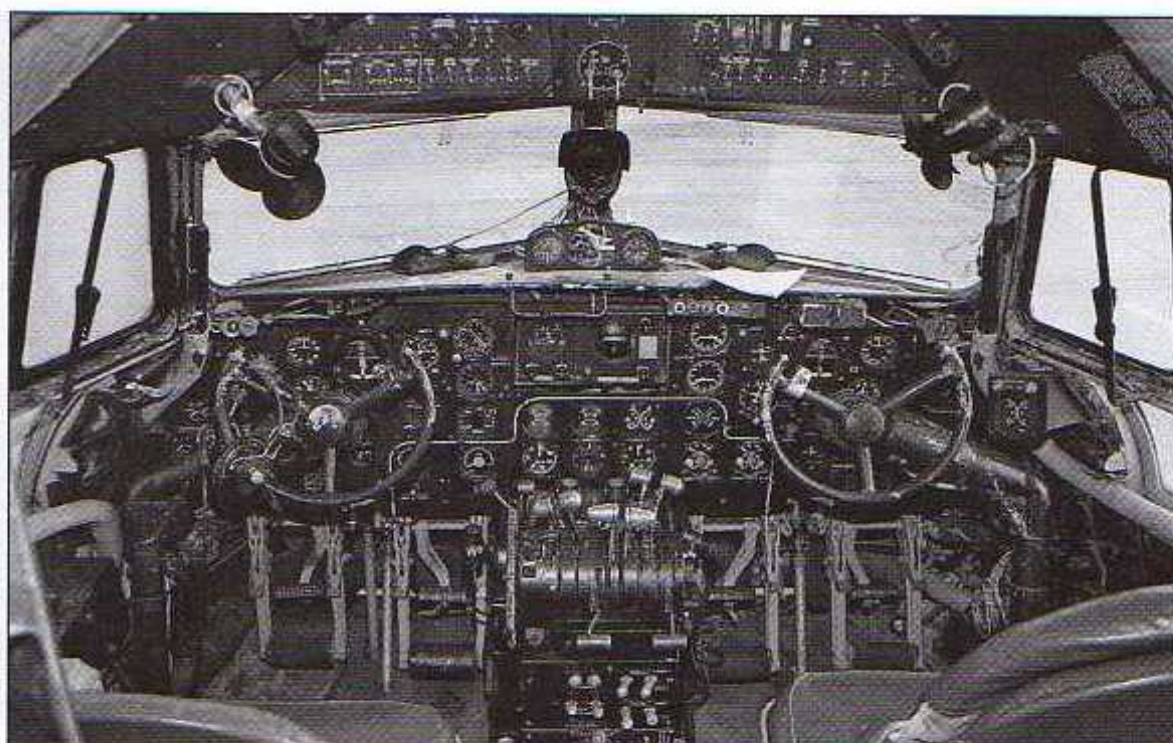
Пассажирский самолет Ил-14П ранних серий. Середина 1950-х гг.  
The Il-14P passenger airplane of the earlier series. Middle of 1950s







**Пассажирская кабина самолета Ил-14П-24**  
*Passenger compartment of the Ил-14П-24 aircraft*



**Рабочие места пилотов**  
*The pilots' working stations*

Оба эти варианта строились на предприятиях МАП малыми сериями. Однако на основании приказа Главного управления ГВФ № 21 от 21 января 1960 г. на ремонтном заводе № 407 большинство 18-местных Ил-14П переоборудовали в ту или иную версию.

Отсутствие буфета, гардероба и малый объем багажников делали Ил-14 плохо приспособленным для работы на дальних магистральных линиях. Поэтому уже 22 сентября 1955 г. вышел приказ министра авиапрома П.В. Дементьева о создании новой модификации самолета — **Ил-14М**. При ее постройке ильюшинцы удлинители носовую часть фюзеляжа на 1 м, что позволило увеличить объем всех помещений самолета с 60 до 64 м<sup>3</sup>, в т.ч. пассажирской кабины — с 33,5 до 38 м<sup>3</sup>. Было организовано новое переднее багажно-грузовое отделение, с каждого борта добавили по маленькому окну. Перед пассажирской кабиной находился «предбанник» с двумя гардеробами. В пассажирской кабине разместили 24 кресла повышенной комфортности. Буфет и сиденье бортпроводника перенесли в задний вестибюль.

Были усилены конструкция крыла, отдельные места фюзеляжа, доработан каркас пола. Осветительных плафонов в пассажирской кабине стало 7. Маркерное устройство МРП-48П заменили на МРП-56, а радиостанцию «Барий» — на «Хром». Эксплуатационный диапазон центровок находился в пределах 13–18% САХ, обеспечив наилучшие характеристики устойчивости и управляемости на всех режимах. По сравнению с Ил-14П, взлетная масса выросла, максимальная скорость и скороподъемность снизились, но возможность безопасного взлета на одном двигателе сохранилась.

Первый прототип Ил-14М (СССР-Л1629) поднялся в воздух в ноябре 1955 г. Заводские испытания самолета длились месяц, и в декабре его передали на Госиспытания в НИИ ГВФ. После устранения отмеченных незначительных недостатков самолет передали на контрольные испытания в ГК НИИ ВВС, которые прошли с 14 по 23 апреля 1956 г. 18 июня Совмин выпустил Постановление о запуске машины в серийное производство на заводе № 30. Там построили всего 31 экземпляр. К сожалению, ни в одном известном на сегодня источнике нет упоми-

наний о переоборудовании в Минске «коротких четырнадцатых» в Ил-14М, но такие работы наверняка производили, т.к. в эксплуатации находилось куда больше «длинных» самолетов, чем построил авиапром.

По мере того как новые самолеты с газотурбинными двигателями вытесняли Ил-14М на местных авиалиниях, 407-й завод занимался увеличением их пассажирской вместимости. Так появились 28-, 32- и 36-местные варианты **Ил-14М-28**, **М-32** и **М-36**. На первом из них увеличение числа пассажирских мест достигли, уменьшив шаг кресел. На двух других вариантах пришлось делать более серьезные доработки по аналогии с Ил-14П.

В единственном экземпляре остался 14-местный дальнемагистральный **Ил-14М-14** повышенной комфортности. В крыле разместили дополнительные топливные баки, фюзеляж получил новую тепло- и звукоизоляцию. Было усовершенствовано и расширено номенклатура штурманского, электро- и радиооборудования, установлена кислородная система. Масса пустой машины выросла на 830 кг. Но Аэрофлот интереса к самолету не проявил — на магистрали уже выходила техника нового поколения.

Особую группу представляли «салоны» на базе Ил-14П — самолеты для перевозки различных высокопоставленных первых лиц. Ряд таких машин построили серийные заводы (они вошли в общую статистику Ил-14П), а некоторые переоборудовали в Минске.

Открывал этот ряд **Ил-14ПС**, предназначенный всего для 5-6 пассажиров. Они могли разместиться на двух диванах, установленных диагонально, спинками друг к другу. Пассажирская кабина разделялась шторкой на 2 части, что стало типичным для всех салонов. У «пассажира №1» предусмотрели систему вызова членов экипажа со звуковой и визуальной индикацией. Конструкцию фюзеляжа усилили, заменили электропроводку. Масса пустой машины составила 12500 кг.

Затем появился **Ил-14С** для 6-8 пассажиров, в распоряжении которых находились по 2 дивана со столиками и 4 кресла. Диваны стояли по одному борту, столики — по другому. Среди особенностей конструкции необходимо отметить перенос передней перегородки от 17-го шпангоута к 15-му, аварийного выхода — в зону



**Рабочее место штурмана самолета Ил-14Т**  
*Working station of the navigator of the Ил-14Т*



**Рабочее место радиста самолета Ил-14Т**  
*Working station radio operator of the Ил-14Т*

между 22-м и 23-м шпангоутами, дополнительные окна между 16-м и 17-м шпангоутами, 8-мм бронестекла во всех окнах пассажирской кабины. Кроме того, были модернизированы выхлопные патрубки двигателей, установлен генератор переменного тока ГСР-6000А, новые радиостанции «Дунай» и РСИУ-3, кислородное оборудование. Масса пустого Ил-14С выросла до 12800 кг. Первую такую машину, переоборудованную в апреле 1959 г. в Минске из Ил-14П, передали в распоряжение Премьер-министра Индии Джавахарлала Неру.

Самым тяжелым из «салонов» стал дальний **Ил-14СИ** — масса пустого достигла 13800 кг. Для увеличения дальности полета в крыле разместили дополнительные топливные баки, а для повышения комфорта улучшили тепло-звукоизоляцию. Пассажирскую кабину оборудовали по типу Ил-14С, но в передней части стол заменили креслом.

Для перевозки «свиты» на базе Ил-14СИ был создан Ил-14СО, в пасса-





**Пассажирская кабина самолета Ил-14С**  
*Passenger compartment of the Il-14C aircraft*

жирской кабине которого, вместо столов и диванов, установили 18 кресел. Масса пустого самолета составляла 12890 кг.

### Транспортные варианты

Первой «ласточкой» стал **Ил-14Т**, созданный для ВВС на базе Ил-14П в соответствии с июньским 1954 г. Постановлением Совмина. На самолете полностью сняли пассажирское оборудование, усилили пол, а за счет смещения перегородок и уменьшения туалета организовали грузовую кабину. Такие решения стали типовыми для всех транспортных машин этого семейства. Грузовую кабину Ил-14Т оснастили упрощенной теплозвукоизоляцией, а вдоль бортов разместили 25 откидных сидений. По левому борту предусмотрели двустворчатый грузолук 2,72х1,6 м с дверью. По противоположному борту находилась входная дверь. Через обе двери предусматривалась возможность десантирования личного состава и грузов. При помощи бортового транспортера сбросить грузы общей массой до 2000 кг можно было за 12–15 с.

Под центропланом предусмотрели установку 2-х балочных держателей, что давало возможность перевозить и десантировать крупногабаритные моногрузы, а также использовать самолет в качестве бомбардировщика. Между шпангоутами 14 и 15 прорезали дополнительные окна. Во всех окнах были сделаны амбразуры для стрельбы из личного

оружия десантников. В кабине штурмана окно заменили блистером, установили бомбовый прицел ОПБ-1Р, визир которого вынесли под фюзеляж. Установили верхнюю оборонительную установку ВУ-55, но после испытаний ВВС отказались от нее.

В ноябре 1954 г. комплект конструкторской документации передали в Ташкент, но только весной 1956 г. там завершили постройку первого Ил-14Т. 22 июня В.К. Коккинаки поднял его в воздух. 12 сентября самолет передали на испытания в ГК НИИ ВВС. Расчетные данные удалось подтвердить за небольшим исключением. Так, оказалось, что десантирование возможно производить на скоростях не выше 250 км/ч (по расчетам — 300 км/ч). В том же году началось серийное производство Ил-14Т и его следующих вариантов.

**Ил-14Т-ТД** — десантно-транспортный вариант. Основным отличием его от предыдущего варианта стало установленное в грузовой кабине устройство П-63 для швартовки 11-12 стандартных десантных поддонов ПДММ-47 либо десяти ПДТЖ-120.

**Ил-14ТД** — десантный самолет. Вдоль бортов находилось 21 откидное сиденье для десантников. Пол был устлан резиновым ковриком. Для карабинов парашютов под потолком грузовой кабины проходили 2 тросика. Вдоль бортов закреплены поручни. На перегородках по шпангоутам 13 и 27 установлены звонки и сигнальные лампочки.



**Грузовая кабина военно-транспортного самолета Ил-14Т**  
*Cargo compartment of the Il-14T military transport*

**Ил-14ТБ** — буксировщик десантных планеров Як-14. На 48-м шпангоуте были установлены узлы под буксировочный замок с тросовым управлением, которые закрывались съемным коком. Хвостовую часть фюзеляжа этой машины пришлось усилить.

**Ил-14ТС** — санитарный с грузовой кабиной под 18 унифицированных носилок. Для медработника по правому борту устанавливались: откидной столик, 2 аптечки, лампа, сиденье, крюк для санитарной сумки. Имелся бачок с электронагревом воды. Для раненых и сопровождающих были предусмотрены кислородные приборы КП-32, для членов экипажа — КП-24.

**Ил-14-30Д** — вариант Ил-14Т для 30 десантников или до 3000 кг мелких грузов. Вдоль каждого борта размещалось по 15 откидных сидений. Теплозвукоизоляция десантной кабины и туалета — облегченные.

**Ил-14ТГ** — транспортный гражданский вариант на базе Ил-14Т. Оснащался съемным грузовым трапом, грузовой площадкой и погрузочным устройством грузоподъемностью до 300 кг.

**Ил-14Гр (Ил-14Г)** — еще один гражданский «грузовик». Входную дверь по правому борту увеличили и сдвинули вперед. Грузолук по левому борту сделали без двери. Грузовую кабину, не имевшую теплозвукоизоляции, оснастили 10 откидными сиденьями и погрузочным устройством. Для 5 членов экипажа и двух сопровождавших предусмотрели кислородное оборудование.



**Пассажирский самолет Ил-14М**  
*The passenger aircraft Il-14M*





**Гражданский транспортный самолет Ил-14Гр**  
*The Il-14Gr civil transport aircraft*

### Специальные варианты

Существовал ряд специальных вариантов, абсолютное большинство которых было создано в Минске. Вот некоторые из них.

**Ил-14 «Патрульный»** был разработан по требованиям командования Погранвойск КГБ СССР. На самолете установили новое аэронавигационное и поисковое оборудование, включая РЛС «Гроза-40», увеличили продолжительность полета, повысили комфортность пребывания и работы экипажа.

**Ил-14РР** — рыбный разведчик (14 экземпляров). Предназначался для поиска рыбы, охраны от браконьерского вылова, ведения ледовой разведки, аэрофото съемки, поисково-спасательных работ, доставки грузов и почты в труднодоступные места. В заднем багажном отделении выполнили нижний люк для сброса грузов и почты. Самолет оснастили необходимым оборудованием, включая РЛС «Гроза-40», обтекатель антенны которой находился под фюзеляжем, за нишей передней опоры шасси. В пассажирской кабине находились рабочие места гидрологов. По правому борту размещались фотолюки с дистанционно управляемыми створками. Слева по борту внутри фюзеляжа располагалась дополнительная 1730-л топливная система, демонтируемая при установке бензобаков на законцовках крыла.

**Ил-14 «Полярный»** (8 машин). Все эти самолеты имели улучшенную тепло-

изоляцию, вспомогательный генератор для снабжения теплом и электричеством на земле, газовую плиту для приготовления пищи и др. целевое оборудование.

Первый такой самолет, предназначенный для обслуживания антарктических экспедиций, был переоборудован в Минске в начале 1956 г. По длине фюзеляжа он соответствовал Ил-14М, оснащался двумя дополнительными топливными баками в каждой консоли крыла и новой барометрической системой. В 1962 г. для действий в Арктике несколько «полярников» получили убираемое лыжное шасси, подфюзеляжные узлы для ракетных ускорителей и внутрифюзеляжный топливный бак.

**Ил-14ЛР** — ледовый разведчик (34 машины). Самолет стал дальнейшим развитием «Полярного» и в дополнение к его оборудованию получил РЛС обзора земной поверхности РОЗ-1 «Лоция» либо

«Инициатива», курсовую систему КС-6, несколько позже — универсальную малогабаритную навигационную систему УНС-ОП «Омега» и др. На борту была оборудована зона отдыха и приема пищи. Переоборудованию подвергались как аэрофлотовские самолеты, так и снятые с эксплуатации в странах СЭВ. Так, в 1972 г. в Польше приобрели Ил-14П борт SP-LNA, налетавший 14998 ч, и переоборудовали в Ил-14ЛР (борт СССР-52081). Списали самолет 18 июля 1980 г., после того как он налетал 18293 ч и совершил 7736 посадок.

Один Ил-14ЛР (борт СССР-04177) переоборудовали для **лесного патрулирования**.

**Ил-14ФК** — аэрофотосъемщик, созданный на основании декабрьского 1955 г. Постановления Совмина «Фирмой» С.В. Ильюшина совместно с НИИ-17 на базе Ил-14П для Главного управления



**Прототип десантно-транспортного самолета Ил-14Д**  
*Prototype of the Il-14D troop military transport*



**Один из прототипов военно-транспортного самолета Ил-14Т с опытной оборонительной установкой**  
*One of the Il-14T military transport prototypes with an experimental defensive plant*





**Патрульный Ил-14 Погранвойск СССР и грузо-пассажирская кабина полярного Ил-14 с дополнительным топливным баком**  
*The Il-14 patrol variant of Border Guard of USSR and passenger-cargo compartment of the Il-14 polar aircraft with external fuel tank*

геодезии и картографии. В опытный экземпляр переделали серийный Ил-14П. Кроме спецоборудования, характерной особенностью машины стали 860-л дополнительные баки в консолях крыла. В декабре 1956 г. началось серийное производство машины. В 1957 г. аналогичным образом на базе Ил-14М создали **Ил-14ФКМ**.

Наиболее массовым аэрофотосъемщиком семейства стал вариант, предложенный ГосНИИ ГВФ в 1961 г., который также получил обозначение Ил-14ФКМ. На борту оборудовали отсеки штурмана-оператора и фотооператоров, радиоотсек, фотокомнату (в заднем багажнике). По обоим бортам установили блистеры с

прицелами НКПБ. По правому борту отсека операторов разместили места отдыха из 2-х спаренных кресел и столика между ними, по левому — контейнеры дополнительной 1000-л топливной системы. В состав фотоаппаратуры входили: 2 АФА-ТЭ-55 (один — с гиросtabilизирующей головкой Н-55), АФА-ТЭ-100 и АФА-33Н-20. Установленный автопилот позволял частично автоматизировать самолетовождение при аэрофотосъемке. Была предусмотрена возможность конвертации Ил-14ФКМ в пассажирский самолет на 26 мест. Машина успешно прошла испытания, и уже 5 мая 1962 г. ее допустили к летной эксплуатации. В том же году вышел приказ ГУ ГВФ № 299 о переобо-

рудовании части Ил-14П и М в соответствующие варианты аэрофотосъемщиков.

**Ил-14 «Метеолаборатория»** — группа летающих лабораторий для проведения натурных атмосферных исследований, а также воздействия на облака с целью регулирования осадков. В силу специфики задач каждый самолет переоборудовали по индивидуальному комплекту документации. Один самолет (борт СССР-52029), переоборудованный с участием Пулковской обсерватории, получил обозначение **Ил-14ГГО**.

**Ил-14ЛИК-1/ЛИК-2** — летно-испытательные комплексы для настройки, проверки и контроля работоспособности аэродромных навигационных средств по метеоминимуму I категории. Элементы комплекса ЛИК-1 (антенно-фидерная система, навигационно-посадочный стенд РСБН-ПК «Ось», комплект оборудования РСБН-7с, фотокамера РФК-5 и др.) позволяли контролировать наземные маяки СП-50М, СП-68, ИЛС, СП-70, РСБН-2Н, РСБН-4Н и вторичные локаторы «Корень», «Нарва», «Утес», «Базальт». На ЛИК-2 стояли стенды «Курс-МП-2» и «Навигация — РСБН», допускавшие проверку еще и посадочных систем VOR и DME. Имелась фотолаборатория. В ЛИК-1 переоборудовали 10 Ил-14М и бывший польский VEB Il-14P SP-LNL, в ЛИК-2 — 17 Ил-14М.

**Ил-14АКС** — носитель аппаратуры космической связи со спецантенной перед носовым обтекателем.

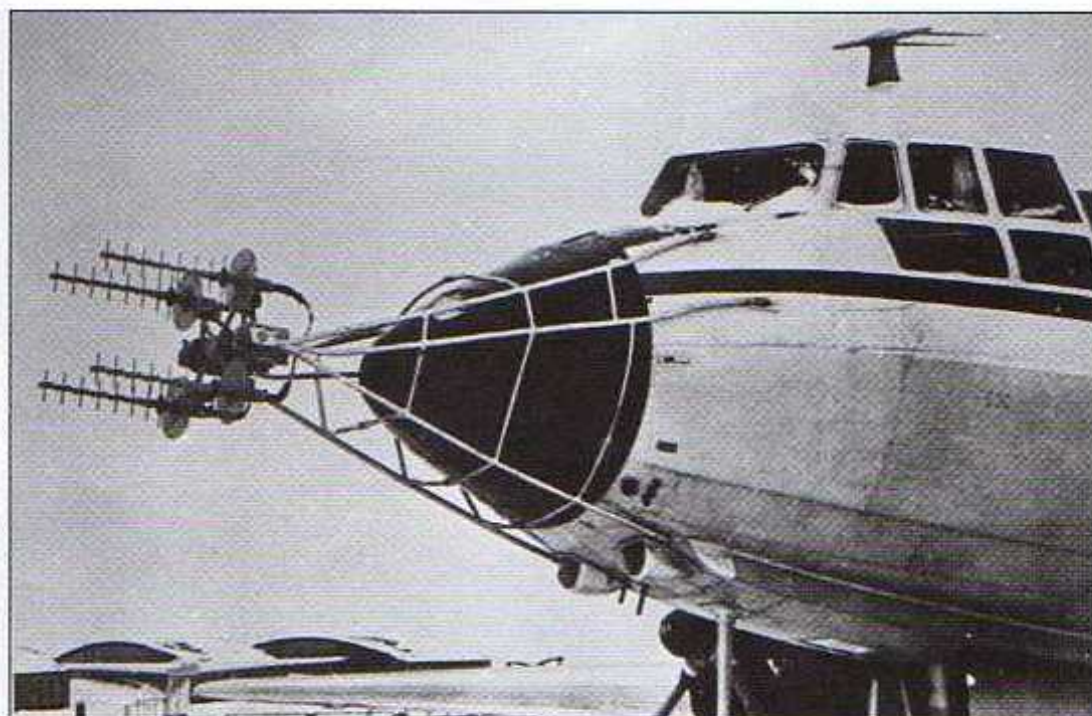


**Ледовый разведчик Ил-14ЛР с характерным обтекателем РЛС**  
*The Il-14LP ice reconnaissance aircraft with characteristic radar radome*



**Полярный Ил-14 на убираемом лыжном шасси**  
*The Il-14 polar aircraft equipped with non-retractable ski-type landing gear*





**Метеолаборатория Ил-14ГГО (борт СССР-52029) и носовая часть носителя аппаратуры космической связи Ил-14АКС**  
*The Il-14GGO meteorological laboratory (side СССР-52029) and nose part of the Il-14AKS carrier of equipment providing space communication*

И другие организации, связанные с созданием, испытаниями и доработкой новых образцов вооружения и боевой техники, а также с научно-исследовательскими работами различного характера, переоборудовали **Ил-14 в летающие лаборатории**. Так, в ЛИИ в 1957 г. создали ЛЛ для исследования радиовзрывателей и головок самонаведения ракет, а несколько позже — для изучения элементов ракетного вооружения.

В начале 1958 г. в НИИ эксплуатации и ремонта авиационной техники ВВС (г. Раменское, Моск. обл.) доработали несколько Ил-14 в ЛЛ по радиолокационным системам наведения и прицеливания, радиолокационным и дальномерным системам бомбометания, комплексам разведки и радиолокационных помех, по контрольно-измерительной аппаратуре.

В 1960 г. 2 Ил-14 оснастили спецоборудованием УКВ-диапазона для **поиска спускаемых аппаратов** и капсул космической техники. К апрелю 1961 г. такую аппаратуру получили еще 18 машин, а 2 — пеленгаторы КВ-диапазона.

### От Эльбы до Янцзы

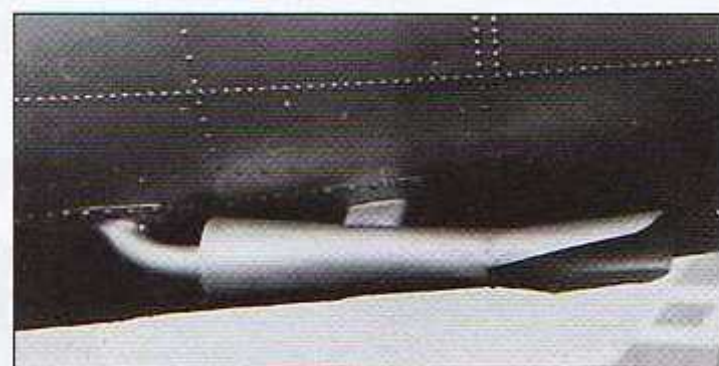
С самолетом Ил-14 связано начало авиационного производства в Германской Демократической Республике (ГДР). В 1954 г. СССР предоставил своему новому союзнику бесплатную лицензию на выпуск Ил-14, а также двигателей, винтов и необходимого оборудования. Для этого,

кроме документации, были выделены станки, оснастка и др. Образцом для серии стал Ил-14П (№ 6341208), прибывший в ГДР в начале 1955 г., который получил бортовую регистрацию DDR-AVI (затем DDR — ZZA).

Основное производство развернулось на Дрезденском народном промпредприятии (VEB Industrierwerk Dresden), оно же завод № 803 (Werk No803), позже переименованном в Дрезденское народное самолетостроительное предприятие (Volkseigener Betrieb Flugzeugwerke Dresden — VEB FWD). Здесь выпускались части планера и производилась окончательная сборка самолета, названного **VEB II-14P**. В г. Карл-Маркс-Штадт выпускали двигатели, винты и шасси, а в Шкойдице (пригород Лейпцига) — элементы системы управления.

Первый вылет VEB II-14P состоялся 26 апреля 1956 г. В духе времени на борту красовалась надпись 3. Parteikonferenz (3-й Партсъезд). Самолет получил регистрацию DDR-AVF, вскоре измененную на DM-ZZB, а позже — на DM-SAZ. После завершения испытаний он применялся на FWD как летающая лаборатория для отработки агрегатов создаваемого в то время в Дрездене реактивного лайнера Baade 152. В частности, в 1958 г. изучалось обтекание горизонтального оперения «152-го», установленного над фюзеляжем.

Производство шло неплохими темпами и завершилось в 1959 г. выпуском 80-й машины. Поначалу немцы строили



**Навесное оборудование одной из метеолабораторий на базе Ил-14**  
*Hinges equipment of a meteorological laboratory on the basis of the Il-14*



**Еще один метеосамолет с характерным зондом в окне пассажирской кабины**  
*One more meteorological aircraft with characteristic probe in a window of passenger compartment*





Пассажирский самолет с герметичным фюзеляжем Av-14Super  
Passenger aircraft with pressurized fuselage Av-14Super



Пассажирский самолет с «тропическим» оборудованием Il-14P/Trop  
The Il-14P/Trop passenger aircraft with «tropical» equipment



Самолет радиоэлектронной разведки SRT-1  
The SRT-1 radio-electronic reconnaissance aircraft

18-местный вариант, затем — 26-ти и 32-кресельные. В последние доработали и 15 Ил-14П, закупленных в СССР. Кресла и внутренняя отделка пассажирской кабины были немецкой разработки, из местных легких материалов. Как минимум, 3 машины в 1958 г. выпустили в варианте **Il-14P/Trop**, предназначенном для эксплуатации в Юго-Восточной Азии.

В пассажирской кабине одного Il-14P установили учебные места для курсантов-штурманов, превратив его в **летающий класс**. Еще два самолета (борта DM-SAZ и DM-SAL, позже DDR-SAL) прошли доработку в калибровщики службы управления воздушным движением ГДР.

На FWD выпустили либо переоборудовали из Il-14P 19 транспортных **Il-14T** — аналогов советских Ил-14Т (встречается обозначение **Il-14P(T)**). Кроме того, 3 пассажирских самолета пе-

ределали в гражданские транспортники, для которых сохранили обозначение **Il-14P(T)**. Их характерной особенностью стал грузолук размерами 1600×1900 мм с открывавшейся вверх створкой.

Не менее четырех Il-14P и T переделали в **Il-14PS** и **Il-14S** — «салоны» для девяти VIP-пассажиров и членов свиты.

В 1962 г. в Дрездене и Шкойдице 4 Il-14P и один Il-14T модифицировали в «фотографы» **Il-14PF**/ **Il-14TF**. Самолет оснастили фотооборудованием, а под фюзеляжем разместили спецотсек для оператора с остекленной полусферой для визуального наблюдения за изучаемой местностью. Съемка велась с высоты 4500 м.

Поначалу немцы предполагали разделить VEB Il-14 поровну между авиакомпанией Deutsche Lufthansa (DLH; позже — Interflug) и BBC-ПВО. Однако в конечном итоге лишь немногие самолеты обрели

окончательную прописку на родине. Машинами заинтересовались иностранные покупатели, и в 1957–65 гг. 63 VEB Il-14, как новых, так и ранее уже летавших, немцы продали в Болгарию (3 экз.), Венгрию (7), Вьетнам (3), Египет/ОАР (8), КНР (9), Польшу (19), Румынию (9), Сирию (5). Не менее шести польских, румынских и венгерских машин затем купил СССР.

В сентябре 1954 г. Советский Союз начал передачу документации по Ил-14 Чехословакии (ЧСР, потом ЧССР). Производство самолета разворачивали на предприятии им. Георгия Димитрова в Летнянах (Zavod Jiřího Dimitrova — Letňany), известном как Avia. Здесь же выпускали двигатели и винты. Образцом для серии стал Ил-14П (№ 4340507), прибывший в октябре 1955 г. Летнянские лайнеры получили местное обозначение Avia Av-14, позже — Il-14.

Первый свой «Ил» чехи собрали в мае 1955 г., однако из-за некондиционных заклепок его пришлось забраковать. На заводе предприняли решительные меры по повышению качества, которые принесли свои плоды, и в ходе эксплуатации ни один Av-14 не был потерян из-за разрушения элементов конструкции.

Головной полноценный экземпляр (№ 601101) с еще советскими двигателями построили летом 1956 г., и 14 августа заводской экипаж в составе шеф-пилота П. Широкого и летчика-испытателя В. Мартинека поднял машину в воздух. Через месяц взлетел и второй самолет (№ 601102). Вторую машину задействовали в серии испытаний, включая Государственные и специальные, проходившие в СССР. Кроме того, был построен статэксемпляр, испытания которого проводили в специально оборудованной лаборатории, размещенной в одном из ангаров предприятия Letov.

Avia выпускала Av-14 до 1960 г., построив 203 самолета следующих модификаций:

**Av-14T** — аналог Ил-14Т. В 1957–60 гг. выпустили 72 самолета, часть — с 450-л законцовочными баками.

**Av-14P** — аналог Ил-14П.

**Av-14-24** — аналог удлиненного Ил-14М-24. Как и все последующие пассажирские варианты, этот самолет получил оборудование производства ЧСР, в т.ч. пассажирские кресла, буфет для холодной и горячей пищи, дополнительные радионавигационные приборы. Взлетная масса выросла до 17000 кг.

**Av-14-32** — аналог удлиненного Ил-14М-32. Строили как новые машины, так и переоборудовали из Av-14-24. Взлетная масса — 18000 кг.

**Av-14-32A** — 40-местный вариант.

**Av-14S** — салон.

**Av-14Super** — 32-местный удлиненный вариант для международных линий. Для него создали фактически новый герметичный фюзеляж с круглыми иллюминаторами. Самолет оснастили новыми пассажирскими креслами и законцовочными 450-л баками. Строились также его подварианты **Super-36** и **-42** на 36 и 42 пассажиров, соответственно. Выпуском Av-14Super № 014106 в августе 1960 г. производство Av-14 в Чехословакии (и вообще Ил-14) завершилось.

«Илы» от Avia имели экспортный успех. Их поставляли в КНР (26 экз. Av-14Т),





# Летающие лаборатории отработки агрегатов лайнера Baade 152 и двигателя Walter M601

*Flying laboratories for development of aggregates of Baade 152 airliners and Walter M601 engine*

Индонезию (22 экз.), Йемен, Польшу, Гвинею, Мали, Монголию, Болгарию, Албанию. Покупал эти самолеты и СССР: 22 Av-14P; 11 Av-14T; как минимум, 1 Av-14S и не менее 8 Av-14-32. Позже также была приобретена часть лайнеров, снятых с эксплуатации в компании CSA.

В 1960 г. Avia перешла на выпуск авиотехники. Дальнейшей модернизацией «Илов», их переоборудованием и проведением капремонтов занялись предприятия Aero Vodohody (AV) и Letecké opravny Kbely (LOK). Так, в 1956–82 гг. в «Водоходах» провели работы на 261 Av-14/Ил-14.

Самыми известными модификациями «новой волны» стали:

**Av-14FG/II-14FG** — «фотографы» для ВВС ЧССР. В «Водоходах» в марте 1967 — мае 1968 гг. под руководством главного конструктора предприятия И. Долежала переделали 9 машин: 3 ташкентских Ил-14П, 3 Av-14P и 3 Av-14-24. Самолеты получили новую носовую часть с богатым остеклением, где находилась кабина штурмана-оператора. «Короткие» машины отличались от «длинных» расположением внутренних помещений, количеством и размещением фотоаппаратуры: камер LMK-2000 из ГДР, довоенных швейцарских Wild RC-10 и советских АФА БАФ-40П.

Av-14P (военный борт 1104) в мае 1968 г. переоборудовали в **летающую лабораторию для испытаний ТВД Walter M601** для самолета L-410. Дви-

гатель установили снизу носовой части фюзеляжа. Первый полет лаборатория выполнила 15 октября 1969 г. Самолет получил гражданскую регистрацию ОК-014 и был списан в марте 1982 г.

Av-14T (бортовые №№ 3142 и 3132) в 1964 г. превратили в **летающие классы для обучения штурманов**. В грузовой кабине оборудовали 6 учебных и 2 инструкторских места, в верхней части фюзеляжа смонтировали 2 астрокупола, под центропланом установили держатели для 8-ми учебных авиабомб. На самолете № 3142 в передней части фюзеляжа разместили РЛС от Ил-28, а на № 3132 — малую антенну ППЗ-1.

4 машины переделали в самолеты радиоэлектронной разведки **SRT-1** (борт 3109), **SRT-2** (борт 3160), **Av-14R** (борта 0601 и 3133), (другие обозначения **II-14RT** и **II-14RTR**). Каждый из них отличался персональным набором спецоборудования.

В литературе бытует утверждение, что в Китае выпустили малую серию Ил-14 под обозначением Y-6. Однако так назвали нереализованный проект, предусматривавший установку ТВД. Зато другой вариант ремоторизации Ил-14 китайцы воплотили в жизнь. Для эксплуатации на Тибете они создали на базе моторов АШ-82Т и HS7 (выпускаемый по лицензии АШ-82В) двигатель HS8 повышенной вы-  
сотности мощностью 1850 л.с. С ним Ил-14 поднимался аж на 9060 м. О числе модернизированных «Илов» достоверных

данных нет, но известно, что в 1963–80 гг. выпустили 1300 экземпляров HS8, из коих 195 получила авиакомпания СААС, основной гражданский эксплуатант Ил-14 в Китае.

Создавали свои варианты Ил-14 и в Польше. Здесь в 1968 г. пару гражданских машин (№№ 4340510, 6341602, борта SP-LMB, SP-LNE) переоборудовали в аэрофотосъемщики, а в 1970 г. один VEB II-14P (w/n 14803010, борт SP-LMG) — в калибровщик аэродромных радиотехнических средств.

Один Ил-14T переоборудовали для подготовки штурманов в Демблинской авиаакадемии, разместив в грузовой кабине 6 учебных мест, а под центропланом — 6 держателей для учебных бомб. Еще 4 военных самолета поляки переделали в «фотографы», а VEB II-14P (w/n 14803073) — в самолет радиоэлектронной разведки, оснастив его аппаратурой CPC-1 и присвоив обозначение **II-14E**.

## На воздушных трассах «одной шестой»

Переучивание пилотов на Ил-14 началось в Ульяновской школе высшей летной подготовки (ШВЛП). Ее выпускники затем передавали полученные знания и навыки экипажам в соседних авиапредприятиях. Так, Узбекское управление в деле подготовки являлось ведущим для Среднеазиатского региона. Позже переучивание



32-местный пассажирский самолет Av-14-32  
32-seat Av-14-32 passenger aircraft





Пассажиры Ил-14 поднимаются на борт по шаткому трапу  
Passengers are boarding the Ил-14 by shaky boarding bridge



Один из аэрофлотовских экипажей Ил-14. Слева направо: бортрадист П. Водин, борт-механик В.З. Бондяков, командир корабля Матвеев, второй пилот В.Г. Колесов.  
Азербайджанское УГА, 107-й ЛО, Баку, вторая половина 1950-х гг.

One of the Aeroflot crews of the Ил-14. From left to right: P.Vodyan, radio operator, V.Bondyakov, flight mechanic, Matveev, crew captain, V.Kolesov, co-pilot. Azerbaijan Administration of Civil Aviation, the 107th flying detachment, Baku, the second half of 1950s

на Ил-14 организовали и в Кировоградской ШВЛП.

Эксплуатация Ил-14 в Аэрофлоте началась 30 ноября 1954 г., а лидером стал 65-й летный отряд (ЛО) из Внуково. В том же году новые самолеты стали поступать и в другие подразделения ГВФ, работавшие в различных регионах огромной страны (см. таблицу).

Выход самолета на общесоюзные и международные магистрали стал своеобразным прорывом: многие отдаленные регионы получили возможность поддерживать по воздуху вполне надежную и быструю связь с центром. Так, до 1946 г. столицу Киргизии г. Фрунзе (ныне Бишкек) с Москвой связывал поезд, находившийся в пути 90 ч. Затем дважды в неделю стал летать Ли-2, добиравшийся до Москвы в 2 раза быстрее. При этом за неделю удавалось перевезти в оба конца 36 пассажиров. С выходом на эту линию Ил-14 полетное время сократилось до 10 ч 25 мин, а недельный пассажирооборот вырос до 670 человек.

Значение Ил-14 для отдельных регионов видно на примере одного из бывших «островов» зловещего «архипелага ГУЛАГ» — Коми АССР. Работавшая здесь Сыктывкарская АГ получила первый Ил-14 в июле 1957 г. Поначалу открылась линия Москва–Норильск с 5-ю посадками, в т.ч. и в Сыктывкаре. Ветеран маршрута пилот

В.М. Ляшук вспоминал: «В 1957 г. впервые на Севере, в нашей республике, было пробито воздушное окно из Европы в Азию, над Уральскими горами. Условия полета были очень сложные. Полет проходил на большой высоте — ведь на пути Уральский хребет, за хребтом — тундра. Здесь нет ориентиров, экипаж постоянно должен держать под контролем намеченный курс. Много хлопот с северным сиянием, особенно зимой...». Всего же с 1957 по 1970 гг. в Коми действовали 14 местных и союзных маршрутов, на которых работали Ил-14.

Да что говорить об окраинах СССР, если даже в европейской части страны появление Ил-14 принесло новое качество авиаперевозок. Например, для жителей Прибалтики стали доступны южные «курортные» маршруты. Так, в 1958 г. было установлено регулярное сообщение между Таллином и Симферополем. Первый рейс выполнял экипаж во главе с Л.А. Алексеевым. Лайнер вылетел из столицы Эстонии около 12.00, совершил промежуточные посадки в Риге, Минске, Киеве, Одессе и через девять часов приземлился в Крыму.

Однако карьера Ил-14 на дальних магистралях, едва успев начаться, стала идти к закату. Еще нестарый поршневого самолета не мог здесь тягаться со своими младшими «собратьями», оснащенными газотурбинными двигателями. Так, расстояние от Москвы до Сухуми Ил-14 покрывал

почти за 7 ч с двумя-тремя посадками, а Ил-18 — одним махом за 2 ч 40 мин.

С начала 1964 г. уделом пассажирских «четырнадцатых» стали только местные авиалинии. Хотя самолет мог работать с любых покрытий, однако при взлете с гравийно-галечных полос после дождя или в период таяния снега кучи камней и грязи вырывались из-под переднего колеса, попадали на винты, наносили повреждения лопастям, вплоть до сквозных пробоин. Убытки были весьма ощутимы. Это подвигло МГА на строительство во многих местных аэропортах бетонированных ВПП. Одновременно проводилось их оснащение новым радиотехническим оборудованием.

О роли Ил-14 в Красноярском крае вспоминает В.В. Ершов, отлетавший на машине более 3000 ч в составе 126-го летного отряда (ЛО). «Несмотря на то, что до Енисейска, Абакана, Курагино и Канска можно было добраться по железной дороге, народ охотнее летал туда самолетом, потому что дорога поездом занимала чуть ли не сутки, иной раз и с пересадкой. Разве только на Канск ходили электрички, ... но как раз на Канск мы и летали чаще всего: по четыре рейса в день. Билет стоил 4 рубля (бутылка коньяка), а на Енисейск — 8. Лету до Канска было 40 минут, а до Енисейска — где-то час пятнадцать. И ходил самолет с точностью рейсового автобуса. Редко, очень редко мешала непогода — Ил-14 был удивительно неприхотлив к ее капризам».

На местном маршруте Кингисепп\* — Таллинн произошло знакомство с Ил-14 и автора этих строк. В один из дней мая 1958 г. трехлетнего путешественника укачало в первом полете, что вызвало всеобщее сочувствие как пассажиров, так и экипажа, который пригласил «юношу», в порядке моральной поддержки, посетить кабину пилотов...

Чем запомнились экипажам и пассажирам полеты на Ил-14? Уже упоминавшийся В.В. Ершов, в частности, пишет: «Наши эшелоны полета из-за негерметичной кабины были невысоки: обычно 1800–2100 м, для удобства пассажиров. Выше заставляло забираться разве что обледенение по верхней кромке: уходили от него в зону более низких температур: предельный наш эшелон был 3900 м.

На Ил-14 мы всю осень и весну летали во льду. Больше или меньше, но постоянно. На наших эшелонах всегда почему-то снизу подлезала кромка влажной облачности, и, цепляя ее, мы сразу определяли наличие обледенения по проявлявшейся ледяной дымке на краях лобового стекла. С нарастанием обледенения скорость Ил-14 заметно падала, уменьшался и к.п.д. обледеневших лопастей винтов. В этом случае приходилось периодически резко переводить винты на малый шаг — двигатели взревали утробным ревом, а по фюзеляжу, усиленному специальными накладками в плоскостях винтов, молотила дробь срываемых с лопастей кусочков льда.

Ночью в полете рулежные фары были включены постоянно, чтобы можно было иметь представление, в каком слое облачного пирога мы летим.

Зимой же, в сибирском антициклоне, с его морозами за 40, об обледенении не

\* Ныне Курессааре, на о. Сааремаа.



было и мысли. Звонкий, кованный воздух был сух и плотен, с треском разрывался на взлете, вспарываемый ножами лопастей. Приходилось на разбеге умерять аппетит двигателей, чтобы их не разнесло от слишком большого наддува, немного не додавать рычаги до упора».

Оборудование самолета для своего времени было вполне современным. А вот двигатели вначале доставляли много проблем и не отличались надежностью, но со временем их довели до очень приличного уровня. Летный состав, не заставший начало эксплуатации Ил-14, высоко отзывался о «сердце» самолета. «Уж надежнее двигателя, чем наш АШ-82 ... я не знаю, — пишет В.В. Ершов. — Прекрасный мотор, две тысячи лошадей. Тяги вполне хватало, чтобы продолжить взлет на одном двигателе при отказе другого на разбеге. Но таких случаев я что-то и не припомню...

Поразило меня то, что у этих двигателей была ощутимая разница в тяге на номинальном и на взлетном режиме. Этот запас тяги использовался обычно при взлете с заснеженных или размокших грунтовых полос».

ОКБ С.В. Ильюшина сделало немало для улучшения эргономики рабочих мест экипажа. Совершенствовалась и наземная инфраструктура, включая оснащение авиатрасс средствами радионавигации. В результате в Аэрофлоте нашлись энтузиасты эксплуатации Ил-14 сокращенными экипажами, без бортрадиста, бортмеханика и штурмана, что сулило приличным снижением себестоимости тонно-километра. Идею выдвинула группа пилотов Хабаровского авиапредприятия, «трудовые почины» в Стране Советов были в моде, и вскоре в различных управлениях появились последователи дальневосточников. Правда, до регулярных полетов экипажей, состоявших только из двух летчиков, дело не дошло, и, кроме них, на борту находились или штурман, или радист. Однако практика показала, что без бортмеханика нагрузка на пилотов становится слишком большой. В конечном итоге, приказом по МГА № 24 от 12 января 1968 г. стандартный экипаж Ил-14 утвердили в составе командира корабля, второго пилота и бортмеханика, без которого летать запретили.

Ил-14 в Аэрофлоте	
Управление ГА	Примечание
Армянское	В а/п Зварноц (Ереван)
Азербайджанское	С 1957 г. в 107-м ЛО, Баку
Архангельское	422-й ЛО, Архангельск
Белорусское	С 1956 г. в а/п Минск. С 1965 г. в 63-й ООАЭ, Могилев
Восточносибирское	С 1954 г. в 14-м и 15-м УТО, 134-м и 138-м ЛО, Иркутск
Грузинское	С 1954 г. в 297-м ЛО, Сухуми. С 1956 г. в 112-м ЛО, Тбилиси
Дальневосточное	С 1954 г. в а/п Хабаровск-Новый. С мая 1958 г. в а/п Владивосток и 147-м ЛО, Южно-Сахалинск
Западносибирское	С 1957 г. в 6-м ЛО, Новосибирск
Казахское	В а/п Актюбинск, Алма-Ата, Кзыл-Орда, Усть-Каменогорск, Чимкент и Бурундай
Киргизское	С 1956 г. в 250-м ЛО, Фрунзе
Коми	С июля 1957 г. в 75-м ЛО, Сыктывкар. В 1976 г. переданы в 366-й ЛО
Красноярское	В 251-м ЛО, Игарка и 214-м ЛО, Красноярск
Латвийское	С 1974 г. в а/п Скулте (Рига)
Ленинградское (Северное)	С 23.08.56 г. в 74-м ЛО. С 1957 г. полеты за рубеж
Литовское	В а/п Вильнюс
Магаданское	В 150-м ЛО, Анадырь; 185-м ЛО, Магадан и 6-м ЛО Певек
Молдавское	С 1957 г. в 209-м ЛО, Кишинев
Московское	С 1954 г. в 65-м ЛО, Внуково
Приволжское	В а/п Саратов, Курумоч, Куйбышев, Казань
Северокавказское	В а/п Астрахань, с 08.57 г. в а/п Гумрак (Сталинград); с 1962 г. в 209-м ЛО, Минводы и а/п Ростов-на-Дону
Таджикское	В 186-м ЛО, Душанбе и 292-м ЛО, Ленинабад
Туркменское	В а/п Ашхабад и 360-м ЛО, Красноводск
УГАЦ	Изначально в а/п Быково
Узбекское	В 162-м ЛО, Нукус и 160-м ЛО, Ташкент
Украинское	В линейной эксплуатации в 1955-69 гг. В 70-х гг. — только спецприменение. В 8-м УТО, Киев-Жуляны; в 101-м ЛО, Днепропетровск; 88-м ЛО, Львов-Скнилов; 370-м ЛО, Симферополь и в а/п Одесса
Управление Полярной авиации	Первый борт — СССР-Н819 с 6.06.56 г. в 247-м и 254-м ЛО. Управление расформировано в 1970 г.
ЦУМС	63-й ЛО, Шереметьево
Эстонское	С 1957 г. в а/п Таллинн
Якутское	В 276-м ЛО, Жиганск; 374-м ЛО, Алдан; 248-м ЛО, Индигирка; 192-м ЛО, Нюрбинга; 139-м ЛО, Якутск, а также в а/п Мирный и Нижнеколымск

Кроме того, в 1950-е гг. 16 «салонов» эксплуатировал 235-й Отдельный правительственный авиаотряд, базировавшийся во Внуково.

Сокращения: А/П — аэропорт, ЛО — летный отряд, ООАЭ — объединенная отдельная авиаэскадрилья, УГАЦ — управление ГА центральных районов, УТО — учебно-тренировочный отряд, ЦУМС — унитарное управление международных сообщений

Что касается стюардесс, то на общесоюзных магистральных линиях они непременно присутствовали на борту. Однако по мере ухода Ил-14 на местные линии на бортпроводниках стали экономить, перекладывая их обязанности на других членов экипажей.

Ветеран Азербайджанского УГА А.В. Бондяков, летавший бортмехаником на многих типах самолетов, вспоминает: «За время эксплуатации Ил-14 с 1956 по 1972 гг. в 107-м авиаотряде самолет заслужил уважение и доверие к нему со

стороны летного и технического состава. Был достаточно комфортабельным для пассажиров и экипажа по тому времени». Действительно, для неизбалованных советских пассажиров послевоенного периода условия на борту Ил-14 казались роскошными. Особенным шиком отличались 18-местные машины, в салонах которых стояли очень удобные, хотя и громоздкие кресла старого образца, перекочевывавшие с Ил-12.

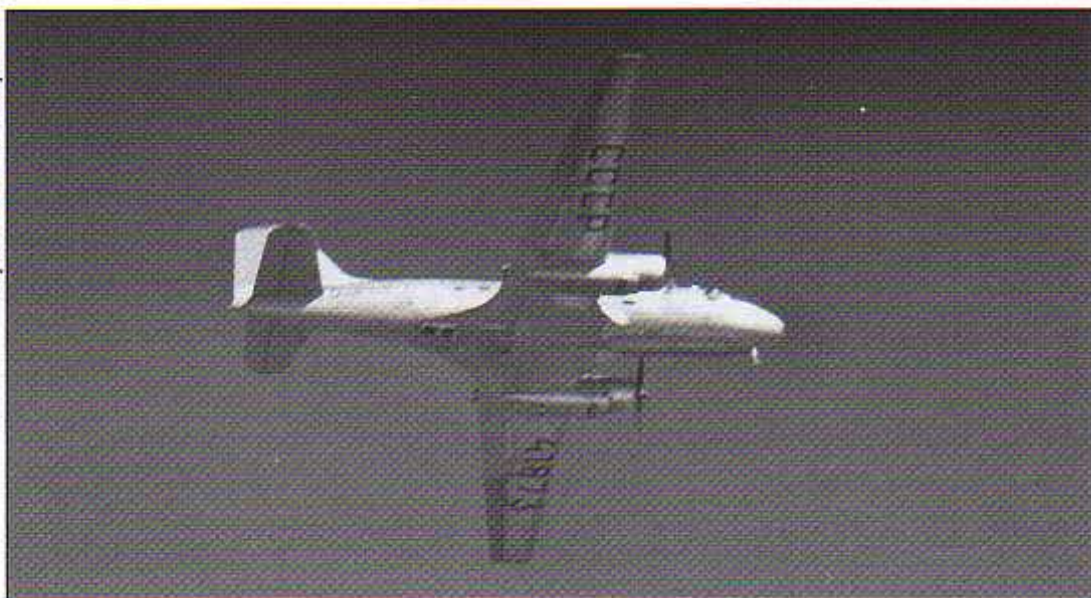
С сервисом в те времена особенно не заморачивались. Например, в большин-



Ил-14М-32 (переделан из Ил-14П) Белорусского УГА. Аэропорт Минск, середина 1960-х гг.

The Il-14P of Belarusian Administration of Civil Aviation. Minsk airport, middle of 1960s





**Аэрофотосъемщик Ил-14ФК за работой**

*The Il-14ФК aerial photographer in operation*

стве авиапредприятий в качестве трапов использовали нечто наподобие технических стремянок на колесиках. Причем, нередко эти шаткие сооружения пассажиры сами волокли к самолету.

А сколько анекдотических случаев было связано с бортовыми туалетами. Пользователь размещался в нем лицом в направлении полета, едва не упираясь лбом в хлипкую дверь. При переводе винтов на малый шаг перед заходом на посадку либо при избавлении ото льда случалось, что «солидный человек слетал со стульчака, — рассказывает В. Ершов, — вышибал своей массой жидкую дверцу и, путаясь в спадающих частях одежды и хватаясь за что попало, влекомый инерцией, вынужден был мелкими частыми шагами бежать по проходу, чтобы не упасть, пока не скрывал свой позор за шторкой в переднем багажнике...».

Обвальное снятие Ил-14 с пассажирских перевозок пошло на рубеже 1960-х–70-х гг., а последние полеты по расписанию отмечены в 1973 г. Однако лайнеры, приписанные к различным министерствам и ведомствам, еще долго возили служебных пассажиров и грузы. Многие из них были оснащены метеорадарами в носовой части. Отдельные самолеты-ветераны пережили распад СССР и сошли со сцены уже в эпоху высоких технологий.

### Вдали от пассажирских трасс

Каких только заданий не доводилось выполнять экипажам Ил-14 специальных модификаций. Взять хотя бы «фотографов». Когда началось широкомасштабное освоение целинных земель Казахстана, отдаленных районов Сибири и Дальнего Востока, резко возросла по-

требность в точном картографическом материале. Поэтому как только Ил-14ФК и ФКМ поступили в соответствующие подразделения Аэрофлота, они сразу же «пошли в бой» и уже в 1958 г. отсняли более 2 млн. км<sup>2</sup> территории. С годами спрос на аэрофотосъемку для нужд народного хозяйства СССР только возрастал. Например, с помощью Ил-14 проводилось фотографирование местности, по которой затем прошла трасса БАМа.

Ил-14ФКМ до 1974 г. производили основную массу аэрофотосъемочных работ в масштабах от 1:5000 до 1:75000, мельче не позволяла получать их максимальная рабочая высота — 5500 м. В начале 1970-х гг. треть парка располагалась в азиатской части СССР, выполняя 70% всех спецработ. Вместе с тем, из-за непродуманных «оргноваций» Ил-14ФКМ стали привлекать к выполнению иных задач. В результате в 1974 г. собственно съемка составила всего 30% от общего объема их заданий. К тому же Аэрофлот начал получать более современные Ан-30. В 1977 г. экипажи Ил-14 осуществили менее половины всей аэрофотосъемки, выполненной подразделениями МГА, а к концу 1980-х гг. их доля вообще сошла на нет.

Ил-14РР использовались для разведки косяков рыб и наведения на них промыслового флота, проведения аэротаксации (подсчета) нерестилищ ценных пород рыб, а также выявления промышленных запасов рыбы и морского зверя. Кроме того, эти самолеты привлекали для помощи ледокольному флоту во время операций по проводке судов, а после объявления СССР об установлении 200-мильной экономической зоны — для контроля за соблюдением ее режима.

Основной парк Ил-14РР находился на Дальнем Востоке — главным «рыбном



**Ил-14 на полярной станции СП-18. Май 1969 г.**

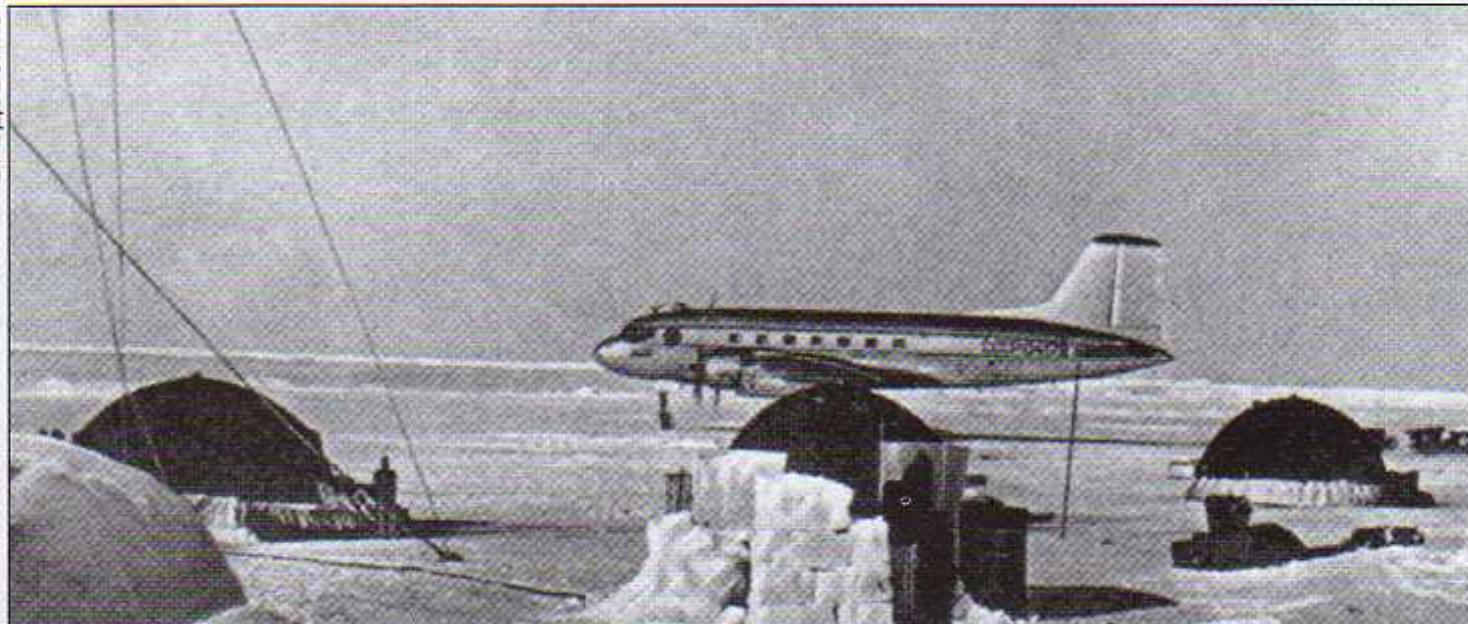
*The Il-14 at the СП-18 Polar station. May 1969*

цехе» СССР. Там же работала половина людей, имевших специальность «летчик-наблюдатель по разведке рыбы», коих по всему Союзу в 1970-е годы насчитывалось 14–15 человек. Советская статистика вещала, что в конце 1970-х гг. каждая вторая-третья банка скумбрии или сельди иваси была изготовлена из рыбы, добытой в дальневосточных водах с помощью авиаторов.

Поиски рыбы и морского зверя обычно велся с высоты 300–500 м с шириной осмотра в 5–10 км. Летнабы досадовали на некоторые технические недоработки. Неудобным оказалось расположение кресла у блистера, что сильно сказывалось в ходе 8-часового полета. Шли нарекания и на отсутствие надежных светофильтров, защищавших глаза от постоянных бликов на поверхности воды.

В начале 1980-х гг. в составе МГА насчитывалось 4 спецэскадрильи, располагавших Ил-14ЛИК-1/ЛИК-2, с помощью которых проводилась летная проверка некатегорированных аэродромов. Работа эта требовала от экипажей не только высокого профессионализма, но и определенной выносливости. Например, для проверки только одного комплекса радиомаяков радиосистемы ближней навигации требовалось выполнить 3 полета общей продолжительностью 6 ч. «... С земли это казалось странным: серебристо-красный Ил-14 вновь и вновь заходит на посадку и, как бы не решаясь садиться, с высоты 20–30 метров уходит вверх над самой полосой... Уже третий час летящая лаборатория ведет с воздуха проверку и настройку наземной системы автоматизированной посадки в Благовещенском аэропорту...», — писал о работе одного из экипажей Хабаровского авиапредприятия, выполнявшего на ЛИК-2 настройку глиссидного радиомаяка, журналист Ю. Глухов. — Пожалуй, мало приятного доставил бы такой полет пассажирам: самолет заметно побалтывает. Ведь технология проверочного облета требует от командира корабля Андрея Емельяненко и второго пилота Валентина Ципы жестко следовать малейшему, игнорируемому при обычном заходе на посадку, отклонению глиссидной стрелки. Такой нелегкий режим работы... выдерживает не всякий. Были случаи, переходили летчики из подразделения самолетов-лабораторий на обычную транспортную работу, где много проще: взлетел — сел».

«Метеорологические» Ил-14 выполняли широкий спектр работы по изучению земной атмосферы, организации искус-



**Ил-14Гр на ледовом аэродроме возле лагеря экспедиции «Север-14»**

*The Il-14Гр at the ice airdrome near camp of «Sever-14» mission*



ственных дождей и т.п. Например, в 1958–59 гг. ученые И.И. Гайворонский и Ю.А. Серегин с борта Ил-14 осуществили 11 опытов по воздействию твердой углекислотой на переохлажденные слоистокучевые облака и туманы на территории от 2500 до 20000 км<sup>2</sup>.

Когда 31 января 1969 г. стартовала автоматическая «Луна-9», ее полет должна была отслеживать Симеизская обсерватория в Крыму, однако мощная облачность поставила под угрозу работу наблюдателей. Ил-14 пришлось 2 дня работать в этом районе, обеспечивая чистое небо и возможность беспрепятственного слежения. В 1960–70-е гг. регулярно рассеивались тучи над аэропортами Киева, Москвы, Минска, Днепропетровска, Свердловска, Алма-Аты, Хабаровска, благодаря чему были выпущены и приняты тысячи рейсовых лайнеров.

В ходе работ по ликвидации последствий Чернобыльской катастрофы подразделение Ил-14 из Мячково достаточно активно привлекалось для радиологического контроля атмосферы, аэрофотосъемки пораженной местности и т.п. Об особенностях тех полетов вспоминает штурман-аэрофотосъемщик А.А. Петрухин: «Выполняя полеты над Чернобыльской АЭС и в тридцатикилометровой зоне на малых высотах (100 метров), я смог своими глазами увидеть картину последствий аварии... Всем ликвидаторам после выполнения работы разрешалось принять грамм 100, а то и 200 вина или покрепче. Понять пользу этого я смог воочию: после приема алкоголя часа через полтора, сходя по малой нужде, бытовой дозиметр «строчил» как пулемет «Максим»».

Несколько Ил-14 использовались в подразделениях пожарной авиаохраны лесов. В основном их применяли для выброски пожарных-парашютистов и специального снаряжения. Прыжки выполнялись с высоты 600 м на площадку размерами не менее 150×150 м. Минимальная высота беспарашютного сброса грузов составляла 25 м, с парашютами — 100 м.

Ил-14 стал одним из символов советского этапа освоения Арктики и Антарктики. Первый Ил-14 (борт СССР-Н819) северяне получили в июне 1956 г. Он принял участие в обслуживании станции «Северный полюс-6» (СП-6), на которой действовал военный аэродром и прово-

дились эксперименты по базированию различных самолетов, вплоть до Ту-16. С тех пор «четырнадцатые» привлекали для обеспечения всех советских СП, включая последнюю, «31-ю». Например, на СП-25 экипажи Ил-14 выполнили 100 рейсов, перевезли 36 человек, доставили 100 т грузов, в т.ч. трактор ДТ-75. Одним из экипажей, считавшемся лучшим в Якутском управлении, командовала Л.А. Васягина.

Так как состояние ледовых аэродромов изменялось, Ил-14 не всегда могли садиться на них, и тогда проводилось десантирование грузов. Так, на СП-29 в ходе 10 рейсов Ил-14 сбросили на парашютах 15 т.

Обслуживание СП было лишь частью широкомасштабных мероприятий, известных как высокоширотные воздушные экспедиции (ВВЭ) «Север». Объединенные авиаотряды обеспечивали работу в различных точках Арктики групп специалистов (океанологов, гидрохимиков, геофизиков и др.). «Первую скрипку» здесь играли более легкие Ан-2 и Ли-2, а «четырнадцатые» довольно долго использовались эпизодически и только с 1983 г. — на постоянной основе. В следующем году, в период работы «Север-36», с Ил-14 выполнили 14 аэрофотосъемок и 18 визуальных ледовых разведок. Всего же Ил-14 обеспечивали работу пяти ВВЭ.

Кроме того, на Севере экипажи Ил-14 вели ледовую разведку, проводили караваны судов, доставляли людей и грузы в удаленные поселки. Сага на тему «Ил-14

и Арктика» бесконечна, но остановимся на знаковом событии в истории послевоенного освоения Советской Арктики, первом покорении «макушки Земли» надводным судном — атомным ледоколом «Арктика». Поход состоялся в августе 1977 г. Поначалу ледовую разведку вел бортовой Ми-2, а Ил-14 подключились к работе с 14 августа, вскоре после пересечения судном 82-й широты. Самолетом управлял экипаж Ю.А. Лазарева. Учитывая важность события, в полет отправились государственный инспектор Главсевморпути Герой Советского Союза М.И. Шевелев, руководивший 40 лет до того высадкой папанинцев, и его коллега по той экспедиции старейший штурман полярной авиации Н.М. Жуков. Со следующего дня переход обеспечивали уже 2 самолета. Оценкой состояния льда занимались гидрологи В. Булавкин, А. Козырев и А. Масанов. Ледокол прибыл на полюс 17 августа в 18.36, и оба Ил-14 совершили над «макушкой» планеты несколько кругов почета.

В Антарктиде Ил-14 появились в 1959 г. в составе 5-й советской антарктической экспедиции (САЭ). Тогда дизель-электроход «Обь» доставил в разобранном виде один самолет. Его выгрузили прямо на припайный лед, собрали и перегнали на станцию Лазаревская. Отметим, что в состав авиаотряда 5-й САЭ входили также 2 Ил-12, по одному Ли-2, Ан-2, Ан-6 и Ми-4. В следующих четырех экспедици-



**Выгрузка самолета на антарктический лед с дизельэлектрохода «Обь»**  
The aircraft is being unloaded from Ob diesel-electric vessel to Antarctic ice

**Сборка Ил-14 в суровых антарктических условиях после разгрузки «Оби». 1960-е гг.**  
The Il-14 unloaded from Ob vessel is being assembled in rigorous Antarctic conditions. 1960s







**Заправка топливом от перетаскиваемого на специальных санях автозаправщика**  
*The aircraft is being refueled from a refueller, which is carried on special sledge*



**Ил-14, подломивший переднюю «ногу» на аэродроме антарктической станции Молодежная. 1970-е гг.**

*The Il-14, which broke its nose landing gear at the airdrome of Molodezhnaya Antarctic station. 1970s*

ях еще применялись одиночные Ил-14, затем их число возрастало, достигнув в ряде сезонов пяти.

Из-за суровых антарктических условий даже сам процесс выгрузки самолета с борта судна и подготовки к первому взлету был непростым. Например, 14 декабря 1979 г. экстремальная ситуация сложилась в ходе подготовки к взлету Ил-14, доставленного дизель-электроходом «Пионер Эстонии» для 25-й САЭ. Судно подошло к станции Молодежная на 70 км — далее не пускали льды. Легкие Ан-2 и вертолеты разгрузили и собрали без проблем, а для «Ила» найти подходящую площадку никак не удавалось — ледяные поля начали внезапно разрушаться. В конечном итоге, нашли подходящее место, где и закипела работа. Внезапно на море поднялась крупная зыбь и пошла на льдину, которая стала покрываться трещинами и распадаться. Люди ускорили сборку, и, едва была закончена последняя гайка, пилот В. Голованов пошел на взлет. Только лыжи оторвались ото льда, как сразу же очутились над водой: трещина прошла через импровизированную ВПП взлета. Оказалось, что Голованов взлетел с обломка льдины длиной 300 м!

Как и в Арктике, на Крайнем Юге Ил-14 выполняли разнообразнейшую работу: от транспортных перевозок и ледовой разведки до геофизических исследований и спасательных операций. Уже в 5-й САЭ командир авиаотряда А.Н. Пименов со своим экипажем совершил 9–10 января 1959 г. первый беспосадочный перелет через внутриконтинентальные райо-

ны Антарктиды, связав станцию Лазаревскую и обсерваторию Мирный.

В 6-й САЭ Ил-14 активно применялся для проведения аэрометеорологических исследований. Специалисты смонтировали на нем специальную станцию, сконструированную начальником аэрометеотряда В.И. Шляховым. Она позволяла с высокой точностью проводить в полете регистрацию аэрологических и актинометрических элементов. Первый вылет состоялся 9 октября 1961 г. Экипаж С.И. Тарасова, взлетев из Мирного, прошел в глубь материка до 73°05' ю.ш., затем вернулся к пункту вылета.

Привлекались Ил-14 и к обеспечению санно-тракторных походов. Начало было положено в 6-й САЭ. Переход по маршруту Комсомольская–Советская–Восток–Комсомольская, осуществленный 13 ноября 1961 г. — 11 января 1962 г., являлся основным мероприятием. По ходу передвижения колонны время от времени прилетавший из Мирного Ил-14 сбрасывал бочки с дизельным топливом.

Важную роль играли Ил-14 при снабжении расположенной в районе Южного геомагнитного полюса станции Восток. Так, с 25 января по 9 марта 1963 г. из Мирного на Восток было совершено 22 рейса, доставлено 20 полярников и до 25 т особо необходимых грузов: хрупкая научная аппаратура и оборудование, строительные материалы, продовольствие, свежие овощи и фрукты. В среднем путь от Мирного до Востока занимал 5,5 ч. Пилотировали машину В.В. Алексеев и А.Я. Марченко. В состав экипажа, по-

мимо штурмана и бортрадиста, входили три бортмеханика.

«Лыжный» Ил-14 принял участие в операции по спасению геологов, попавших в тяжелую ситуацию на м. Вернадского, в результате урагана с силой ветра до 200 км/ч. Была уничтожена часть имущества, включая один Ан-6. Многих успели эвакуировать на уцелевшем «Ане», но 8 человек остались. 17 марта 1963 г. из Мирного вылетел Ил-14. Преодолев 1300 км, он приземлился у австралийской станции Моусон. Утром следующего дня самолет взял курс к озеру Ричардсона, где находилась отважная восьмерка. Последние 160 км полет происходил над сплошной облачностью, верхняя граница которой находилась на высоте 1600 м, нижняя — 150–200 м. Лагерь геологов едва нашли с третьего захода. Садись, ориентируясь по костру, сигнальным ракетам и расставленным на льду дымовым шашкам. Менее чем за 2 часа люди с оборудованием и материалами наблюдений были на борту. Ил-14 в условиях плохой видимости пошел на взлет и уже в сумерках приземлился на Моусоне. Пополнив запасы горючего и забрав остальных членов экспедиции, экипаж Ил-14 взлетел в полной темноте. Около полуночи самолет успешно совершил посадку в Мирном...

Это лишь отдельные, но достаточно характерные эпизоды работы самолета на Крайнем Юге. Можно только добавить, что эксплуатация Ил-14 прекратилась на Шестом континенте в марте 1990 г., когда здесь совершил последний полет борт СССР-41808. Несмотря на хорошее состояние планера, самолет не подлежал дальнейшей эксплуатации: отработали свое два последних АШ-82Т 1-й категории, а на складах таких двигателей более не осталось.

### За пределами Аэрофлота

Обширна география распространения Ил-14. В целом на экспорт пошли более 400 машин, из них 246 были построены в СССР. Поставлялись как новые машины, так и успевшие налетать немало часов. Некоторые экземпляры за свою жизнь успевали сменить хозяев в нескольких странах.

Три страны, выпускавшие Ил-14, поставили самолеты в Албанию, Алжир, Афганистан, Бирму, Болгарию, Венгрию, Вьетнам, Гану, Гвинею, Гвинею-Бисау, Египет, Индию, Индонезию, Ирак, Иран, Северный и Южный Йемен, Камбоджу, Северную Корею, Китай, Конго-Браззавиль (ДРК), на Кубу, в Мали, Монголию, Непал, Нидерланды, Польшу, Румынию, Эфиопию, Югославию. Эксплуатировали Ил-14 как гражданские, так и военные структуры.

В целом, эксплуатация Ил-14 в европейских авиакомпаниях мало отличалась от Аэрофлота. Разве что самолет куда интенсивнее использовался на международных линиях, да аэропорты были лучше.

За пределами СССР первой приступила к эксплуатации Ил-14 восточногерманская авиакомпания DLH (позднее Interflug), которая в 1955 г. получила 4 ташкентские машины. На них советские инструкторы приступили к обучению пер-



вых немецких экипажей, а также перевозили партийно-правительственные делегации ГДР для участия в зарубежных визитах. С февраля 1956 г. немцы самостоятельно начали выполнять регулярные рейсы из Берлина в Варшаву, Прагу, Будапешт, Софию, Бухарест, Белград, Тирану, а также в Москву через Вильнюс. Еще через полтора года Ил-14 стали летать на внутренних линиях ГДР. На 1 сентября 1963 г. в «Интерфлюге» насчитывалось 25 VEB II-14/Ил-14. Самолеты уже считались устаревшими, и вскоре началось их массовое списание. Последние два борта, DM-SAB и DM-SAH, ушли на «пенсию» 5 октября 1970 г.

Очень похоже сложилась история «четырнадцатого» и в чехословацкой авиакомпании ČSA, которая в общей сложности получила 29 Av-14. Эксплуатация длилась почти 20 лет — с июня 1957 г. по март 1977 г.

Применение Ил-14 в странах «третьего мира» имело свои особенности, обусловленные местной спецификой, отсутствием или недостатком подготовленных национальных кадров. Поэтому страны-экспортеры не только занимались подготовкой специалистов, но и направляли на длительные сроки свои экипажи для организации повседневной эксплуатации Ил-14.

Так, в 1960–65 гг. в Гвинее по ротации работал чехословацкий летный и технический персонал (38 человек), обслуживавший закупленные этой страной 6 Av-14, включая один транспортный. Самолеты поступили в местную авиакомпанию Air Guinee и обслуживали 2 внутренние авиалинии, а также международную в Бамако — столицу соседнего Мали. Выполнялись и чартерные рейсы. Один самолет (борт 3X-GAH, сер. № 014106) стал «салон» Президента Секу Туре.

Работа в Гвинее была делом непростым. Помимо «прелестей» климата, свою роль играли и местные порядки. Так, согласно контракту, каждый специалист должен был ежемесячно налетывать по 60 ч, но нередко приходилось и превышать эту норму, причем абсолютно безвозмездно. Служба УВД в столичном аэропорту была делом, можно сказать, чисто номинальным, и нередко экипажи получали от диспетчера массу абсолютно противоречивых данных.

12 февраля 1961 г. случился инцидент с президентским бортом, на котором в поездку по стране отправился Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л.И. Брежнев, находившийся в Гвинее с официальным визитом. Едва самолет оторвался от земли, как его потряс удар, а в хвостовой части послышался сильный грохот. Капитан Ян Мейсснер тут же мастерски посадил машину. Оказалось, что потоком вырвало плохо закрытый на земле люк аварийного выхода, который ударился о киль. Благо, обошлось без существенных повреждений. За 10 мин. произвели замену люка, и «салон» вновь взмыл в небо. Чехи весьма иронично описывают испуг своих сановных пассажиров, однако вряд ли экипажу было весело в той ситуации.

В целом, «салоны» были неким инструментом социалистической дипломатии. Во второй половине 1950-х гг. их подарили или продали по символическим ценам целому ряду стран. Кроме Гвинеи, такие самолеты использовали лидеры Албании, Афганистана, Бирмы, Египта, Индии, Ирана, Китая, Непала, Сирии, Северного Вьетнама, Эфиопии, Югославии и некоторых других государств.

Необходимо отметить, что поставки Ил-14 способствовали созданию современной гражданской авиации ряда стран. Например, так было в Монголии и Мали.

В Европе почти все Ил-14 «вышли в тираж» до конца 1970-х гг. В ряде стран Азии последние машины списали в 1998 г. На Кубе единственный Ил-14 эксплуатировался еще в начале XXI века.

## Непраздничные строки...

Ил-14 заслужил репутацию надежной и безопасной машины. Однако трагичных эпизодов в их долгой истории набралось немало. В первые годы эксплуатации особенно много инцидентов произошло из-за отказов двигателей. В ходе ее обнаружилось недостаточное охлаждение гильз цилиндров, в результате чего весьма частыми были отказы в полете по причине задира и прогара поршней, разрушения гильз 2-го и 5-го цилиндров. Да, и в целом в тот период АШ-82Т не отличались высоким качеством изготовления. Только в Аэрофлоте из-за отказов силовой установки произошло 12 катастроф Ил-14.

Первая из них стала и первой в истории самолета. 6 августа 1955 г. борт СССР-Л5057 из 65-го АО, выполнявший рейс Сталинград-Москва (Внуково), снижался для промежуточной посадки в Воронеже. У самолета загорелся правый двигатель, причем экипаж заметил это слишком поздно (лампочка сигнализации была зашторена). Пожар развивался очень быстро, в результате от нагрева разрушилась правая консоль. Самолет упал на землю в 5 км от аэропорта и взорвался. Погибли 5 человек экипажа и 20 пассажиров, в т.ч. делегация норвежских женщин. Расследование показало, что в 5-м цилиндре наработавшего всего 250 ч мотора образовалась усталостная трещина. Это и вызвало цепь дальнейших событий.

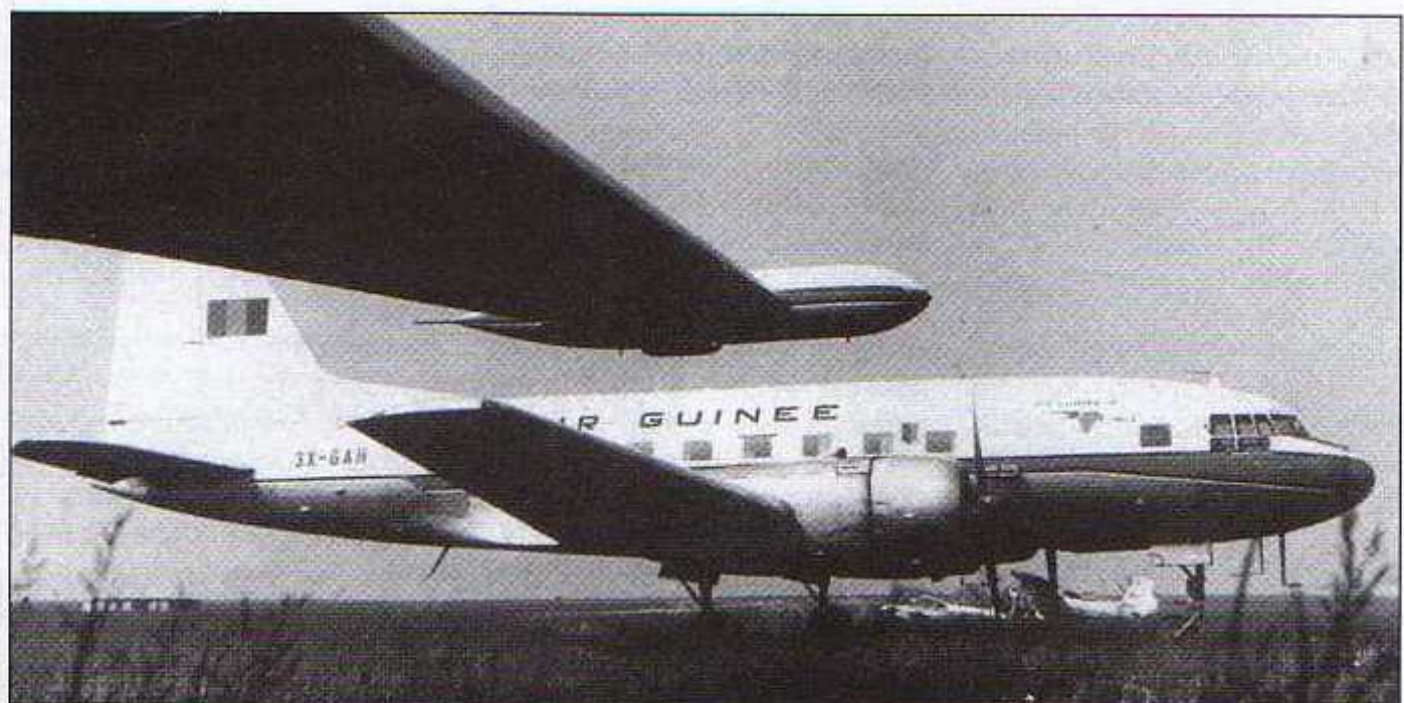
После этой катастрофы были выработаны мероприятия по повышению надеж-



Лайнер Av-14Super авиакомпании Bulgarian Air Transport. Начало 1960-х гг.  
The Av-14Super airliner of Bulgarian Air Transport airlines. Early 1960s



Разгрузка самолета II-14P(T) авиакомпании «Интерфлюг»  
Unloading of the II-14P(T) aircraft of Interflug airline



«Салон» Av-14S, находившийся в распоряжении Президента Гвинеи  
The Av-14S VIP-version of President of Guinea

L+K

L+K

Flieger Revue





**Ил-14 Дальневосточного УГА, потерпевший катастрофу в результате столкновения с горой. 18 декабря 1976 г.**

*The Il-14 of Far Eastern Administration of Civil Aviation, which crashed in result of collision with a mountain. December 18, 1976*



**Ил-14 Якутского УГА, разбившийся из-за отказа двигателя. 25 февраля 1970 г.**

*The Il-14 of Yakutian Administration of Civil Aviation, which crashed because of the engine failure. February 25, 1970*



**Обломки Ил-14 (СССР-61712) Якутской отдельной авиагруппы. Самолет зацепил деревья при заходе на посадку в результате ошибки экипажа. 31 октября 1961 г.**

*Wreckage of the Il-14 (СССР-61712) of Yakutian detached air group. When approaching, the aircraft shaved trees because of the crew mistake. October 31, 1961*

ности двигателей. Однако инциденты продолжались, причем даже с летными бортами. Так, летом 1957 г. едва не погиб Н.С. Хрущев, летевший в Симферополь на самолете, которым управлял лично командир 2-й авиационной Краснознаменной дивизии особого назначения (АКДОН) ген-л-т Н.И. Цыбин. Уже на подходе к Крыму загорелся один из двигателей «салона». Экипаж вовремя привел в действие средства пожаротушения, выключил мотор и совершил аварийную посадку в Джанкое. Здесь обнаружилось, что из-за вибрации треснула медная трубка бензопровода, бензин попал на горячий двигатель и вспыхнул. После этого случая на большинстве Ил-14 медь заменили более надежным дюритом.

В целом, за 1955-61 гг. из-за различных отказов силовой установки было зафиксировано 80 вынужденных посадок и 33 полета на одном двигателе. В девяти случаях происходили возгорания моторов.

Постепенно надежность АШ-82Т удалось существенно повысить, тем не менее, периодически капризы мотоустановки становились причиной тяжелых потерь. Так, очередная катастрофа произошла 14 ноября 1974 г. Самолет Ил-14М/ЛИК-1 (борт СССР-91515,

№ 147001425) из 8-го УТО взлетел в 15.22 из киевского аэропорта Жуляны, направляясь в Ворошиловград (ныне Луганск). Через три минуты на высоте 400 м командир корабля П.И. Нечаев доложил о падении давления масла в правом двигателе и попросил разрешения на экстренную посадку. После этого отметка машины пропала с экрана наземной РЛС. Обломки самолета нашли почти в 11 км от Жулян, на Жуковом острове, причем горящая правая плоскость крыла лежала отдельно в 420 м по линии полета. Погибли 6 находившихся на борту человек.

Расследование показало, что разрушился один из бензопроводов правого двигателя. Возник пожар в правом отсеке шасси. От высокой температуры сработала сигнализация падения давления масла. Противопожарная сигнализация в отсеке отсутствовала, и экипаж мог не знать о пожаре. При развороте в сторону аэропорта произошло разрушение крыла, аналогичное воронежскому случаю.

По причине, связанной с АШ-82Т, произошла и последняя потеря среди советских Ил-14. Это был борт СССР-61788 из Колымо-Индигоирского объединенного авиаотряда (ОАО), работавший в интересах СП-30. 6 июня 1989 г. он вылетел на ле-

довую разведку Чукотского моря. Через 4 мин на высоте порядка 100 м произошел отказ левого, а затем и правого двигателей. Пилот Ю.Н. Гордиенко посадил машину на мелководную лагуну Акатан, в районе м. Шмидта. Находившиеся на борту 5 человек отделались легкими ушибами.

В Аэрофлоте произошло две катастрофы из-за возникновения дефектов в системе управления. Так, ночью 7 сентября 1958 г. сильные растягивающие нагрузки и местный перегрев привели к разрыву троса проводки управления левого элерона на Ил-14П (борт СССР-Л1692) Киргизской авиагруппы, летевшего по маршруту Фрунзе-Москва. Погибли 27 человек, в т.ч. четверо детей. Высказывалась версия, что трос системы управления был выведен из строя в результате попадания молнии.

Большинство летных происшествий было связано с человеческими ошибками или совмещением пресловутого «фактора» с другими причинами, прежде всего, сложными метеоусловиями. Именно такое сочетание привело к первой катастрофе Ил-14 на международных линиях. 15 июля 1957 г. Ил-14П (борт СССР-Л1874, № 146000607), следовавший из Риги в Копенгаген, на подходе к датской столице столкнулся в тумане с трубой электростанции. Погибли все 23 человека, находившиеся на борту.

Наиболее тяжелые последствия были связаны со столкновениями в воздухе. Одно из них произошло на окраине столицы Украины 17 августа 1957 г. В 19.45 на посадку в аэропорт Жуляны заходил Ил-14М (борт СССР-Л2071) с багажом китайских спортсменов. В то же время проходил облет Ил-14Г (борт СССР-Л1360). После полета по кругу его экипаж совершил посадку и тут же выполнил повторный взлет. При этом связи с КДП не поддерживал, а там не только упустили контроль за этим бортом, но разрешили посадку Ил-14М. Когда «грузовик» вновь вышел на глиссаду, на ней оказался и борт СССР-Л2071. Увидев под собой

Збірні моделі фірм: Amodel, Trumpeter, Revell, AMP, Artmodel, Z+Zmodels, PST і ін.

Афтермаркет в наявності і під замовлення.

Доставка поштою в будь-яку країну зі складу в Росії

**НОВИНКИ!**

**НОВИНКИ!**

**Декали в стилі PIN-UP**

Kits-World

**www.amarket.pl.ua**

Сборные модели фирм: Amodel, Trumpeter, Revell, AMP, Artmodel, Z+Zmodels, PST и др.

Афтермаркет в наличии и под заказ.

Доставка почтой в любую страну со склада в России



другой самолет, командир Ил-14М попытался уйти от столкновения, однако винт правого двигателя его лайнера рубанул по правой консоли 1360-го борта. Последовал взрыв топливного бака, оторвавший полкрыла грузового самолета. Отлетевший двигатель ударил в фюзеляж 2071-го борта, который также взорвался, развалился на несколько частей и первым упал на землю. Кабина и двигатель рухнули на 2 частных дома в районе местной школы. СССР-Л1360 пролетел чуть дальше и упал на улицу Совскую, разрушив часть многоквартирного дома № 27. Пожар уничтожил еще один частный дом. Погибли оба экипажа — 9 человек. На земле катастрофа унесла жизни 6 киевлян, еще 11 получили тяжелые и 12 легкие ранения. Основной причиной трагедии были признаны нарушения в управлении воздушным движением.

К наибольшему количеству жертв в истории Ил-14 привело столкновение, произошедшее 23 июня 1969 г. В тот день над Калужской областью встретились рейсовый Ил-14М (борт СССР-52018) Симферопольского ОАО и Ан-12 из 600-го военно-транспортного авиаполка (ВТАП) с десантниками. Погибли 120 человек.

Причину ряда катастроф достоверно не установили. Так, 18 января 1959 г. у Сталинграда разбился заходивший на посадку Ил-14П (борт СССР-41863) из 107-го АО Азербайджанского управления. Погибли 25 человек. Траектория его полета проходила над полигоном, где днем и ночью проводились стрельбы. При тщательном осмотре обломков обнаружили 5 отверстий в разных местах пилотской кабины. В останках командира нашли фрагменты предмета, похожего на пулю.

В течение последующих трех месяцев от командиров экипажей различных самолетов, заходивших на посадку тем же курсом, поступил с десятков рапортов об опасном прохождении трасс пуль стрелкового оружия либо близких разрывах боеприпасов. Однако окончательных выводов комиссия так и не сделала, видимо, не решившись возложить на военных ответственность за трагедию.

Последняя катастрофа советского Ил-14 произошла 26 января 1989 г. в Антарктиде. В тот день из Молодежной в Мирный шел Ил-14М (борт СССР-41816, № 147001603) Мячковского ОАО. На маршруте дул сильный встречный ветер со скоростью 140 км/ч. В результате в 240 км от пункта назначения полностью израсходовалось топливо. Из-за белой мглы видимость почти отсутствовала, но экипажу ничего другого не оставалось, как садиться вслепую на ледник Филиппи.

**Кинохроникеры снимают Ил-14 «салон» из состава 2-й АКДОН перед визитом советской правительственной делегации в страны Южной Азии. 1955 г.**

*Camera-men were filming the Il-14 VIP-version of the 2nd air special-purpose division before Soviet government delegation visit to the countries of South Asia. 1955*



**Самолет из 46-го ОТАП авиации ВМФ СССР. Аэродром Левашово, 1970-е гг.**  
*The aircraft of 46th air regiment of Soviet Navy, Levashovo airfield, 1970s*

На пробеге самолет провалился в глубокую трещину. Погибли все 6 человек, находившиеся на борту.

В ряде стран аварийность Ил-14 оказалась весьма низкой, при этом не было отмечено ни одного серьезного происшествия, связанного с выходом из строя силовой установки. Например, в ГДР потеряли всего 2 гражданских и 1 военный «четырнадцатые». При этом катастрофа произошла только одна, когда 22 июля 1960 г. заходивший на посадку военный борт 400 столкнулся в условиях плохой видимости с заводской трубой. Погибли 8 человек.

В целом, согласно данным доступной статистики, за 1955–92 гг. в авариях и катастрофах по всему миру было потеряно до 110 «четырнадцатых», что повлекло гибель около 1000 человек. Аэрофлот лишился 60 Ил-14, а советские силовые структуры — не менее шести. За рубежом наибольшие потери отмечены в ЧССР — 11 машин, КНР — 8 и Румынии — 4.

### В погонах

Интерес к Ил-14 проявили силовые структуры многих стран. Помимо СССР и других государств Варшавского договора, такие самолеты служили в Албании, Афганистане, Вьетнаме, Египте, Северном и Южном Йемене, КНР, на Кубе, в Югославии и ряде других стран.

Советские ВВС стали получать Ил-14 в 1955 г., когда во 2-ю АКДОН поступили 10 «салонов», предназначенных для транспортного обеспечения высших органов власти страны. Хотя в том же году эти задачи передали Аэрофлоту, однако первые лица СССР нередко продолжали летать на самолетах дивизии.

Военно-транспортная авиация в общей сложности получила 259 машин модификаций Т и 30Д. Они поступили на вооружение 12-й ВТАД\* (229-й и 930-й ВТАП, 136-я ОВТАЭ\*\*), 3-й ВТАД (100-й и

600-й ВТАП), 708-го ВТАП и некоторых других частей. Хотя Ил-14 служил в составе ВТА более десятилетия, ее главным «крылатым конем» не стал, ибо очень скоро был оттеснен на вторые роли новыми самолетами Ан-8 и Ан-12.

Постепенно «Илы» распределили по отдельным смешанным авиаполкам и эскадрильям, где их использовали для рутинной, но весьма важной работы: перевозки грузов, пассажиров (как военнослужащих, так и членов их семей) и т.п. Известно также несколько боевых эпизодов с их участием. В ноябре 1956 г. несколько Ил-14 в составе 201-й отдельной смешанной АЭ перелетели на венгерский аэродром Текель, откуда обеспечивали деятельность Особого корпуса, подавлявшего национальное восстание. Бывали случаи обстрела повстанцами низко пролетавших «Илов», однако потерь не отмечено. В октябре 1962 г., в период Карибского кризиса, 2 Ил-14 в составе 134-й отдельной АЭ выполняли полеты в интересах советского контингента на Кубе. Затем их оставили кубинцам.

Достаточно широко Ил-14 привлекали для выполнения различного рода спецзаданий, в т.ч. проведения ядерных испытаний. В структуре ВВС для этого специально создали так называемый 71-й полигон, а Ил-14 состояли на вооружении одного из трех его полков — 647-го смешанного специального обеспечения, занимавшегося отбором проб из облака атомного взрыва, фото- и киносъемками различных этапов ядерных испытаний, связью, различными перевозками. Вспоминает А.А. Петрухин: «После взрыва ( ... на полигоне Новая Земля) мы должны были сопровождать радиационное облако. Взрыв старались делать с таким расчетом, чтобы облако шло на нашу террито-

\* ВТАД — военно-транспортная авиационная дивизия.

\*\* ОВТАЭ — отдельная военно-транспортная авиационная эскадрилья.







**Av-14FG отдельного отряда аэрофотосъемки ВВС ЧССР. Конец 1970-х гг.**

*The Av-14FG of aerial photography detachment of Czechoslovakian SSR AF. Late 1970s*

рию. В аэропортах, в которых мы производили посадки, хорошо знали цели наших полетов. Поэтому не выпускали маленьких детей на улицу, а на нас смотрели с нескрываемой неприязнью».

Сегодня хорошо известно, что 30 октября 1961 г. за испытаниями на Новой Земле знаменитой «кузькиной матери» — 50-Мт термоядерной авиабомбы АН-602 наблюдали с борта «салона» делегаты проходившего в то время XXII съезда КПСС Маршал Советского Союза К.П. Москаленко и министр среднего машиностроения Е.П. Славский. Хотя Ил-14 находился над морем за 120 км от места взрыва, мощнейшая ударная волна сначала швырнула самолет вверх, а потом вниз, и экипаж едва выровнял машину над самыми волнами. Сановные пассажиры струхнули не на шутку.

Ил-14 оставил свой след и в освоении космоса. Например, для поиска спускаемых аппаратов использовались не только два десятка специально оборудованных машин, но и обычные «транспортники». Так, 19 июня 1963 г. 24 экипажа Ил-14 из 600-го ВТАП участвовали в поиске приземлившихся «Востока-5» и «Востока-6» с летчиками-космонавтами В. Быковским и В. Терешковой. 2 «Ила» входили в состав отдельной эскадрильи, а позднее 70-го отдельного испытательно-трениро-

вочного АП особого назначения, обеспечивавшего деятельность Центра подготовки космонавтов. До конца 1960-х гг. эти самолеты использовали, главным образом, для парашютной подготовки.

Важную роль в освоении новой техники сыграли самолеты 21-й отдельной эскадрильи летающих лабораторий. На этих Ил-14 экипажи различных авиачастей проходили тренировки по работе с новыми радиолокационными прицелами. Например, в марте 1958 г. такая лаборатория под управлением экипажа летчика-испытателя п-ка Г.Н. Урвачева побывала в ГСВГ, где с аэродрома Фалькенберг совершила 7 полетов, а с Темплина — 2 «на тренировку слушателей с прицелом». Ил-14 послужили в 21-й ОЭЛЛ до 1975 г., затем их сменили Ан-26.

В Советском Союзе Ил-14 также применялись в авиации ВМФ, Войсках ПВО, РВСН, КГБ, Пограничных и Внутренних войсках, а также полувоенном ДОСААФ. Так, в авиации Погранвойск «четырнадцатые» использовались с 1955 г. и, пожалуй, выполнили наибольший объем боевой работы среди советских Ил-14. Они привлекались к выполнению разнообразнейших задач, в т.ч. морскому патрулированию и перехвату нарушителей. Вот несколько наиболее известных примеров.

Как-то в марте 1964 г. Ил-14 к-на А.А. Берегового на малой высоте выполнял патрульный полет над береговой зоной Финского залива, и экипаж заметил метнувшуюся среди торосов тень. Чужак, увидев самолет, затаился, а когда тот стал удаляться, бросился к другому торосу. Однако опытный экипаж «Ила» не выпустил его из поля зрения, доложил о нарушителе на аэродром и продолжал кружить над местом обнаружения до прибытия Ми-4 с нарядом на борту. Потребовалось еще полчаса совместных усилий, и нарушителя задержали буквально в считанных метрах от границы с Финляндией.

4 августа 1965 г. экипаж к-на А. Ефимова из 15-го Камчатского Краснознаменного авиаполка в 10 км от м. Лопатка обнаружил, произвел наведение, а затем помог ближайшему погранкораблю задержать японский траулер «Кидори-мару» водоизмещением в 1276 т и с экипажем в 85 человек. Оказалось, что под видом рыболовли он занимался радиотехнической разведкой.

3 мая 1969 г. Ил-14 ст. л-та Василенко обнаружил в советских территориальных водах Южно-Курильского пролива японскую шхуну. Затем он навел на нее пограничный корабль ПСКР-518. После задержания «японца» в трюмах обнаружили более 2 т незаконно выловленного краба.

Осенью 1983 г. экипажи пограничных Ил-14 обеспечивали работы по поиску и поднятию с морского дна обломков сбитого южнокорейского лайнера Boeing 747. При этом приходилось вытеснять из района их проведения не в меру любопытных «гостей», например, НС-130 Hercules Береговой охраны США — своих коллег с той стороны «железного занавеса».

Интересно, что советские спецслужбы использовали не только принадлежавшие им самолеты. Так, при вторжении в ЧССР (операция «Дунай») был задействован аэрофлотовский Ил-14П (борт СССР-67292). Вечером 20 августа 1968 г. этот самолет, выполнявший регулярный рейс из Львова, приземлился в пражском аэропорту Рузине почти с часовым опозданием. На его борту прибыли 25 пассажиров, якобы, во главе с начальником мест-



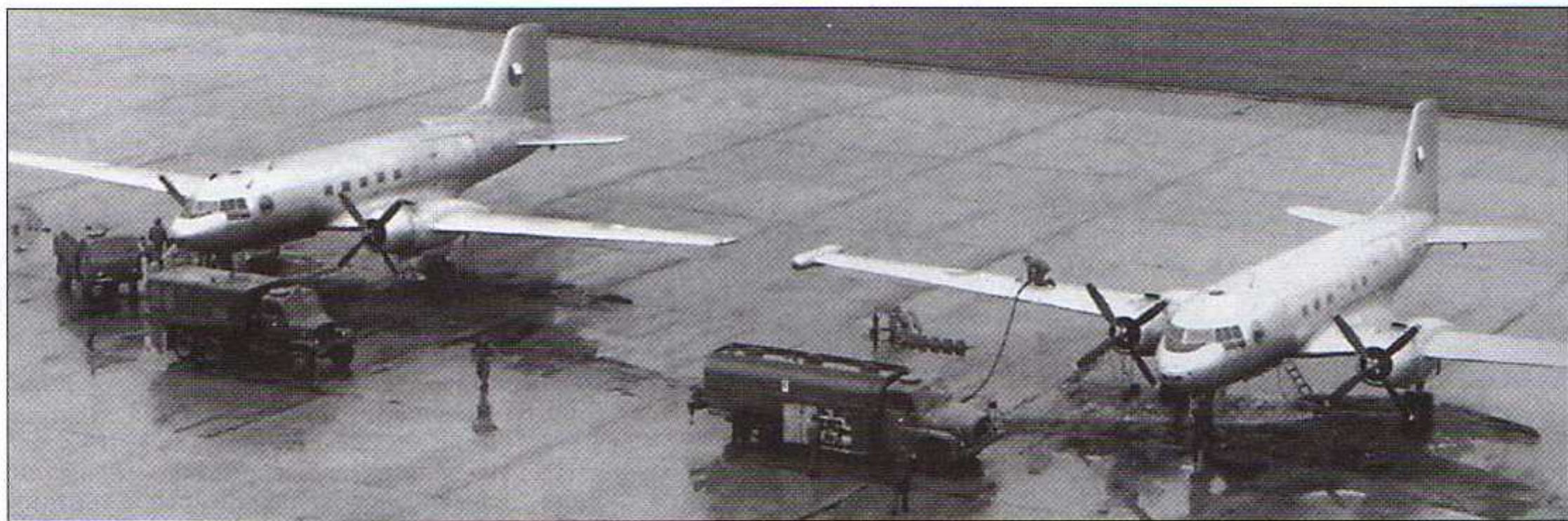
Предоставил А. Котловский



Предоставил А. Котловский

**Техники обслуживают свои воздушные корабли**  
*Technicians are maintaining their aircraft*





**Av-14T из 1-го транспортно-десантного авиаполка ВВС ЧССР. Начало 1970-х гг.**  
*The Av-14T of the 1st transport airborne regiment of Czechoslovakian SSR AF. Early 1970s*

ного отделения Аэрофлота Макаровым. На самом деле это была спецгруппа КГБ, которая провела в Праге ряд «мероприятий» по обеспечению ввода советских войск, которые вступили в столицу ЧССР следующим утром.

Национальная народная армия ГДР получила 4 «Ила» советского происхождения и еще 24 самолета VEB II-14 нескольких модификаций, включая P, T, PF, S/PS. Машины применялись в летной школе, транспортной эскадрилье TS-27/24, а также в спецавиагруппе TG-44 (STS-29), занимавшейся VIP-перевозками, причем ее самолеты носили цвета «Интерфлюга» и гражданскую регистрацию. «Илы» выполняли свои традиционные задачи, а дольше всех прослужили «фотографы» — борт 422 выполнил последний полет 17 декабря 1982 г.

В Чехословакии силовикам сначала достались 8 советских Ил-14, которые разделили между собой ВВС и авиация МВД. Затем в 1957–60 гг. фирма «Авиа» поставила 12 Av-14P и 36 Av-14T. Еще позже парк пополнили самолеты, вернувшиеся после эксплуатации за рубежом, прошедшие ремонт и модернизацию в «Водоходах». Большинство из них (3 Ил-14П, 2 Av-14P, 3 Av-14-32, 30 Av-14T, 1 Super) эксплуатировалось ВВС, в 1-м транспортно-десантном авиаполку (1.dvlp). Здесь они прослужили

почти 30 лет, участвовали в различных учениях и спецперевозках. Например, на авиашоу 20-летия Словацкого Национального восстания с 18 Av-14T был выброшен крупный парашютный десант. В ноябре 1960 г. из Еревана в г. Мошнов для Отроковицкого химкомбината были доставлены бочки с хлоропреном. Этот весьма опасный груз нельзя было поднимать на высоту более 3000 м и допускать перегрева. Поэтому при пересечении Большого Кавказского хребта бочки приходилось охлаждать мокрыми одеялами. Кстати, CSA отказалась выполнить эту перевозку.

Летчики бывшей ЧССР с теплотой вспоминают о своих машинах. Так, м-р Хынек Хлуп пишет: «Что касается старых добрых Ил-14, прежде всего хотел сказать, что наши конструкторы из «Авиа» сделали из «четырнадцатого» превосходный в своей, средней, категории транспортный самолет. Смогли из того, что было, выжать максимум. Удлинив фюзеляж, увеличили количество перевозимых пассажиров до 42 человек, добавили подвесные баки, платформы для перевозки автомобиля «ГАЗ» и безоткатного орудия, подвески для сброса «безоткаток» и мотоциклов «Ява-350» с коляской. ...Ил-14 в своей категории относился к мировым лидерам. Я доволен, что имел честь летать на его крыльях»...

Нельзя обойти вниманием службу таких заметных самолетов, как Av-14FG. Они состояли на вооружении отдельного отряда, базировавшегося на аэродроме Градец-Кралоуе, и применялись для выполнения широкого спектра работ над территорией страны, а также приграничных районов «вероятного противника». Один из экипажей участвовал в совместном эксперименте с СССР по программе полета космического комплекса «Салют-6» — «Союз-27», фотографируя те же объекты, что и космонавты.

Требования для аэрофотосъемочного самолетовождения были весьма высоки: выдерживание курса с точностью до 0,5°, высоты — до 10 м, скорости полета — до 2 км/ч. В отличие от Ил-14ФК/ФКМ, на Av-14FG этот процесс не автоматизировали, и нередко, возвратившись из очередного фотовылета, физически вымотанный летчик в течение получаса не мог покинуть свое кресло. Тем не менее, из-за неприхотливости в эксплуатации экипажи любили свои машины, хотя каждая из них и обладала собственным «норовом». Летная жизнь FG (с ними — всех чешских «четырнадцатых») закончилась 30 апреля 1994 г., когда последний «фотограф» (борт 6102, № 806102) совершил прощальный перелет из Пардубиц на музейный аэродром Прага-Кбелы.

**Самолет VEB II-14 из транспортной эскадрильи TS-27/24 объединенных ВВС и ПВО Германской Демократической Республики. Аэропорт Внуково, конец 1950-х гг.**

*The VEB II-14 aircraft of the TS-27/24 transport squadron of united AF and anti-aircraft defense of German Democratic Republic. Vnukovo airport, late 1950s*







### Посадка в Ил-14 болгарских десантников и выброска парашютистов чехословацкой армии

*Bulgarian paratroopers are boarding the Ил-14. The aircraft is dropping paratroopers of Czechoslovakian army*



### Пара Ил-14 из 675-й транспортной АЭ ВВС Югославии. Домодедово, 1970-е гг.

*Two Ил-14s of the 675th transport air squadron of Yugoslavian AF. Domodedovo, 1970s*

Ил-14 отметились в ряде знаковых войн и конфликтов второй половины XX века. Началась боевая биография самолета осенью 1956 г., когда мир потряс Суэцкий кризис.

...Во второй половине октября «правая рука» египетского Президента Г.А. Насера маршал А.Х. Амер совершал на борту «салона», подаренного Н.С. Хрущевым, официальные визиты в Иорданию и Сирию. Возвращение намечалось в ночь на 28-е. А на 29-е Израиль запланировал нападение на Египет. Великим оказался соблазн одним ударом лишить противника высшего военного руководства. Задачу возложили на 119-ю эскадрилью, вооруженную ночными перехватчиками Gloster Meteor NF.13. На задание отправился экипаж в составе летчика м-ра Йоаша Циддона и оператора РЛС Эльяшива Броша.

«Ил» удалось обнаружить над морем, в 200 км южнее Кипра. Циддон быстро сблизился с лайнером, который шел со всеми включенными навигационными огнями на высоте 3150 м со скоростью 260 км/ч. Описав вокруг «Ила» несколько кругов, израильтяне убедились, что перед ними египетский Ил-14 борт 1101, а через окна освещенного салона разглядели людей в униформе, которых приняли за маршала и его свиту. После доклада командованию экипаж «Метеора» получил «добро» на открытие огня.

Циддон зашел сзади-слева и ударил со всех четырех стволов. Одна левая пушка заела, а вспышки выстрелов временно ослепили летчика, он потерял контроль за скоростью, и «Метеор» свалился в штопор. «Ил» пока остался невредимым. Циддон быстро вывел свою машину из штопора и повторил атаку. На сей раз он попал в левый двигатель «Ила», но тот продолжал полет, потушив навигационные огни. Тогда «Метеор» атаковал в третий раз. От серии попаданий «салон» взо-

рвался и рухнул в море. Погибли 7 членов экипажа, 11 военных и гражданских журналистов, освещавших маршальский вояж. Однако самого Амера на борту не оказалось — он вылетел через 30 мин на «Дакоте».

В ходе самой войны все два десятка Ил-14 из состава ВВС Египта уцелели. С началом англо-французских бомбардировочных перегнели в Саудовскую Аравию, надежно обезопасив от перипетий войны.

Именно египтяне осуществили первую на Ил-14 выброску парашютного десанта в боевой обстановке. Произошло это при подавлении восстания сирийцев, которые подняли его, стремясь выйти из Объединенной Арабской Республики (ОАР). Началом карательной экспедиции египтян стали два воздушных десанта, выброшенные с «четырнадцатых» в ночь на 29 сентября 1961 г. Операция оказалась крайне неудачной. Первый десант сирийцы уничтожили, а второй окружили в районе Латакии и пленили.

В 1962–70 гг. в Йемене шла гражданская война между республиканцами и монархистами, настоящей «рабочей лошадкой» которой стали Ил-14. На них летала 113-я АЭ местных ВВС и египетская эскадрилья из состава авиаконтингента, поддерживавшего республиканцев. Поначалу, до появления Ан-12, «четырнадцатые» использовались для сообщения между Каиром и основными городами, где стояли египетские гарнизоны, а на протяжении всей войны они обеспечивали боевую деятельность войск на самом ТВД. Так, в феврале – апреле 1964 г., в ходе операции «Рамадан», египтяне использовали Ил-14 для снабжения двух мобильных группировок, которые вышли на саудовскую территорию, намереваясь перерезать пути снабжения роялистов.

В 1967 г. египтяне ушли и среди прочего оставили республиканцам пару

Ил-14, сыгравших заметную роль в успешной обороне Саны в ноябре 1967 г. – феврале 1968 г. Когда роялисты окружили столицу, Ил-14 летали из Ходейды, ежедневно доставляя грузы и подкрепления. В том числе привозили по 2–4 бочки горючего для обеспечения работы дизель-генератора местной широкоэвентальной радиостанции, что имело важное значение для поддержания боевого духа республиканцев по всей стране. Поначалу «Илы» садились в столичном аэропорту, но как-то самолет летчика Саифа-аль-Хартри был поврежден минометным огнем (по возвращении в Ходейду насчитали до 800 осколочных пробоин, которые за 3 дня заделали советские специалисты), после чего «Илы» стали летать на запасную грунтовку. Затем пришлось садиться на одну из центральных улиц Саны, а с нарастанием интенсивности обстрелов перейти на сброс грузов с парашютами.

Республиканцы также привлекали «Илы» для борьбы с передвижной радиостанцией противника. Экипажи «четырнадцатых» с помощью бортовых радионавигационных средств пеленговали «голос супостата» и наводили на цель Ил-28 или МиГ-17. По меньшей мере, дважды роялистский радиоузел удавалось накрыть.

К началу шестидневной войны 1967 г. в составе ВВС ОАР насчитывалось до 70 Ил-14. Проведя свою знаменитую воздушную операцию, израильтяне около 20 «четырнадцатых» сожгли на аэродромах. Интересно, что после первой серии ударов единственным египетским самолетом, находившимся в воздухе, оказался Ил-14 с командующим ВВС и ПВО маршалом Сидки на борту, вынужденным таким образом пережить вражеский налет.

Всего в июне 1967 г. египтяне, иракцы и сирийцы потеряли 34 Ил-14, из них 3 сбили истребители противника, что стало самыми тяжелыми боевыми потерями «четырнадцатых». Позже, в ходе т.н. «войны на истощение» в 1969–70 гг., уцелевшие Ил-14 египтяне применяли для заброски командос на оккупированный Синай.

Не обошлось без участия Ил-14 и в длительной войне в Индокитае. На них с конца 1950-х гг. в небесах Вьетнама, Камбоджи и Лаоса работали как собственно северовьетнамские, так и советские и, в меньшей степени, китайские авиаторы, выполняя традиционный для «транспортников» круг задач. Так, экипажи северовьетнамского 919-го авиаполка, начиная с сентября 1959 г., занимались обеспечением прокладки т.н. «тропы



Хо Ши Мина». В первый же месяц они доставили 60 т различных грузов. Ввиду недостатка посадочных площадок и отсутствия грузовых парашютов вьетнамцы практиковали беспарашютный сброс. Затем в мастерских полка они наладили выпуск собственных парашютов, сразу же нашедших применение.

На Кубе, помимо выполнения своих обычных задач, Ил-14 привлекались для борьбы с катерами и кораблями вооруженной оппозиции и ЦРУ, занимавшихся доставкой агентуры и диверсантов на Остров свободы либо обстрелом его береговых объектов. По инициативе маршала Е.Ф. Савицкого была сформирована смешанная авиагруппа в составе эскадрильи МиГ-15бис с советскими летчиками и отряда из четырех Ил-14. На последних стояли по 4 держателя для САБ-100 либо ФАБ-250.

В одну из ночей вблизи Гаваны береговая РЛС засекла известный в местных водах корабль ЦРУ «Рекс». По ее данным были подняты Ил-14-осветитель и несколько «МиГов» с бомбами. Экипаж «четырнадцатого» сбросил САБы, и нарушитель стал виден как на ладони. Подоспевшие «МиГи» отбомбились по нему и обстреляли из пушек. Однако САБы быстро выгорели. Поврежденный «Рекс», воспользовавшись темнотой, укрылся за выходившим из гавани судном и ушел в себя.

В 1961 г. Индия закупила 24 Ил-14, из них 14 поступили на вооружение 42-й эскадрильи, которой в следующем году довелось принять участие в войне с Китаем в Гималаях. За время конфликта, с августа по ноябрь, эта часть занималась доставкой грузов и личного состава в сектор Ладакх. Самолеты либо приземлялись на аэродром Лех, либо производилась парашютная выгрузка грузов прямо на позиции своих войск. Надо сказать, что Лех стал наиболее высокогорным аэродромом, на который летали Ил-14.

По состоянию на 1978 г., в составе 373-го транспортного авиаполка ВВС и ПВО Афганистана насчитывалось 12 Ил-14. Их привлекали к обеспечению действий правительственных войск против вооруженной оппозиции, причем как для перевозок, так и для визуальной авиаразведки. Так, в ходе подавления мятежа в Кандагаре в августе 1979 г. «Илы» за неделю совершили 27 вылетов — немногим



Египетский Ил-14, уничтоженный израильской авиацией на Синае. Аэродром Эль-Ариш, июнь 1967 г.

*Egyptian Il-14 destroyed by Israeli aviation at Sinai. Al-Arish airfield, June 1967*

более 12% от общего числа вылетов всей транспортной авиации. Почтенный возраст делал свое дело, и число находившихся в строю самолетов неуклонно сокращалось: в первой половине 1980 г. оставалось 5 Ил-14, а через год — всего 2. Значительно снизилась и интенсивность эксплуатации — за первое полугодие 1981 г. они налетали всего 42 ч. К началу 1982 г. Ил-14 навсегда исчезли из афганского неба.

В целом необходимо отметить, что при всем разнообразии военная составляющая биографии Ил-14 оказалась менее масштабной, чем гражданская. В значительной мере этому поспособствовали специализированные военно-транспортные самолеты нового поколения, достаточно быстро отодвинувшие «Ил» в разряд второстепенных, вспомогательных машин.

### Вместо эпилога

Рожденный на стыке эпох Ил-14 оказался венцом развития советских двухмоторных пассажирских и грузовых самолетов с поршневыми двигателями. Покинув после относительно непродолжительной работы дальние магистрали, он еще длительное время трудился на местных авиалиниях, на спецприменении, в полярной авиации и различных силовых структурах. У ветеранов, летавших на Ил-14, самолет оставил самые теплые воспоминания, связанные с его надежностью и неприхотливостью.

В мире аналогами Ил-14 (и его предшественника Ил-12) можно считать американские поршневые лайнеры семейств

Convair 240/340/440 (построена 1181 машина) и Martin 2-0-2/4-0-4 (150), британский Vickers VC-1 Viking (163), а также шведский SAAB 90 Scandia (18). В силу разных причин «Викинг», «Мартин» и «Скандиа» сошли со сцены весьма быстро. Наиболее схожа с Ил-14 оказалась летная жизнь у «Конвэров». Они, как и «четырнадцатые», уже в начале 1960-х гг. отошли на задний план, но продолжали эксплуатироваться очень долго. Например, в авиакомпании SAS они летали до 1976 г. Также их военные варианты нашли применение во многих странах. В отличие от Ил-14, ряд машин был модернизирован путем замены поршневых двигателей на ТВД и продолжает летать в нескольких мелких авиакомпаниях по сей день. Единичные машины эксплуатируют разные научные или правительственные организации США и Канады.

Сегодня в мире остались считанные единицы летающих Ил-14, но по всей территории бывшего СССР, а также в других странах сохранились в качестве памятников и музейных экспонатов несколько десятков машин. Периодически приходит информация о группах энтузиастов, занятых восстановлением «четырнадцатых» до летного состояния. Например, в Тушино такая группа работает над Ил-14Т (№ 147001647), намереваясь поднять его в воздух. Восстанавливают Ил-14 и в Венгрии. Пожелаем им всем успеха. □

Автор и редакция выражают благодарность за содействие, оказанное при работе над монографией, **В. Морозову** (г. Уфа, РФ) и **А. Бондякову** (г. Липецк, РФ).



Самолеты 42-й эскадрильи Воздушных сил Индии на высокогорном аэродроме Лех. Осень 1962 г. Aircraft of the 42nd squadron of Indian AF at Leh alpine airfield. Autumn 1962





**Ил-14Гр в раннем варианте окраски Аэрофлота.**  
Швеция, Стокгольм, аэропорт Арланда, ноябрь 1970 г.  
*Il-14Gr in an early variant of colouring of Aeroflot.*  
Sweden, Stockholm, Arlanda airport, November, 1970

**Один из последних летающих Ил-14П в позднем варианте окраски Аэрофлота.**  
Россия, аэродром Мячково, 1993 г.  
*One of last flying Il-14P in a late variant of colouring of Aeroflot.*  
Russia, Mjachkovo, 1993



Предоставил  
А. Котлябовский



**Avia-14FG из состава ВВС Чехословакии.**  
Прага, аэродром Рузине, 1987 г.  
*Avia-14FG of Czechoslovakian Air Forces.*  
Prague, Ruzine, 1987

**VEB II-14P венгерской авиакомпании Malev. Париж, аэропорт Ле Бурже, март 1964 г.**  
*Hungarian VEB II-14P of Malev airline.*  
Paris, Le Bourget, March, 1964



**Ил-14ЛИК-2 готовится к облету радиотехнических систем.**  
Аэропорт Ровно, 1980 г.  
*Il-14LIK-2 prepares for flight of radio engineering systems.*  
Rovno airport, 1980



Colin Ballantine

М. Геннер





**VEB Il-14P авиакомпании Interflug. Аэропорт Берлин-Шенефелд, 1965 г.**  
*VEB Il-14P of Interflug airlines.  
 Berlin-Schönefeld airport, 1965*

**Ил-14Т авиакомпании СААС. КНР, конец 1980-х гг.**  
*Ил-14Т of CAAC airlines.  
 China, the end of 1980th*



Предоставил  
А. Котловоский



**Персональный Ил-14М короля Непала. Катманду, ноябрь 1968 г.**  
*Personal Ил-14М of the King of Nepal. Katmandu, November, 1968*

**Этот отреставрированный Ил-14П северокорейской авиакомпании Air Koryo находится в отличном состоянии. Пхеньян, сентябрь 2012 г.**  
*This North Korean Ил-14П of Air Koryo airline.  
 Pyongyang, September, 2012*



Предоставил  
А. Котловоский



**Этот Ил-14 ВВС Йемена 2 декабря 1963 г. был захвачен британцами на аэродроме Лодар в Адене**  
*This Ил-14 of Yemen Air Forces have been captured by British troops in Lodar airfield in Aden on December 2, 1963*

Предоставил  
А. Котловоский



# На руинах Великого и Могучего



Продолжение. Начало в «АиВ», №№ 6 2011, 1, 3–5 2012.



МОУ

Су-25М1 (на заднем плане) и Су-25 из 299-й бригады тактической авиации Воздушных сил Украины.

Аэродром Кульбакино, 5 декабря 2012 г.

The Su-25M1 (on the foreground) and the Su-25 of the 299th air brigade of tactical aviation of Ukrainian AF, Kulbakiro airfield, December 5, 2012

Внизу: Су-27 из 831-й истребительной авиабригады. Гостомель, 29 сентября 2008 г.

Внизу справа: Су-24МР из 7-й авиабригады тактической авиации. Староконстантинов, сентябрь 2005 г.

Down: the Su-27 of the 831st fighter air brigade. Gostomel town, September 29, 2008

Down right: the Su-24MP of the 7th air brigade of tactical aviation. Starokonstantinov town, September 2005



О. Беляков

## Под флагом цвета пшеницы и неба

Согласно военным планам СССР, территория Украины находилась на важнейшем, западном, стратегическом направлении. В случае начала крупномасштабных боевых действий дислоцировавшимся здесь войскам отводилась огромная роль. В связи с этим на территории УССР были сосредоточены значительные силы, в том числе и авиации, сюда направлялись самые современные типы самолетов и вертолетов. Так, по состоянию на середину 1990 г. на территории Украины находились 42% союзного парка ДА, 25% ФБА, 23% ВТА, 17% ИА, 6% ИБА. При этом группировка Дальней авиации на несколько самолетов превышала даже российскую, а Ил-76 насчитывалось почти на 30 самолетов больше, чем в РСФСР. На территории Украины также находилась половина парка Ил-78 и единственный полк Ту-160.

В результате распада СССР Украине досталась авиационная группировка, превосходившая по численности ВВС всех европейских стран НАТО вместе взятых. Она уступала только США, России и КНР, а по самолетам-носителям ядерного оружия — лишь США. Только в состав ВВС входили 4 воздушные армии: 5-я ВА фронтового назначения (ВА ФН) со штабом в Одессе, 14-я ВА ФН — во Львове, 17-я ВА ФН — в Киеве и 24-я ВА верховного главкомандования — в Виннице. В 669 воинских частях ВВС проходили службу 122000 военнослужащих, их деятельность обеспечивали еще и 27000 служащих. Украине также достались 7 авиационных училищ (3 — в Харькове, по одному — в Луганске, Чернигове, Киеве и Василькове), 3 из которых были летными. На территории Украины находился целый ряд предприятий бывшего МАП СССР, включая разработчика самолетов АНТК им. О.К. Антонова, разработ-



С. Полсуевич





О. Беляков

**МиГ-29 и МиГ-29УБ из 40-й истребительной бригады Воздушных сил Украины. Васильков, 3 августа 2012 г.**  
*The MiG-29 and MiG-29UB of the 40th fighter brigade of Ukrainian AF. Vasilkov town, August 3, 2012*



А. Далецко

**Ми-8Т авиации МЧС Украины. Харьков, 25 октября 2012 г.**  
*The Mi-8T of Ministry of Emergency Situations of Ukraine. Kharkov, October 25, 2012*



В. Несенюк

**Ан-24РВ авиации Погранвойск Украины. Киев (Жуляны), июнь 2010 г.**  
*The An-24PB of Border Guard of Ukraine. Kyiv (Zhulyany), June 2010*



О. Беляков

**Ан-74 авиации МВД Украины. Киев (Жуляны), 20 мая 2009 г.**  
*The An-74 of Ministry of Internal Affairs of Ukraine. Kyiv (Zhulyany), May 20, 2009*

**Внизу слева: Ил-76МД из 25-й транспортной авиабригады Воздушных сил Украины. Борисполь, 21 апреля 2011 г.**

**Внизу: Ми-24П Армейской авиации Украины в ходе учений «Перспектива 2012». 27 сентября 2012 г.**

*Below left: Il-76MD of the 25th transport air brigade. Boryspol, April 25, 2011*  
*Below right: Mi-24P of army aviation of Ukraine during training operation "Prospect 2012". September 27, 2012*



В. Несенюк



С. Попсуевич

**Продолжение на стр. 30**





По данным автора, по состоянию на начало 1992 г. силовые ведомства Украины располагали существенно большим авиапарком — более 4100 ЛА (см. таблицу на стр. 30). Чем можно объяснить столь существенные расхождения? Во-первых, многие исследователи опускают целый ряд самолетов и вертолетов, например, учебно-тренировочные или находившиеся в составе учебных частей, центров переучивания и т.п. Во-вторых, присутствует большая структурная путаница (кто-то считает только ВВС, кто-то ВВС и флот, у кого-то и вовсе особый подход). В-третьих, не учитывают флотские ЛА, отошедшие после 1995-97 гг. к России. В-четвертых, нельзя исключить чисто арифметические ошибки, ведь исходные данные кочуют из одного издания в другое. Необходимо также отметить, что до настоящего времени ни в одной публикации не был приведен полный состав авиации силовых ведомств, дислоцированной на территории Украины в начале 1990-х гг.

### Горький хлеб свободы

В начале 1992 г., на волне эйфории, казалось: отсоединимся от России и заживем. Реалии оказались куда более серьезными. Практически вся авиатехника была разработана и построена теперь уже российскими ОКБ и авиазаводами. Без них ее сопровождение и модернизация оказались почти невозможными. Сюда же надо добавить нарушение систем управления и тыла, подготовки военных кадров. Но возникшие трудности поначалу казались временными, и верилось, что очень скоро все удастся наладить в Украине.

**Количество ЛА в силовых структурах Украины по состоянию на 1992 г.**

Тип ЛА	Количество		Тип ЛА	Количество		Тип ЛА	Количество	
	А	ЗС*		А	ЗС		А	ЗС
Ан-2	21**		Л-39	587		Су-25	81	76
Ан-12	56		Ми-2	20		Су-27/Т-10К	65	53
Ан-24	9		Ми-6/22	76		Ту-16	111	98
Ан-26	98		Ми-8ПП	45		Ту-16П/Р	17	
Ан-30	8		Ми-8/9	397		Ту-22	32	72
Ан-72ПС	1		Ми-14	54	31	Ту-22П/Р	55	
Бе-12	31		Ми-24	306	229	Ту-22М	115	114
Ил-14	3		Ми-26	24		Ту-95/95РЦ	25	
Ил-18	2		МиГ-21	280	380	Ту-134	8	
Ил-20	2		МиГ-23	178	159	Ту-134УБЛ	6	
Ил-22	3		МиГ-25П	109	93	Ту-134Ш	1	
Ил-38	3		МиГ-27	40		Ту-141	32	
Ил-62	3		МиГ-29	240	231	Ту-143	50	
Ил-76	190		Су-15	70	70	Ту-142	6	
Ил-78	21		Су-17М	47	235	Ту-154	3	
Ка-25	88	54	Су-17МЗР/М4Р	30		Ту-160	19	16
Ка-27	38		Су-24/24М	241	288	Як-28ПП	37	36
Ка-29	5		Су-24МП	7		Як-38	3	
Л-29	20		Су-24МР	47				

\* А — по данным автора. ЗС — по данным книги «Збройні Сили незалежної України. Перші 10 років (1991–2001)».

\*\* Данные неполные

Сложной была ситуация и с личным составом. Одни стали искать возможность покинуть Украину, у других, наоборот, появился шанс сменить бескрайние российские просторы, казахскую степь или туркменскую пустыню на благоприятную в климатическом отношении Украину, а также перебраться поближе к родственникам. Началось «великое переселение народов»: только в 1991–94 гг. из Украины перевелись 12000 офицеров, а прибыло еще 33000. Казалось, новая Родина встретит своих сыновей с распростертыми объятиями. Но на деле ей было не до своих офицеров и прапорщиков, судьбы которых заслоняли другие проблемы.

Очень скоро вопрос дошел до раздела авиации между двумя бывшими самыми братскими республиками. Спорных позиций было две: авиация Черноморского флота и Дальняя авиация. В первом случае все закончилось относительно быстро: технику разделили, а на территории Украины, на аэродромах Кача и Гвардейское остались части морской авиации России. Но вот во втором случае все получилось как нельзя хуже.

Пытаясь сохранить единые Вооруженные силы СНГ, 16 января 1992 г. на базе аэродрома Чкаловский прошла конференция офицерского состава ВВС, а 17–19 января — Всеармейское совещание военнослужащих стран СНГ в Москве. Выступления на них были весьма противоречивыми. Надежда сохранить если не СССР, то хотя бы его вооруженные силы, таяла на глазах.

В межгосударственных отношениях, в том числе и в военной сфере, царила полная неразбериха: уже был и не единый Союз, но еще и не вполне независимые новые государства. На только что созданные Вооруженные силы (ВС) этих стран сверху накладывалась «прослойка» из ряда структур, перекочевавших из общесоюзных прямо в СНГ. Например,

кроме командующих ВВС Украины и России, существовала должность командующего ВВС СНГ, а ряд частей Дальней авиации украинских ВВС входил в состав стратегических сил Вооруженных сил СНГ.

В воинские соединения, части и подразделения шли телеграммы от Генерального штаба и МО Украины с требованиями принять присягу на верность украинскому народу. В то же время командующий Объединенными ВС СНГ требовал принять присягу на верность народам СНГ. Большинство военных к обеим инициативам относилось с непониманием: как можно еще раз кому-то присягать?

Не удивительно, что в такой обстановке скандал следовал за скандалом. Так, в начале февраля 1992 г. генерал П.С. Дейнекин проинформировал украинскую сторону о намерении проинспектировать украинские авиационные части, входившие в состав стратегических сил ВС СНГ. Однако из Киева пришел запрет на такую инспекцию, а сам приезд генерала был назван «нецелесообразным». В ответ на это командующий ВС СНГ маршал Е.И. Шапошников резко раскритиковал



вал политику Украины. В конце концов, инспекция началась. По свидетельству очевидцев, Дейнекин пытался склонить экипажи украинских дальних бомбардировщиков к перелету на аэродромы России, но этому воспрепятствовало военное руководство Украины, как высшее, так и на местах, а также... ЗСУ-24 и топливозаправщики, выведенные на ВПП. Но это были только цветочки.

Гром грянул 12 февраля, когда 6 Су-24 из Староконстантинова были перегнаны на российский аэродром Шаталово. Угон произошел накануне встречи первых лиц СНГ, где в числе прочих собирались решать судьбу Вооруженных сил СНГ. Накануне встречи Президент Украины Л.М. Кравчук сказал: «Содружеству независимых государств я отвожу месяц. За это время все окончательно прояснится». Другой высокопоставленный чиновник сказал: «СНГ — это механизм мирного бракоразводного процесса бывших республик СССР».

А началась история с угонем, по воспоминаниям непосредственных участников, немного раньше — в самом начале 1992 г., когда в полк прибыли представители руководства украинских ВВС, агитировавшие за принятие присяги на верность Украине. Как вспоминают очевидцы, «разговора особо не получилось, командир и основная часть были настроены отрицательно (т.к. появилась реальная возможность уехать служить домой, всем желающим командир дал по 10 суток и отпустил за отношениями...). И в процессе полемики наш командир, чистокровный донской казак Малейчук В.П., сказал, что если нас будут доставать, то мы всем полком улетим в Россию...».

17 января полк построился для принятия присяги. «Приехало много телевизионщиков из Львова, представители католической церкви, националистов, еще какой-то братии и привезли с собой обыкновенное желто-голубое знамя Украины. Данные представители все пытались с командиром обговорить сценарий принятия присяги. Но он сказал, что он здесь еще командир, и нечего ему указывать, что и как, вот попросаается полк со своим знаменем, а там делайте, что хотите. Естественно: «Равняйся! Под знамя — смирно!» Внесли знамя, пронесли перед полком, и на правый фланг. Командир перед строем поблагодарил всех за службу под этим знаменем, от нашего имени поцеловал его. Местные хотели пристроить свое знамя рядом с полковым, но их знаменный взвод быстренько оттеснил. Потом мы сняли головные уборы, один командир отдавал честь знамени, и его унесли! Потом командир сказал, что тем, кто будет принимать присягу, оставаться на месте, а остальных он не задерживает. И полк разошелся. И сразу стало видно, что народа осталось очень мало, в основном, ребята из Украины, местные прапорщики и сверхсрочники. А так и должно было быть, они ведь принимали присягу своей Родине — Украине, ставшей независимой. Но лично мое мнение (я его и сейчас придерживаюсь): настоящий офицер принимает присягу один раз в жизни!»\*

Уже на следующий день на самолеты установили противогонные устройства в кабинах, ключи от них забрали в штаб, «водила» присоединили цепями к передним стойкам, с самолетов слили топливо. Пришел приказ: летный состав до принятия присяги к самолетам не пускать.

Скоро в полку набралось 9 бортов, требовавших облета, затем возникла задержка с полетами из-за погоды, которая немного улучшилась 12 февраля. На этот день и назначили облет.

\* Здесь и далее стиль оригинала сохранен.



Ту-95МС из 1006-го ТБАП. Узин, 1996 г.

The Ty-95MC of the 1006th heavy bomber air regiment. Uzyn, 1996

## ВВС Украины на начало 1992 г.

Авиачасть	Базирование	Соединение	Типы ЛА
Части центрального подчинения			
251-й ГТБАП	Белая Церковь	43-й ЦБП	Ту-16
168-й ЛИК	Северный (Кировское)	929-й ГЛИЦ	Су-27, МиГ-29, Ту-142, Ил-38, Як-38, Ан-72ПС, Ка-25/27, Ми-14/6 и др.
ОРАО	Одесса		Ил-20
Военно-транспортная авиация			
37-й ВТАП	Арциз	6-я ГВТАД	Ил-76
338-й ВТАП	Запорожье		Ил-76
363-й ВТАП	Кривой Рог		Ил-76, Ан-12
25-й ГВТАП	Мелитополь	7-я ВТАД	Ил-76, Ан-12
175-й ВТАП	Мелитополь		Ил-76
369-й ВТАП	Джанкой		Ил-76
37-я воздушная армия			
1006-й ТБАП	Узин	106-я ТБАД	Ту-95МС, Ту-116
409-й АПСЗ	Узин		Ил-78
ОТАЭ	Узин		Ан-12, Ан-26, Ан-2
184-й ГТБАП	Прилуки	201-я ТБАД	Ту-160, Ту-22МЗ/134УБЛ
46-я воздушная армия			
185-й ГТБАП	Полтава	13-я ГТБАД	Ту-22МЗ, Ту-16П, Ан-26
260-й ТБАП	Стрый	15-я ГТБАД	Ту-16, Ту-22МЗ
341-й ТБАП	Озерное		Ту-22, Ил-14
199-й ОГДРАП	Нежин		Ту-22Р
5-я воздушная армия			
511-й ОГРАП	Буялык		Су-24МР
642-й ИАП	Вознесенск		МиГ-29
827-й ОРАП	Лиманское		Су-17МЗР
112-я ОСАЭ	Одесса		Ан-26, Ту-134, Ми-8/22
ОВПЭ	Вознесенск		дирижабли
14-я воздушная армия			
92-й ИАП	Мукачево	6-я ГИАД	МиГ-29, МиГ-21
114-й ИАП	И.-Франковск		МиГ-23, МиГ-29
69-й БАП	Овруч	289-я БАД	Су-24
806-й БАП	Луцк		Су-24
48-й ОГРАП	Коломыя		Су-24МР
118-й ОАП РЭБ	Чортков		Як-28ПП, Су-24МП
243-й ОСАП	Львов		Ан-12/26/-24, Ил-18/22, Ми-6
340-й ОТБВП	Калинов		Ми-26, Ми-8
86-я ОДРАЭ	Черновцы		Ан-30, Ан-26
ОВПЭ	Славута		дирижабли
17-я воздушная армия			
51-й ОГВП	Александрия		Ми-6, Ми-8
452-й ОШАП	Близнецы		Су-25
255-я ОСАЭ	Борисполь		Ан-24, Ту-134, Ми-22 и др.
46-й УАП	Луганск	ЛВВАУШ	Ан-26, Ми-8, Ан-2
130-й УАП	Мариуполь		Ан-12
228-й УАП	Багерово		L-29, МиГ-21
443-й УАП	Великая Круча	ХВВАУЛ	L-39
809-й УАП	Ахтырка		L-39
810-й УАП	Чугуев		МиГ-21, Ми-8
812-й УАП	Купянск	ЧВВАУЛ	L-39
105-й УАП	Конотоп		L-39
701-й УАП	Чернигов		L-39, Ми-8
702-й УАП	Умань		МиГ-21
703-й УАП	Городня		L-39
24-я воздушная армия			
7-й БАП	Староко-ов	32-я БАД	Су-24, Ил-14
727-й ГБАП	Канатово		Су-24М
230-й БАП	Черляны	56-я БАД	Су-24М
947-й БАП	Дубно		Су-24М
168-й ИАП	Староко-ов	138-я ИАД	МиГ-29, МиГ-23
831-й ИАП	Миргород		Су-27
456-й ГОСАП	Винница		Ан-26/24, Ми-8/22, Ил-22, Ту-134
Части окружного подчинения			
208-я ОВЭ РЭБ	Буялык	ОдВО	Ми-8ППА/СМВ
209-я ОВЭ РЭБ	Луцк	ПрикВО	Ми-8ППА/СМВ
228-я ОВЭ РЭБ	Борисполь	КВО	Ми-8ППА/СМВ
294-я ОВЭ РЭБ	Рауховка	ОдВО	Ми-8ППА/СМВ

Основные сокращения: ЦБП — центр боевого применения, ГЛИЦ — государственный летно-испытательный центр, ГВТАД — гвардейская военно-транспортная авиадивизия, ГТБАД — гвардейская тяжелобомбардировочная авиадивизия, ГИАД — гвардейская истребительная авиадивизия, ЛВВАУЛШ — Луганское высшее военное авиационное училище штурманов, ХВВАУЛ и ЧВВАУЛ — Харьковское и Черниговское высшие военные авиационные училища летчиков, АП — авиаполк, ГВТАП — гвардейский военно-транспортный АП, ГТБАП — гвардейский тяжелобомбардировочный АП, ОГДРАП — отдельный гвардейский дальний разведывательный авиаполк, АПСЗ — авиаполк самолетов-заправщиков, ОРАП — отдельный разведывательный АП, ИАП — истребительный АП, БАП — бомбардировочный АП, ОАП РЭБ — отдельный АП радиоэлектронной борьбы, ГОСАП — гвардейский отдельный смешанный АП, ОШАП — отдельный штурмовой АП, ОТБВП — отдельный транспортно-боевой вертолетный полк, ОГВП — отдельный гвардейский вертолетный полк, УАП — учебный АП, ОСАЭ — отдельная смешанная авиаэскадрилья (АЭ), ОДРАЭ — отдельная дальняя разведывательная АЭ, ОПВЭ — отдельная воздухоплавательная эскадрилья, ОВЭ РЭБ — отдельная вертолетная эскадрилья РЭБ, ОРАО — отдельный разведывательный авиаотряд



## Армейская авиация Украины на начало 1992 г.

Часть	Базирование	ЛА
<b>Киевский военный округ</b>		
16-я ОБЭ	Подгородное	Ми-8, Ми-6, Ми-2
318-я ОБЭ	Белая Церковь	Ми-24, Ми-8
<b>Одесский военный округ</b>		
287-й ОБВП	Рауховка	Ми-24, Ми-8, Ми-2
320-й ОБП	Херсон	Ми-6, Ми-8
217-я ОБЭ	Одесса	Ми-24, Ми-9, Ми-6, Ми-8
321-я ОЭ БСР	Рауховка	ВР-2
<b>Прикарпатский военный округ</b>		
119-й ОБВП	Броды	Ми-24, Ми-8
335-й ОБВП	Калинов	Ми-24, Ми-8, Ми-9
441-й ОБП	Коростень	Ми-24, Ми-8
442-й ОБП	Жовтневое	Ми-24, Ми-8, Ми-9
488-й ОБП БиУ	Вапнярка	Ми-8, Ми-9, Ми-24, Ми-24Р
513-й ОБВП	Бердичев	Ми-24, Ми-8
379-й ОП ДПЛА	Старокон-в	ВР-3
383-й ОП ДПЛА	Хмельницкий	ВР-2
18-я ОБЭ	Житомир	Ми-8, Ми-24, Ми-6, Ми-2
30-я ОБЭ	Гончаровское	Ми-8, Ми-2
96-я ОБЭ	Шипенцы	Ми-8, Ми-2
111-я ОБЭ	Броды	Ми-8, Ми-9, Ми-24, Ми-2
119-я ОБЭ	Дубно	Ми-8, Ми-24, Ми-6, Ми-2
4-я ОЭ БСР	Дашев	ВР-2

Основные сокращения: ОБВП — отдельный боевой ВП, ОБП — отдельный ВП, ОБП БиУ — отдельный ВП боевой и управления, ОЭ БСР — отдельная эскадрилья беспилотных самолетов-разведчиков, ОП ДПЛА — отдельный полк дистанционно пилотируемых летательных аппаратов

## Авиация ВМС Украины на начало 1992 г.

Часть	Базирование	ЛА
540-й ИМРАП	Николаев	Ту-22М2, Ту-16
555-й ОПЛВП	Очаков	Ка-27, Ка-25, Ми-14, Ка-29
316-я ОПЛАЭ	Николаев	Бе-12, Ил-38, Ту-142, Ту-95РЦ
278-я ОТАЭ	Николаев	Ил-62, Ту-154, Ту-134, Ан-26, Ан-24
б/н ИВП	Кача	Ми-14, Ка-27
100-й КИАП	Саки	Су-27, МиГ-29, Су-25УТГ, Су-25
299-й ОМШАП	Саки	Су-25
29-й УБАП	Бердянск	Су-24
<b>ВВС Черноморского флота</b>		
5-й ГМРАП	Веселое	Ту-22М3, Ту-16
124-й МРАП	Гвардейское	Ту-16
943-й МРАП	Октябрьское	Ту-22М2, Ту-16, Ту-22Р
161-й МИАП	Лиманское	МиГ-29, МиГ-23
30-й ОДРАП	Саки	Ту-22Р, Ту-16Р, Ил-20
43-й ОМШАП	Гвардейское	Су-17М3
78-й ОКПЛВП	Донузлав	Ка-25, Ка-27Е
318-й ОПЛАП ДД	Донузлав	Бе-12
872-й ОПЛВП	Кача	Ми-14, Ми-8, Ка-25
917-й ОСАП	Кача	Ан-12, Ан-26, Ан-24

Основные сокращения: ИМРАП — инструкторский морской разведывательный АП, ГМРАП — гвардейский МРАП, ОДРАП — отдельный дальний РАП, КИАП — корабельный истребительный АП, МИАП — морской ИАП, ОМШАП — отдельный морской штурмовой АП, УБАП — учебный бомбардировочный АП, ОПЛАП ДД — отдельный противолодочный АП дальнего действия, ОПЛВП — отдельный противолодочный ВП, ИВП — инструкторский ВП, ОКПЛВП — отдельный корабельный противолодочный ВП, ОПЛАЭ — отдельная противолодочная АЭ, ОТАЭ — отдельная транспортная АЭ.

## Авиация ПВО Украины на начало 1992 г.

Часть	Базирование	ЛА
<b>2-я объединенная армия ПВО</b>		
179-й ИАП	Стрый	МиГ-23
894-й ИАП	Озерное	МиГ-23МЛД
ОТАО	Львов	Ан-26, Ми-8
<b>8-я объединенная армия ПВО</b>		
62-й ИАП	Бельбек	Су-15ТМ, Су-27
146-й ГИАП	Васильков	МиГ-25ПД
636-й ИАП	Краматорск	Су-15ТМ
737-й ИАП	Арциз	МиГ-23МЛД
933-й ИАП	Днепропетровск	МиГ-25П
223-я ОСАЭ	Киев (Жуляны)	Ан-26, Ан-24, Ми-8
16-й ОТАО	Днепропетровск	Ан-26, Ми-8
ОТАО	Одесса	Ан-26, Ми-8

ОТАО — отдельный транспортный авиаотряд

## Авиация 43-й ракетной армии РВСН в Украине на 1992 г.

Часть	Базирование	ЛА
15-я ОСАЭ	Калиновка	Ан-26, Ил-22, Ми-8, Ми-9/19
107-я ОБЭ	Первомайск	Ми-8, Ми-9/19
109-я ОБЭ	Давыдовцы	Ми-8, Ми-9/19
306-я ОБЭ	Ромны	Ми-8, Ми-9/19
308-я ОБЭ	Луцк	Ми-8, Ми-9/19
ОБЭ	Новые Белокоровичи	Ми-8, Ми-9/19

По основной версии, в ходе его 6 Су-24 взяли курс на север, снизились на предельно малую высоту и... исчезли. На вопрос руководителя полетов: «Куда вы?» последовал ответ: «Когда сядем, узнаете!» Остальные три машины продолжили полет по запланированному маршруту. По одним данным, их экипажи изначально также планировали лететь в Россию, но в последний момент отказались от задуманного, по другим — они в сговоре не участвовали.

Начальник штаба, дождавшись, когда отметки от самолетов исчезли с экранов РЛС, забрал боевое знамя полка, сел в свою машину и уехал в Россию. Пропажу знамени обнаружили только после заявления российской стороны, т.к. начштаба предусмотрительно положил в сейф почетный выпел, в сложенном виде напоминавший знамя.

По словам летчиков, к угону самолетов их подтолкнула «...невыносимая обстановка, сложившаяся вокруг военнослужащих, не пожелавших принимать присягу на верность Украине. А еще желание хоть как-то противостоять растаскиванию Военно-Воздушных сил по национальным квартирам, подтолкнуть политиков к более оперативному и взвешенному решению армейских проблем». Принятие новой присяги не согласные с самой идеей военные называли «переприсяганием».

Идея перелета возникла не в один день, авиаторы отдавали себе отчет, что могут возникнуть проблемы у оставшихся в Украине семей, но другого способа заявить свой протест они не нашли. «О готовящемся перелете в Россию в гарнизоне не знал никто, даже семьи, — рассказывал один из «перелетчиков». — Но мы надеялись, что сослуживцы и близкие нас поймут и поддержат...». «И вовсе не в поисках лучших материально-бытовых и жилищных условий мы решили перелететь в Россию, — говорили авиаторы. — А ради того, чтобы иметь возможность летать, служить, чувствовать себя людьми».

После угона в Староконстантинове состоялись собрания, на которых присутствующие осудили действия угонщиков, поступивших, по их мнению, вопреки воле коллектива. Были приняты обращения к Президенту и министру обороны Украины с просьбой не расформировывать полк, а присвоить ему наименование Первый украинский бомбардировочный авиационный полк и вручить новое, украинское, боевое знамя. По факту угона самолетов и вывоза боевого знамени возбудили уголовное дело.

Большинство авиаторов и авиационных специалистов отмечает, что угон Су-24 спланировали заранее, причем в России. Иначе как объяснить беспрепятственный полет над территориями Белоруссии и России аж до Шаталово. ПВО явно предупредили заранее. Основной целью акции вполне могло быть стремление показать, кто «в доме хозяин», и нанести моральный удар по украинской армии, дабы спровоцировать перевод из ее состава в РФ подготовленного летного и инженерно-технического составов. Предание инцидента широкой огласке со стороны России косвенно подтверждает это. Ряд авиаторов не исключают, что украинская сторона знала о готовящейся акции, но не приняла меры по ее предотвращению. Цель была одна — показать, что нам с Россией не по пути.

Украина потребовала вернуть авиатехнику и личный состав для суда за дезертирство, на что Россия ответила отказом. Здесь летчиков встретили, как героев. Специально для этого в Чкаловский, куда доставили авиаторов, прибыло руководство российских ВВС. Первоначально все летчики и штурманы угнанных Су-24 получили назначения с повышением, некоторые,



Ту-22УД из 341-го ТБАП. Аэродром Озерное, 1994 г.  
The Tu-22UD of the 341st heavy bomber air regiment. Ozeroye airfield, 1994



включая начальника штаба, были удостоены наград. Однако очень скоро всего один из угонщиков остался служить, а остальные ушли «в народное хозяйство». По некоторым данным, один из них даже вернулся в Украину. По мнению большинства исследователей, этот угон не принес России ожидаемых дивидендов, одну шумиху, а в техническом плане и вовсе был бессмысленным, т.к. самолеты перегнали без необходимой документации, и они вскоре оказались в «железном ряду».

По воспоминаниям очевидцев, в Украине на членов семей угонщиков оказывалось давление, их дети враз стали изгоями в местной школе. Однако вскоре все семьи перевезли в Россию самолетом. По закону после утраты боевого знамени полк подлежал расформированию. Но не то было время, чтобы полками разбрасываться, и ему выдали новое, украинское, боевое знамя.

В начале 1992 г. яблоком раздора между РФ и Украиной стал и 409-й АПСЗ, дислоцировавшийся в Узине. Каждой из них хотелось иметь в своем составе подобные машины, т.к. и та, и другая обладали парком дальних бомбардировщиков. Как и в Старокопачеве, в Узине страсти накалились, когда встал вопрос о принятии присяги на верность народу Украины. Далее — слово участникам и очевидцам тех событий.

«В январе пришла глупейшая, на мой взгляд, а то и просто — провокационная шифротелеграмма из Москвы, где командирам частей предлагалось срочно разработать подробные планы передислокации в Серышево: авиационной техники, личного состава и всего имущества, вплоть до табуреток. Текст этой ШТ мгновенно стал достоянием общественности и послужил катализатором брожения умов и показателем того, что в Москве мы никому не нужны, а нужны лишь самолеты и имущество».

Время «Ч» наступило неожиданно. В районе обеда 13 февраля командир построил полк и сказал, что поступило указание из Киева о принятии присяги на верность Украине, но дело это, мол, сугубо личное и добровольное. Время принятия было определено в 18.00 на площади перед Домом офицеров. Под покровом ранней февральской темноты построился полк. Как всегда впереди планеты всей был замполит. За столь короткое время он успел распечатать несколько текстов присяги, оформить папочки в желто-блакитном стиле, найти украинский флаг. Ну и, конечно, первым показал пример. (Ничего личного против него у меня нет, о мертвых или хорошее, или ничего. Просто он яркий пример того, как в течение полугода из коммунистов получались демократы, а из демократов — ярые украинские националисты. Тем более, что на Ту-95 он был у меня штатным штурманом, и как о специалисте у меня остались о нем самые теплые воспоминания). Присутствовали на этом мероприятии представители МО Украины, представитель Президента Украины, какие-то корреспонденты.

Называлась фамилия офицера или прапорщика, и он или зачитывал текст присяги, или отказывался. Приняло присягу примерно 50% личного состава полка. Обстановка была удручающей, все понимали, что это означает конец дивизии, стабильной жизни, службы, а впереди неизвестность. В первую очередь присягу приняли местные прапорщики, их по-человечески понять можно, это их Родина. Основная масса ИТС тоже состояла из уроженцев Украины и выпускников Васильковского ВАТУ, они тоже составили значительную часть присягнувших. Летчики и штурманы в большинстве своем отказались от присяги, понимая, что никому стратегическая авиация на Украине

#### Авиация ВДВ Украины на 1992 г.

Часть	Базирование	ЛА
243-я ОАЭ	Болград	Ан-2, Ми-8

#### Авиация Погранвойск Украины на 1992 г.

Часть	Базирование	ЛА
24-я ОАЭ	Одесса	Ан-26, Ми-8, Ка-27

нужна не будет... Во втором полку (1006-й ТБАП. — Авт.) процент присягнувших был еще меньше.

Через несколько дней личный состав дивизии собрал генерал-майор авиации Башкиров (командир 106-й ТБАД. — Авт.) в гарнизонном Доме офицеров и начал рассказывать, как мы теперь хорошо заживем, если и остальные присягнут. Первый полк преобразуется в транспортную авиакомпанию, всех переучат на полеты по международным авиалиниям, дадут пилотские свидетельства и будем, мол, мы летать по всему белу свету и грести валюту лопатой. Некоторый народ на это повелся и в последующие дни подписался под присягой в надежде на стабильную работу и жирный кусок хлеба. Подчеркиваю, что никакой идейной подоплеки у этих людей не было, их просто купили.

Для второго полка была придумана «андерсеновская» сказочка, что, мол, есть договор с Западом о демилитаризации Ту-95 и переоборудовании (кажется, 10 самолетов) для мониторинга верхних слоев атмосферы под эгидой ООН и ЮНЕСКО. Соответственно, надо, как минимум, по два экипажа на каждую машину, и, мол, вы тоже будете летать по всему земному шару. Но в эту сказочку мало кто поверил.

Вот на таком фоне состоялся прилет Главкома ВВС П.С. Дейнекина в Узин. Главком в учебном корпусе 1-го полка собрал категорию командиров кораблей, управления полков и дивизии... Предложил сразу Башкирову написать рапорт об увольнении, на что тот ответил, что он, мол, подчиняется только приказам МО Украины и ничего писать не намерен. Говорил Дейнекин со слезами на глазах, я сидел в первом ряду, слушать его было больно, видно, что он очень переживал, а сделать уже ничего не мог. А тем более пообещать летчикам достойную альтернативу на тот момент тоже не мог.

Несмотря на принятие присяги частью личного состава, никакой конфронтации и даже чувства личной неприязни ни у кого не было. Продолжали летать, правда, уже не так часто, экипажи не делили на принявших и не принявших. Я считаю, что в этом заслуга командира полка Кузнецова Анатолия Ивановича. Сам он остался на Украине, и впоследствии встречаясь с ним, в разговорах он до последних своих дней сомневался, правильно ли он поступил, пойдя «на поводу» у Башкирова.

После этого начался массовый перевод из России и бывших союзных республик украинцев в украинскую армию, в том числе и в узинскую дивизию. Наступило 2 июня 1992 года, и приказом МО Украины все не принявшие присягу были исключены из списков части и откомандированы в распоряжение МО России. Вот так закончила свое существование прославленная и самая боеготовая 106-я авиадивизия.

Хотя формально самолеты и часть личного состава осталась в Узине и были доукомплектованы переведшимися нацкадрами, но как дивизия она уже не существовала».

13 февраля 1992 г. приказом командующего Дальней авиации ВВС СНГ командира 106-й ТБАД уволили, но министр обороны Украины К. Морозов восстановил его в должности. А уже 17 февраля Украина выступила с заявлением, что авиационные



МиГ-25ПДС из 933-го ИАП. Днепропетровск, 1994 г.  
The MiG-25PD of the 933rd fighter air regiment. Dnepropetrovsk, 1994



Ми-6 из бывшего 51-го ОГВП. Александрия, май 1996 г.  
The Mi-6 of the 51st detached guard helicopter regiment. Aleksandria, May 1996





**Су-15ТМ из 62-го ИАП. Бельбек, 1995 г.**

*The Su-15TM of the 62nd fighter air regiment. Belbeck, 1995*

части, дислоцирующиеся в Узине, больше не входят в состав ВС СНГ. Чуть позже Москва просила направить Ил-78 для участия в учениях на территории РФ, но получила отказ. Реакцию российского руководства легко угадать, даже можно приблизительно представить, какие слова слетали с губ политиков и генералов.

Подписав ряд договоров, Украина обязалась сократить к концу 1996 г. 600 боевых самолетов и 250 боевых вертолетов, к 1994 г. избавиться от ядерного оружия, а к 2001 г. планировалось вывести из боевого состава все самолеты ДА. Встал вопрос, что делать со стратегическими бомбардировщиками, и начался долгий торг. Так, российская сторона предлагала по 25 млн. USD за Ту-160, коих изначально планировала закупить 10. Украинская сторона просила около 75 млн. USD за самолет (зарубежные специалисты оценивали новую машину данного типа в 100 млн. USD). В то же время стоимость содержания одного Ту-160 оценивалось в 400000 USD в год, а Ту-95МС — 270000 USD. Таких расходов Украина себе позволить не могла.

Кроме того, прекратилось сопровождение самолетов АНТК им. А.Н. Туполева и завода-изготовителя. Возникли проблемы и с запасными частями. Для поддержания Ту-160 в летном состоянии приходилось заниматься самолетным «каннибализмом», снимая агрегаты с одних бортов и ставя их на другие. К тому же, возникли кадровые проблемы: на верность Украине присягнули около 25% летного и 60% инженерно-технического составов прилукского полка, а остальные к 1994 г. перевелись в Россию.

Учитывая подписанные договоры, в декабре 1997 г. руководство Украины обратилось к правительству США с просьбой оказать помощь в ликвидации Ту-160, Ту-95 (на каждый из них требовалось израсходовать 200000 и 167000 USD соответственно), а в октябре 2000 г. — Ту-22М3 и ракет Х-22. В ответ американцы выделили 27 млн. USD. Что это по сравнению со стоимостью ликвидированных машин! Но самое страшное, что одним махом был уничтожен труд десятков тысяч людей.

16 ноября 1998 г. начали утилизацию. Первым разрезали Ту-160 с бортовым № 24, выпущенный в 1989 г. и успевший налетать 466 ч. Вторым уничтожили 14-й борт, построенный в 1991 г. Он не налетал и 100 ч! Одни очевидцы говорят, что этому самолету просто не повезло: он стоял ближним к месту разделки. Другие указывают, что целенаправленно утилизировали самые новые машины. И процесс пошел: Ту-160 выстраивались в печальную очередь на «эшафот»...

Первоначально утилизация шла не очень активно. Однако в один из дней был организован показ Ту-160 американской делегации. На вопрос, сколько нужно времени, чтобы самолет поднять в воздух, один из командиров кораблей ответил — 2–3 ч. Иностранная делегация испытала легкий шок, ведь само-



**МиГ-23УБ из 894-го ИАП. Озерное, 1993 г.**

*The МиГ-23УБ of the 894th fighter air regiment. Ozernoye, 1993*

леты стояли уже почти 8 лет! После этого процесс утилизации резко ускорился: она продолжалась и днем, и ночью...

Когда казалось, что предмет торга вскоре попросту исчезнет, Украина все-таки решила передать России часть Ту-160 и Ту-95МС в счет долгов за энергоносители. 21 октября 1999 г. в Прилуки прибыла группа специалистов 37-й ВА ВВС России, которой предстояло отобрать для перебазирования 8 Ту-160. Первый из них (борт № 10) был готов к вылету уже 1 ноября, но из-за проблем с таможней он перелетел в Россию только через 5 дней. К концу года удалось перегнать 2 машины, в начале следующего — еще 6. Первые из них уходили практически без проблем: техническое состояние позволяло. А вот чтобы перегнать следующие, пришлось снимать с прибывших в Россию Ту-160 часть оборудования, доставлять на Ан-12 в Украину, устанавливать на очередной «стратег», а после его перелета повторять цикл.

Тем не менее все 8 Ту-160 (бортовые №№ 10, 11, 12, 15, 16, 17, 31 и 18) благополучно перелетели в Россию. Последний из них убыл 21 февраля 1999 г. Кроме того, РФ передали 3 Ту-95МС (бортовые №№ 08, 96, 100). Еще по одной машине стали экспонатами в музее авиации в Полтаве, два Ту-95МС оставили для исследовательских целей, в настоящее время они находятся на Николаевском АРП и выставлены на продажу. Кроме того, России передали 575 крылатых ракет Х-55 уже без ядерных боеголовок. Общая стоимость отправленных самолетов и ракет оценивалась в 285 млн. USD. Остальные пошли «под нож», и до середины 2001 г. разделили 17 Ту-95, 10 Ту-160 и 483 ракеты Х-55.

Затем принялись за утилизацию других самолетов дальней и морской ракетноносной авиации. Если Ту-16 и Ту-22 практически безболезненно выводили из боевого состава ввиду их возраста, то Ту-22М резали «по живому». К 27 января 2006 г. был уничтожен последний Ту-22М3 из 59 ликвидированных машин этого типа. Их судьбу разделили 6 Ту-142, 2 Ту-134УБЛ, а также 401 ракета Х-22.

Таким образом, Украине не удалось договориться с Россией о передаче на взаимовыгодной основе большинства самолетов дальней и морской ракетноносной авиации. Непродуманность принимаемых решений обернулась для государства убытками в несколько миллиардов долларов, а для военных и членов их семей — тысячами искалеченных судеб. □

**Окончание следует**

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

**Ту-22М3 из 185-го ГТБАП.**

**Борисполь, 6 июня 2002 г.**

*The Tu-22M3 of the 185th guard heavy bomber air regiment. Boryspol, June 6, 2002*





Альфред Матусевич, Ярослав Янчак/ Львов

Фото А. Матусевича

# Львовский фестиваль стендовых моделей

Выставка-конкурс проходила во Львове 3 и 4 ноября в конференц-зале дворца Сапег, что по улице Коперника 40-А, где размещается Общество охраны памятников истории и культуры. Цель — популяризация историко-технического стендового моделизма как одного из направлений технического творчества. Главным организатором выступило Галицкое авиационное историко-техническое общество (председатель Ю.Кисиль, координатор Я.Янчак), которое при поддержке горадминистрации и ряда компаний-спонсоров устроило этот праздник львовянам и гостям города.

На выставке-конкурсе было представлено более 500 моделей летательных аппаратов, бронетехники, кораблей и др. более чем в 60 категориях. Свои работы представили свыше ста участников из Киева, Львова, Одессы, Днепропетровска, Запорожья, других городов Украины, а также прибыли мастера стендового моделизма из Польши и России. Выставку посетило более 2,5 тысяч человек. Это поистине был фестиваль, место встреч единомышленников, для которых моделирование давно стало любимым увлечением.

Следует заметить, что большую часть экспонатов представляли собой модели наземной техники, модели летательных аппаратов были на втором месте. Представленные на конкурс работы оценивало компетентное жюри из пяти человек под председательством главного судьи Александра Маевского (г. Бровары).

Награждение победителей состоялось во второй половине дня 4 ноября. Жюри отметило общий высокий уровень

представленных работ. В каждой категории были определены лучшие моделисты, занявшие 1-е, 2-е и 3-е места. Жюри также присудило спецприз Максиму Горбатьюку (Одесса) за великолепно выполненную модель немецкого истребителя периода Первой мировой войны Albatros D.III в масштабе 1:72. Главным спонсором было учреждено гран-при — приз зрительских симпатий. Он был вручен за оригинальную диораму «Прыжок», где из облака песка и пыли вылетели и зависли над барханами военный джип и мотоциклист.

Памятными призами, сертификатами и ценными подарками от спонсоров были отмечены лучшие работы участников. Следует назвать великолепно выполненные, подробно проработанные модели Евгения Евтушенко из Днепропетровска, которые заняли первые места в нескольких основных категориях. Это модель экспериментального японского истребителя схемы утка конца Второй мировой войны J7W1 «Шинден» в 1:32, диорама «Як-7А на зимнем аэродроме» в 1:48, диорама «Обслуживание Arado 234В» на зеркальной подставке в 1:48.

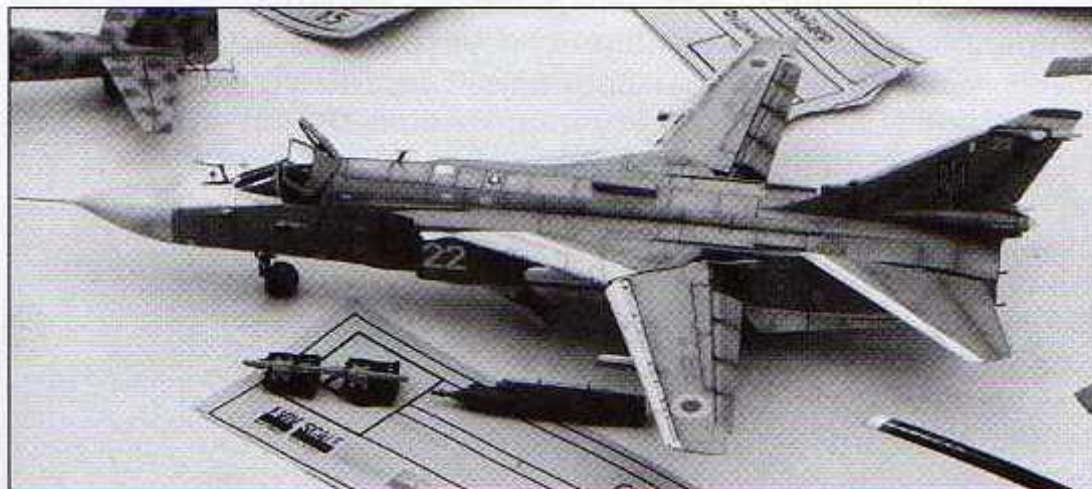
В масштабе 1:72 явным победителем стала модель фронтового бомбардировщика Су-24М, сделанная Геннадием Садовым из Киева. Она отличалась подвижными консолями крыла, закрылками, тормозными щитками, створками шасси, деталями фонаря кабины, штангой дозаправки, пилонами и т.д. Это яркий пример того, как из весьма посредственного звездовского набора (он же старый «Драгон») можно сделать настоящий шедевр.

Работу выставки освещали СМИ, в том числе каналы местного телевидения. В дни ее работы состоялась презентация книги Я. Янчака и А. Козицкого «Крылья над Галичиной» (Львов, «Априори», 2012).

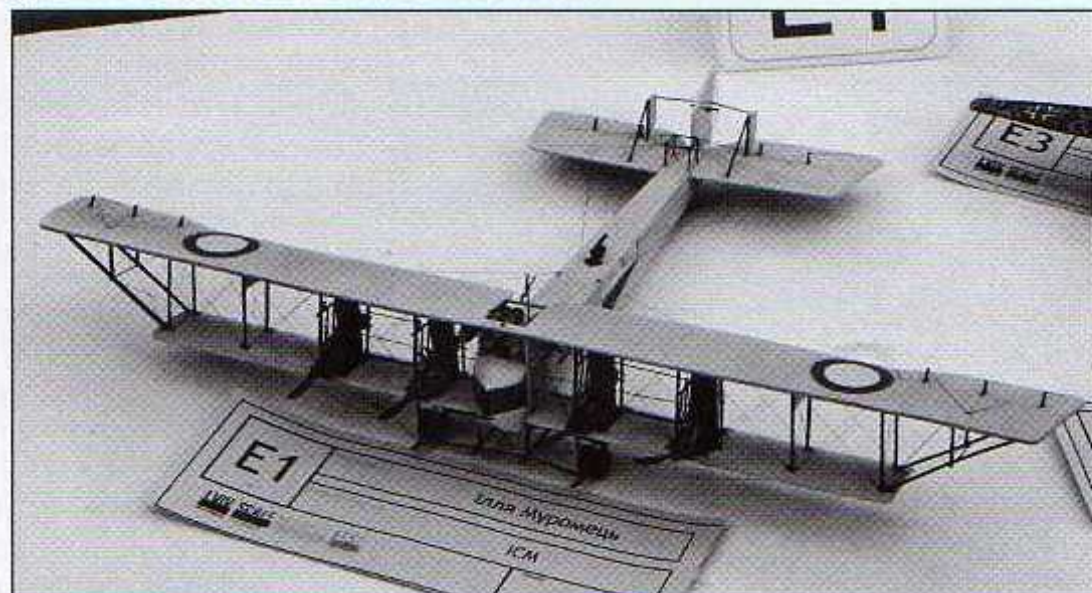
С уверенностью можно сказать, что, несмотря на некоторые упущения при регистрации участников, в целом львовская выставка-конкурс удалась. Участники и посетители отметили ее высокий уровень, высказали пожелания о проведении таких мероприятий на постоянной основе, возможно, ежегодно. Все это дает право надеяться, что историко-технический стендовый моделизм не утратит своих позиций среди молодежи и в будущем. □

## Победители выставки-конкурса

Катег.	Балл	Модель	М	Участник
<b>Юниоры</b>				
A1	113	Ла-5ФН	1:48	Е. Горбатьюк
A3	311	F-86 Sabre	1:72	М. Лясковски
A4	333	Canberra B.2	1:144	Д. Душейко
B1	42	A-1 Skyraider	1:48	Е. Маевский
B3	57	Ju 88A-4	1:72	В. Шульгач
B4	344	Junkers G38	1:144	В. Алферов
<b>Мастера</b>				
C1	392	МиГ-19С	1:32	В. Гурский
C2	280	J7W1	1:32	Е. Евтушенко
C3	202	UH-1N	1:32	Г. Огранович
C4	184	Alouette	1:32	Д. Булатов
D1	317	Morane G	1:48	П. Лясковски
D3	279	Як-7А	1:48	Е. Евтушенко
D4	276	Arado 234В	1:48	Е. Евтушенко
D5	289	МиГ-19С	1:48	А. Матусевич
D7	27	НН-60Н	1:48	В. Антонюк
E1	85	«Илья Муромец»	1:72	А. Ладинский
E3	273	P-47Н	1:72	С. Дудко
E4	14	P-38J	1:72	В. Коваль
E5	92	Су-24М	1:72	Г. Садовой
E8	372	Ka-8	1:72	Р. Скляров
E9	275	Me-262	1:144	Е. Евтушенко



Модели самолетов Су-24М (1:72) и МиГ-19С (1:48). Авторы Г. Садовой и А. Матусевич  
Models of the Su-24M (1:72) and MiG-19C (1:48). Authors are G. Sadovoi and A. Matusevich



Диорама «Як-7А на зимнем аэродроме» (1:48) и модель самолета «Илья Муромец» (1:72). Авторы Е. Евтушенко и А. Ладинский  
Diorama of the Yak-7A at winter airfield (1:48) and model of Ilya Muromets aircraft (1:72). Authors are Ye. Yevtushenko and A. Ladinskiy





## ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ «РУСЛАНА»

Работа летчиков-испытателей над «изделием 400», будущим Ан-124 «Руслан», началась задолго до первого вылета самолета. Во второй половине 1970-х гг. на Киевском механическом заводе, как тогда официально называлось ОКБ О.К. Антонова, построили исследовательско-пилотажный стенд (ИПС), который можно было использовать для исследований при создании системы управления. ИПС тогда находился далеко не в таком виде, как сейчас. Он был урезанным, кабина еще никакая, но существовала высокая потребность в проводимых на нем исследованиях, т.к. новый тяжелый самолет задумывался с малыми запасами статической устойчивости и автоматической системой ее улучшения.

Работы на ИПС шли ежедневно. В основном ими занимались наши ведущие летчики-испытатели В.И. Терский и Ю.В. Курлин, считавшиеся основными претендентами на командирское кресло «изделия 400». Однако работать на ИПС

каждый день они не могли, т.к. параллельно летали по другим программам, и к работам на стенде стали привлекать других летчиков, в том числе и меня. Я тогда был еще молодым летчиком-испытателем, участвовал в испытаниях Ан-28 и Ан-72, но, вероятно и О.К. Антонов, и руководство ЛИИДБ считало, что работа предстоит длительная и надо к ней привлекать перспективных летчиков.

Работы на ИПС продолжались, и когда система управления была сформирована. Проводилась отработка многих отказных ситуаций. Специальная комиссия, в которую входили представители ЛИИДБ и конструкторы по направлениям, определяла сложность отказов и квалифицировала возможные их последствия. Потом это проверялось на стенде, который дал очень многое. В ряде случаев на нем получали не такие результаты, как предполагали теоретически.

Когда приказом Генерального был утвержден экипаж, приступили к изучению

самолета и его систем, подробную информацию об этом нам давали конструкторы по всем направлениям и том числе и в сборочном цехе, где строился Ан-124. Глядя на огромную машину, непроизвольно возникала мысль — неужели такое чудо, такая масса металла будет летать.

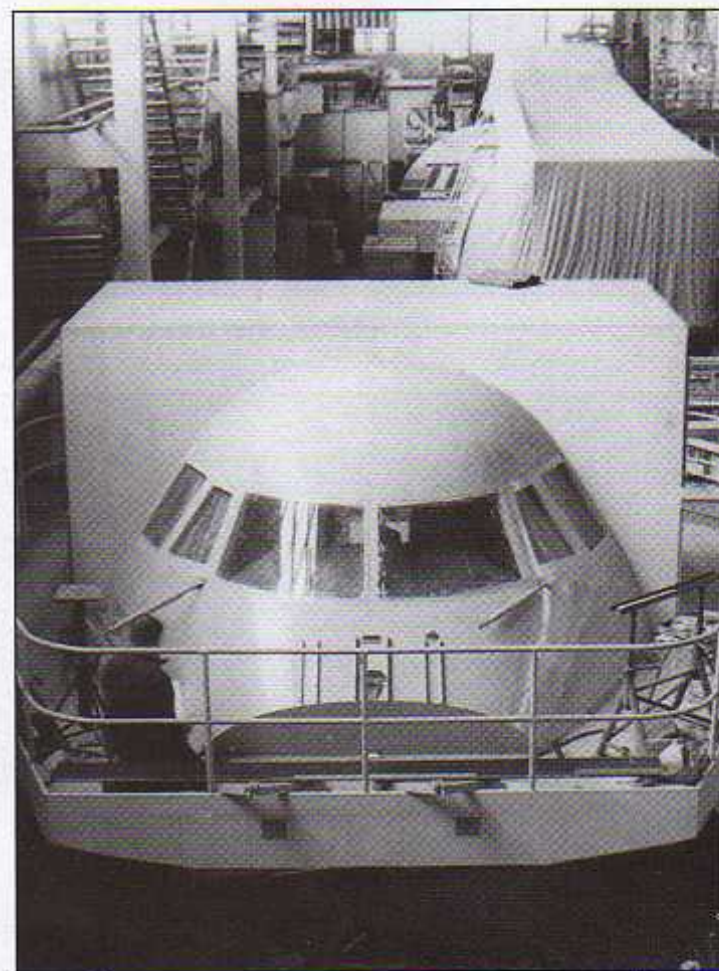
По мере приближения к первому вылету на ИПС отрабатывались различные варианты отказных ситуаций и штатного выполнения полета. Надо сказать, что в целом совпадение характеристик устойчивости и управляемости на стенде с реальным самолетом оказалось на самом высоком уровне.

После того как 24 октября 1982 г. опытный Ан-124 выкатили из сборочного цеха, наземная бригада начала включать системы, производить их отработку. Как обычно бывает на первых машинах, было выявлено и устранено несколько нестыковок одной системы с другой. Потом приступили к первым запускам двигателей.



**Александр Васильевич Галуненко** родился 1 марта 1946 г. в селе Троицкое Запорожской области. В 1968 г. с отличием закончил Черниговское ВВАУЛ, затем 5 лет служил в одном из истребительных авиаполков ВВС СССР. Окончил ШЛИ в г. Жуковский и Ленинградский институт авиационного приборостроения. В мае 1975 г. начал работать летчиком-испытателем в ОКБ О.К. Антонова. Возглавлял экипажи во время первых полетов Ан-225 «Мрія» и второго экземпляра Ан-70. В качестве второго пилота входил в экипаж, впервые поднявший в воздух Ан-124 «Руслан». Освоил более 30 типов самолетов, в т.ч. Як-18У, Л-39, МиГ-21, Су-7, Су-9, Су-15, Як-40, Ту-124, Ту-16, Ил-76, Ан-12, Ан-22, Ан-24, Ан-26, Ан-32, Ан-28, Ан-72, Ан-74, Ан-71. Кандидат технических наук.

Обладатель 263-х мировых авиационных рекордов. Заслуженный летчик-испытатель СССР, заслуженный работник транспорта Украины, Герой Украины, которому вручена Золотая Звезда № 1. Также награжден орденами «Почета», «За заслуги» III ст., «Дружбы», «За любовь и верность Отечеству», «Равноапостольного князя Владимира» и медалями. Ныне зам. председателя наблюдательного совета концерна «Укроборонпром», советник гендиректора компании «Укрспецэкспорт», президент Федерации авиационного спорта Украины.



**Исследовательско-пилотажный стенд Ан-124**

*The An-124 research-flight simulator*



Давно уже не секрет, что создание самолета опережало разработку двигателей. В то время в Запорожье после завершения стендовых испытаний Д-18Т не успевали провести испытания его на летающей лаборатории Ил-76. Поэтому предстояла большая работа по доводке двигателей непосредственно при испытаниях «Руслана». У меня в памяти отложился подэтап испытаний «Руслана» из 40 полетов. Так вот ни в одном из них мы не возвращались без проблем, каждый раз отказывала та или иная система. Причем сбои Д-18Т произошли в 16 полетах, и в двух из них отказали два двигателя. Однажды лопатки пробили мотогондолу и попали в фюзеляж. Даже пожар один произошел. Запорожцы молодцы, они очень быстро все устраняли, и, когда самолет предъявили на Госиспытания, отказ двигателя стал редким явлением, да и системы к тому времени были уже «причесаны».

Тогдашняя обстановка требовала начать испытания Ан-124 как можно быстрее. Как всегда, решение о выполнении первого полета принимал Генеральный конструктор. Его дату выбрать было не так-то и просто. Требовалось учитывать, что для Украины это стало значительным событием, и на фирму собирались приехать глава республики В.В. Щербицкий, члены правительства УССР, политбюро, другие вышестоящие руководители, а также соразработчики самолета со всего Союза. К тому же приближался Новый год.

Документы требовали, чтобы во время первого полета погода была безоблачной, благоприятной, но 24 декабря она оказалась не совсем соответствующей. Самолет и экипаж были готовы, О.К. Антонов подписал полетный лист, но вылет пришлось задержать. На разведку погоды на L-39 вылетел С.В. Максимов, и когда он доложил, что появляется небольшой просвет, О.К. Антонов принял решение о выполнении полета. В соответствии с заданием, его продолжительность предусматривалась полтора-два часа, но командир В.И. Терский был вправе ее сократить.



**Экипаж, выполнивший первый полет на «Руслане». Слева направо: ведущий инженер М.Г. Харченко, инженер-экспериментатор В.С. Михайлов, бортрадист М.А. Тупчиенко, старший бортинженер А.М. Шулещенко, командир экипажа В.И. Терский, второй пилот А.В. Галуненко, штурман А.П. Поддубный, бортинженер В.М. Воротников**

*The crew that performed the first flight of Ruslan. From the left to the right: M.G. Kharchenko, leading engineer; V.S. Mikhailov, test engineer; M.A. Tupchienko, flight radio operator; A.M. Shuleschenko, senior flight engineer; V.I. Terskiy, pilot-in-command; A.V. Galunenko, co-pilot; A.P. Poddubniy, navigator; V.M. Vorotnikov, flight engineer*

Разбег прошел очень хорошо. Колеса многостоечного шасси отрывались от полосы одно за другим, и отрыв самолета получился неслышным, мягким. Впечатление осталось приятное. Однако нам было не до эмоций, следовало выполнять задание. Самое главное — исполнить его качественно. Ответственность давила, она всегда давит.

Шасси и механизацию крыла в первом полете не убирали. Через полчаса мы пошли на посадку в Гостомеле. Касание полосы прошло нормально, однако тут же началось шимми основных опор шасси. Вибрация была такой сильной, что мы не

могли считывать показания приборов. Когда скорость погасили, тряска прекратилась, и мы подрулили к большой группе встречавших. Разрушения оказались минимальными: одна створка шасси и несколько тяг. Выслушав доклад командира нашего экипажа В.И. Терского, О.К. Антонов тут же убыл на проходившую как раз в это время партконференцию. Там ему сразу же предоставили слово, и сообщение о первом вылете Ан-124 вызвало настоящую овацию.

Первый шаг в испытаниях «Руслана» был сделан. Впереди предстояло еще очень много работы. □

#### Опытный «Руслан» в первом полете. 24 декабря 1982 г.

*The first flight of Ruslan prototype. December 24, 1982*

#### Фото на заставке: выкатка из сборочного цеха опытного Ан-124. 24 октября 1982 г.

*Photo on the headpiece. Rollout of the An-124 prototype from assembly shop. October 24, 1982*





Алла Стрельникова/ Киев

Фото из архива автора



**Алла Васильевна Стрельникова** родилась на Харьковщине. После окончания самолетостроительного факультета ХАИ уже более 50-ти лет работает на фирме «Антонов», вначале аэродинамиком, затем ведущим инженером по летным испытаниям. Участвовала в испытаниях почти всех «Анов» (от Ан-2 до Ан-158), а также в установлении на них свыше 350-ти авиарекордов. Мастер спорта Украины по самолетному спорту, судья FAI.

На опытном самолете Ан-124 «Руслан» (№ 01-01) 26 июля 1985-го, через 2,5 года после его первого взлета, был выполнен полет, в котором установлен 21 мировой рекорд, в том числе поднят груз 171, 2 т на высоту 10700 м. «Руслан» сразу на 60 т перекрыл достижение американского самолета C-5A Galaxy. Это достижение стало достоянием Книги рекордов Гиннеса.

Менее чем через 2 года, 6–7 мая 1987-го, совместный с ГК НИИ ВВС экипаж во главе с В.И. Терским на Ан-124 (сер. № 05-07) установил рекорд дальности по замкнутому маршруту — 20151 км, значительно перекрыв существовавший рекорд, установленный на стратегическом бомбардировщике Boeing B-52H (18246 км). «Руслан» облетел тогда по периметру весь Советский Союз, как говорится, «с южных гор до северных морей». Если учесть, что каждую контрольную точку на маршруте облетывали на расстоянии не менее 10 км, то реально прошли более 21000 км. То есть, «Руслан» фактически перекрыл и рекорд дальности полета по прямой в 20168 км, принадлежащий тому же «Боингу».

Позже было решено официально побить этот рекорд, пролетев на «Руслане» по прямой 21000 км. Такого расстояния по прямой на Земле не существует, поэтому FAI внесла изменения в правила, разрешив полет с одним поворотом. Антоновцы начали прорабатывать маршрут рекордного полета с поворотом над Северным полюсом по меридиану в Австралию. В ходе этого и родилась идея «замахнуться» на кругосветный перелет. Надо отметить, что с начала регистрации рекордов только четыре самолета выполнили полет вокруг Земного шара через Южный и Северный полюсы. «Руслан» должен был стать пятым.

Для такого перелета требовалось 167000 долларов, но на календаре — начало 1990 года, Советский Союз «трещит по швам», и денег нашей фирме, конечно, не дали. Мы получили разрешение на полет вокруг Земли и... совет искать спонсоров.

Спонсоров очень скоро нашел начальник ГК НИИ ВВС Лев Козлов. Главным из них оказался Виктор Джемизе, австралийский бизнесмен с российско-украинскими корнями, который взял на себя все расходы по перелету — топливо, питание экипажа, посадки в различных аэропортах мира. Восполнить затраты он планировал за счет рекламы и перевозки коммерческого груза и, кстати сказать, не прогадал. По понятным причинам этот рекордный перелет был отдан для осуществления военным, и они посвятили его 70-летию образования ГК НИИ ВВС.

Вылет военного «Руслана» за рубеж потребовал не только разрешения Министерства обороны, но и одобрения Совмина СССР и даже самого Генсека ЦК КПСС Михаила Горбачева.

Кругосветная экспедиция на Ан-124 готовилась заново, теперь уже под эгидой военных. Маршрут был выбран очень интересный — через четыре характерные точки Земли: Северный и Южный полюсы и точки 0 и 180 градусов на экваторе. При этом ставили цель пролететь все континенты Земли.

«Руслан» (сер. № 05-07) к кругосветной экспедиции готовили очень тщательно. Его заново покрасили и установили новые двигатели. Эти работы были выполнены серийными заводами при условии участия в перелете представителя запорожской «Мотор Сичи» и начальника ЛИСа Ульяновского авиазавода.

Стартовать должны были из Мельбурна (Австралия), промежуточные посадки совершать в Рио-де-Жанейро (Бразилия), Касабланке (Марокко) и Петропавловске-Камчатском (СССР). Финиш — в Мельбурне. При этом планировали установить несколько мировых рекордов. Но это, конечно же, не главное. Предстояло проверить работоспособность систем нового советского стратегического военно-транспортного самолета в различных геодезических широтах и климатических условиях, в том числе, над безориентирной местностью и водной поверхностью (90% пути проходило над акваториями Тихого, Индийского, Атлантического и Северного Ледовитого океанов).

Летели два экипажа, которые менялись через каждые 8 часов. В состав экипажей вошли: Л.В. Козлов, старший командир; Ю.П. Ресницкий, командир; О.И. Припусков и А.В. Андронов, вторые летчики; А.Г. Смирнов, В.Г. Кряжевских и А.А. Брусницын, штурманы; О.Ф. Булгаков, П.Ф. Мазуренко, В.В. Статъенков и В.Ф. Бабинцев, бортинженеры; Е.Б. Кладовщиков и Н.И. Шевцов, бортрадисты; Е.И. Федоров и В.П. Мынин, бортмеханики; В.Г. Гущин, экспериментатор; А.В. Стрельникова, спортивный комиссар ЦАК СССР. Кроме 17 членов экипажей, экспедиция включала еще 24 человека, из которых авиационных специалистов было немного. Зато замполит, главбух, начальник штаба, корреспонденты и «свадебные генералы» наличествовали.

## «КРУГОСВЕТКА» Ан-124

Участники перелета прошли занятия и специальные тренировки по действиям в экстремальных ситуациях: на воде, в пустынной местности, в Арктике и Антарктиде. Запаслись и средствами спасения. О своем местонахождении над сушей в ходе перелета нам следовало докладывать через каждый час, над водой — через полчаса.

В Мельбурне в дежурном режиме будет находиться второй самолет Ан-124 с запасным двигателем и аварийно-спасательным оборудованием. Привлечены также международные средства связи и спасения. В общей сложности для поисково-спасательного обеспечения на всем протяжении маршрута были задействованы более 70 самолетов и вертолетов, десятки морских судов.

Когда к перелету все было готово, вдруг выяснилось, что Австралия не очень-то хочет принимать советских военных. В конце концов, это уладили, за претив членам экспедиции появляться в форме.

24 октября 1990 года наш «Руслан» вылетел с аэродрома Чкаловский и, совершив промежуточную посадку в аэропорту Петропавловска-Камчатского, отправился в Мельбурн. Там утрясли все нюансы перелета, и экспедиция пополнилась еще несколькими участниками, включая 12-летнего Сашу Джемизе. Участие в перелете этогомышленого мальчугана было одним из условий его отца.

В Мельбурне на самолет нанесли эмблемы фирм-спонсоров. Кроме того, были изготовлены печати. Ими штамповали конверты, в основном наши фирменные, которые потом предприимчивый Джемизе продавал по три доллара за штуку.

1 декабря, в день начала «кругосветки», в Мельбурн прилетел второй военный «Руслан» (сер. № 06-02) ВТА, которому предстояло во время полета нашего Ан-124 находиться в дежурном режиме. На борту второго самолета был запасной двигатель, который, кстати, так и не пригодился. Да и вообще, за время кругосветного перелета на «Руслане» не случилось ни одного отказа.

Вылетел «Руслан» вечером, в 21.00 по местному времени. Самолет, взяв курс в Антарктиду, медленно проплыл над вечерним Мельбурном. Стартовали мы в Австралии не только из-за местных спонсоров. Этот этап маршрута самый трудный: он менее насыщен средствами связи и спасения, почти нет аэродромов для вынужденной посадки, да и по дальности наиболее протяженный — надо лететь без посадки почти 18 часов.

В южном полушарии первый день лета, погода отличная, видимость настолько четкая, что можно легко различить морские суда, извилистые островные берега, белую полосу прибоя. Через 2 часа на связь вышли советские антарктические станции «Молодежная» и «Восток». Приветствовали нас и другие антарктические станции: немецкая «Георг



Форстер», индийская «Майтри», американская «Мак-Мерд». Через 8 часов полета — под крылом Южный полюс. «Руслан» проходит его на высоте 9650 м со скоростью 810 км/ч, круто разворачивается и берет курс на Рио-де-Жанейро. Происходит первая смена экипажа.

Через 17 часов 40 минут наш самолет приземлился в Рио-де-Жанейро, где залили 200 т топлива. Правда, вместо отведенных по договору 2 часов заправлялись на 23 минуты дольше, так как топливная система «Руслана» не воспринимала подаваемого давления. Аэродромные специалисты рассказали нам, что Boeing 747 во время выполнения рекордного полета они заправили за 1 ч 20 мин, так как у него топливная система была специально доработана под высокое давление. Повышенный интерес вызвал и «дедовский» способ заправки нашего самолета маслом — с помощью ручного насоса. От неприятных расспросов увиливали: не понимаем, мол, а переводчик отлучился. Как им было объяснить, что самолет современный, а средства заправки... Время подготовки «Руслана» к вылету мы старались максимально сократить, поскольку в зачетное для рекорда время входили и стоянки на земле.

Следующее приземление произвели уже в Африке. Сев в Касабланке, установили первый рекорд — скорости полета от полюса до экватора. В аэропорту самолет встречали посол СССР в Марокко и советский военный атташе, который обещал отправить соответствующие телеграммы в ФАИ и ЦАК СССР, но так этого и не сделал. В Касабланке за 2 ч 42 мин мы заправили Ан-124 «под завязку» — взяли на борт 220 т топлива, предполагая, что Петропавловск-Камчатский по погодным условиям может нас не принять. Так оно и случилось.

Уже на подлете к Северному полюсу стали поступать сообщения, что бушует метель. Полосу в Петропавловске-Камчатском занесло так, что к прилету «Руслана» ее никак не расчистить. Единственным местом, согласившимся принять наш самолет, был аэродром в приморской Воздвиженке. Этой воинской частью ранее командовал Лев Козлов. Там за десять часов до прилета «Руслана» на расчистку ВПП от полутораметрового слоя снега были брошены все силы. Приняли решение садиться на воздвиженском аэродроме, хотя полоса здесь была короче, чем предписанная РЛЭ для взлета «Руслана» с максимальным весом. Прилетели туда в три часа ночи, но, несмотря на это, встречала наш самолет вся Воздвиженка. После теплой Африки вышли мы почти на 30-градусный мороз. К здешней погоде был явно не готов менеджер фирмы Джемирзе. Нашли для него какую-то телогрейку и выдавшую виды ушанку. В этом наряде он бегал с долларами в руках, не зная, кому их отдать за прием и заправку самолета. В местах наших предыдущих посадок, прежде всего, нужно было за все заплатить, и только здесь, в СССР, нас принимали бесплатно. Полная заправка «Руслана» длилась 3 часа 38 мин, так как заправщики на базе в Воздвиженке были малоемкими.

Экипаж под командованием опытного летчика-испытателя Ю. Ресницкого от-

лично выполнил взлет в заснеженной морозной Воздвиженке и направил наш самолет к Австралии через точку на экваторе 180 градусов. Правда, были опасения, что не очень дружелюбные в то время Южная Корея и Япония не разрешат полет по кратчайшему маршруту. Однако обошлось.

4 декабря 1990 года в 21 ч 30 мин «Руслан», обойдя грозы и тайфуны над Тихим океаном, возвратился в Мельбурн. Трансконтинентальное кольцо замкнулось! Встречали самолет тепло. Присутствовали посол СССР, экипаж второго «Руслана» и многочисленное семейство Джемирзе — семеро братьев.

Завершилась моя работа на борту. Для каждого этапа перелета необходимо было рассчитать взлетный вес самолета, учитывая длину ВПП и условия взлета, количество заправляемого топлива и составить профиль полета. В воздухе через каждые 30 мин нужно было фиксировать по БСТО показания параметров полета: скорость, высоту, температуру наружного воздуха, режим работы двигателей, расходы топлива и др. При пролете каждой контрольной точки маршрута через секунду записывались координаты (долгота и широта) по показаниям навигационного комплекса. Кстати, на Южном полюсе показания этого комплекса прыгали, так как в нем были запрограммированы координаты Северного полюса.

Далее следовало оформить соответствующую документацию и направить ее в ФАИ, а это непросто, ведь порой установить рекорд легче, чем его зарегистрировать. Тем более что полет вокруг Земного шара в СССР выполнялся впервые, и проконсультировать по оформлению рекордов никто не мог. До этого все подобные отчеты оформлялись в ЛИИ на французском языке, мы же впервые сделали отчет на английском.

«Руслан» преодолел 50005 км за 72 ч 17 мин 15 сек, из которых на земле пребывал 8 ч 42 мин. Был зафиксирован ряд наивысших достижений, семь из которых впоследствии признаны мировыми рекордами, в том числе, скорость полета

вокруг Земного шара через оба полюса — 690 км/ч.

Подводя итоги этого кругосветного перелета, руководитель экспедиции Л.В. Козлов подчеркнул, что успешно проведены испытания самолета Ан-124 в длительном (более 3 суток) безостановочном для техобслуживания полете. Сверхдальний маршрут над акваториями всех мировых океанов и безориентирной местностью Антарктики и Арктики, в жару и мороз (над Южным полюсом было зафиксировано  $-68^{\circ}\text{C}$ ), в условиях гроз, тайфунов и пурги был преодолен без единого отказа. Даже двигатели Д-18Т, которые, случалось, еще капризничали в эксплуатации, на этот раз не дали ни одного сбоя. Наш воздушный гигант показал высокий уровень надежности, а экипажи получили бесценный опыт работы на международных трассах, над водной поверхностью, на всех широтах южного и северного полушарий. Навигационный комплекс самолета Ан-124, над совершенствованием которого долгое время работали антоновцы совместно с разработчиками, был опробован в безориентирной местности и показал надежность.

Возвращались мы домой через Сингапур, Мадрас и Дубай. Приземлились в Чкаловском полные впечатлений от уникальной экспедиции и с благотворительным грузом на борту. Мэрия Мельбурна, российская и украинская диаспоры Австралии, «Фонд помощи детям Чернобыля», «Русский дом» и другие организации собрали более 100 т подарков: медицинское оборудование и лекарства, фрукты, мед, детские игрушки и прочее. Впоследствии все это было переправлено в Киев, Ленинград, Гомель, Брянскую область и другие места, указанные спонсорами.

Всего на счету «Руслана» 30 мировых рекордов. К чести создателей этого уникального самолета рекорды, как и весь многолетний опыт его успешной эксплуатации, свидетельствуют о незаурядных возможностях Ан-124. □

Подготовила Т.И. Кузнецова



Участники кругосветного перелета на «Руслане». Четвертая справа — А.В. Стрельникова. Мельбурн, 4 декабря 1990 г.

Participants of Ruslan's around-the-world flight. Forth from right are A.V. Strelnikova. Melbourne, December 4, 1990





# Мне сверху видно все...

Возможность «отодвинуть» линию горизонта во все эпохи была главнейшим фактором успеха для военных моряков. Настоящая революция произошла, когда место марсовых занял радиолокатор. Морские сражения Второй мировой дают массу примеров, когда, благодаря наличию РЛС, вовремя поднятая с авианосца группа истребителей коренным образом меняла исход боя. Однако даже в те времена значительная скорость приближения цели оставляла считанные минуты на ответную реакцию. Жизненно важной задачей стал «запуск» локатора в небо.

Не удивительно, что именно американцы создали первый корабельный комплекс дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО), которым стал AD-3W на базе палубного штурмовика Skyraider. Самолеты этого назначения постоянно развивались, достигнув своего совершенства в образе двухмоторного E-2C Hawkeye. Но использование таких машин сдерживалось размерами палуб. Первыми это ощутили британцы, которые в 1970-е гг. вывели классические авианосцы из состава ВМС, заменив их кораблями, оснащенными авиатехникой вертикального взлета и посадки. Функцию «глаз флота» планировалось переложить на вертолеты\*. Однако в ходе боев за Фолклендские острова в 1982 г. они еще не поступили на вооружение. Лишенная дальнего радиолокационного прикрытия британская морская группировка понесла тяжелые потери.

Развитие палубных средств дальнего обнаружения пристально изучали в СССР, где в начале 1980-х гг. было принято

решение о создании перспективного корабельного комплекса ДРЛО на базе вертолета. Планировалось, что он сначала будет базироваться на уже существовавших тяжелых авианесущих крейсерах типа «Киев», а позднее и на более тяжелых перспективных кораблях, на которых дополнит палубные самолеты ДРЛО. На тот момент советский авиапром мог предложить заказчику лишь одну, подходившую для решения таких задач платформу — палубный транспортно-боевой вертолет Ка-29 (исходное обозначение — Ка-252ТБ. См. «АиВ», № 5'2012). На этапе НИР эта тематика получила наименование Ка-252РЛД\*\*. Активные работы по новой машине развернулись с 1985 г. Поскольку новый вертолет по задачам и оборудованию существенно отличался от исходной машины, позже он получил собственное обозначение Ка-31.

В 1986 г. были утверждены эскизный проект и полномасштабный макет вертолета. Началось рабочее проектирование, а затем постройка опытных экземпляров. Для двух летных прототипов использовали находившиеся на Ухтомском вертолетном заводе им. Н.И. Камова (ныне ОАО «Камов») недостроенные планеры вертолетов Ка-29 (сер. №№ 03Д1 и 03Д2). Позже, перед началом летных испытаний, на них нанесли голубые бортовые номера 031 и 032.

\* Первый подобный комплекс был построен на базе вертолета-амфибии Sea King.

\*\* РЛД — радиолокационный дозор.



Первый и второй прототипы Ка-31  
The first and second Ka-31 prototypes



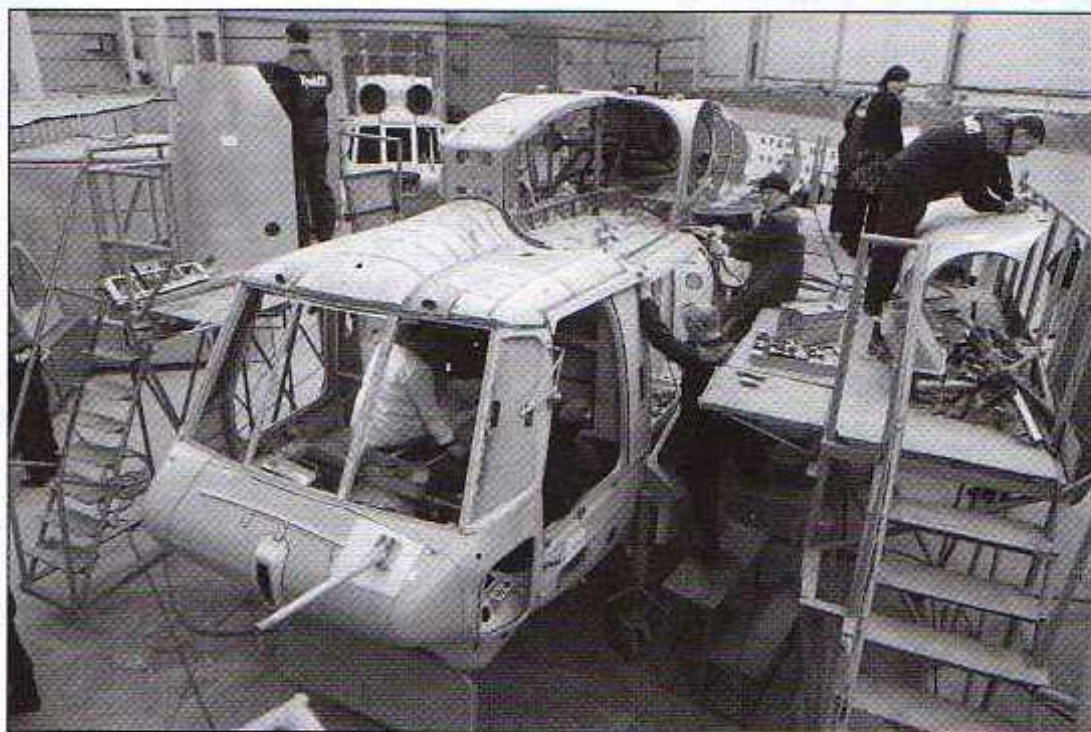
Главная задача Ка-31 — обнаружение низколетящих воздушных целей, включая противокорабельные ракеты (ПКР), и надводных целей в любое время суток, в простых и сложных метеоусловиях. Для этого вертолет оснастили комплексом, включавшим радиолокационную станцию на твердотельных элементах, работавшую в дециметровом диапазоне волн. Информация о целях в автоматическом режиме по телекодированному каналу связи передавалась на пункты управления. Вращающуюся на 360° антенну с фазированной решеткой разместили под фюзеляжем. Поскольку она имела значительные размеры, то в нерабочем положении складывалась. Чтобы стойки шасси не мешали вращению антенны, их доработали: основные опоры сделали подтягиваемыми вверх, а передние — убираемыми вдоль по полету в обтекатели. Для обеспечения значительных потребностей комплекса в электроэнергии, вертолет оснастили энергоузелом с мощной ВСУ, которую установили за главным редуктором. Еще одним отличием Ка-31 от Ка-29 стали дополнительные топливные баки, размещенные в удлиненных наплывах фюзеляжа за кабиной экипажа.

«Мозг» нового вертолета — специальный комплекс Е-801 «Око» разработал Горьковский НИИ радиоэлектроники (ныне Нижегородское НПО «Вега»). Комплекс позволял обнаруживать воздушные цели типа истребитель на удалении в 100–150 км и надводные цели типа патрульный катер на удалении в 250 км. Он обеспечивал одновременную работу по 20 целям.

Пилотажно-навигационный комплекс вертолета разработало Саратовское КБ приборостроения. Кроме стабилизации полета машины с вращающейся антенной, он обеспечивал поддержание заданных параметров курса и высоты полета, полет по заданному маршруту, автоматический заход на посадку и зависание на высоте 25 м над ее местом.

Первый полет Ка-31 состоялся в 1987 г., а в течение следующих трех лет прошли его Госиспытания. Одновременно велась подготовка к серийному производству вертолета на Кумертауском АПО (ныне ОАО «Кумертауское авиационное производственное предприятие» или КумАПП). Развал СССР кардинальным образом сказался на судьбе Ка-31. Обвальное снижение финансирования программы, снятие с вооружения крейсеров типа «Киев» и прекращение строительства авианосцев привели к тому, что интерес к Ка-31 со стороны заказчика существенно снизился. Тем не менее, после длительных испытаний и доводки вертолет в 1995 г. был все-таки принят на вооружение авиации ВМФ России. В серийное производство его так и не передали, а существовавшие два экземпляра предполагалось базировать на единственном российском ТАКР «Адмирал Кузнецов» и БПК класса «Современный».

В 1999 г. программу Ка-31 неожиданно реанимировали. В том году был подписан контракт на сумму 207 млн. USD, предусматривавший поставку ВМС Индии 9 таких машин для комплектации переоборудованного ТАКР «Адмирал Горшков» (ныне «Викрамадитья»). В результате серийное производство Ка-31 в Кумертау все-таки стартовало. Дебют вертолета в Индии состоялся 16 мая 2001 г., а полностью индийский контракт был выполнен к концу 2004 г. О подробностях службы вертолета в условиях южных широт почти ничего не известно. Однако косвенным доказательством того, что камовское изделие пришлось ко двору, стало подписание в 2009 г. дополнительного контракта еще на 5 таких машин. Чтобы увеличить время барражирования вертолета, индийцы планируют оснастить свои Ка-31 системой



**Сборка Ка-31 на КумАПП**

*The Ka-31 assembly at Kumertau Aircraft Production Enterprise*



**Выкатка из ангара индийского Ка-31. 10 февраля 2006 г.**

*Indian Ka-31 is rolled out a hangar. February 10, 2006*



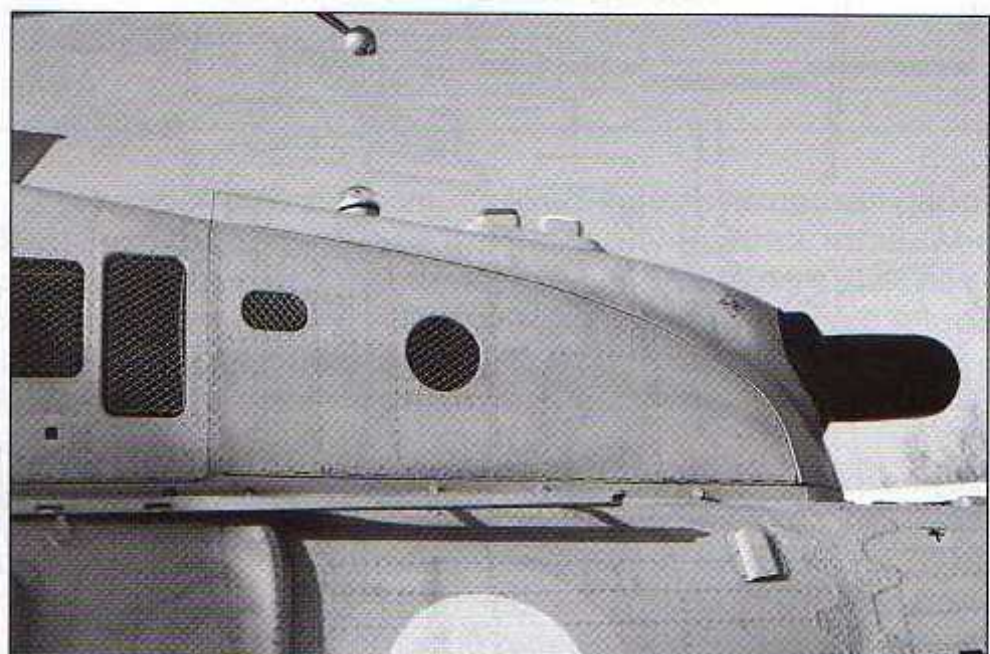
**Новейший российский Ка-31Р. Лето 2012 г.**

*The newest Russian Ka-31P. Summer 2012*



**Кабина экипажа индийского Ка-31**

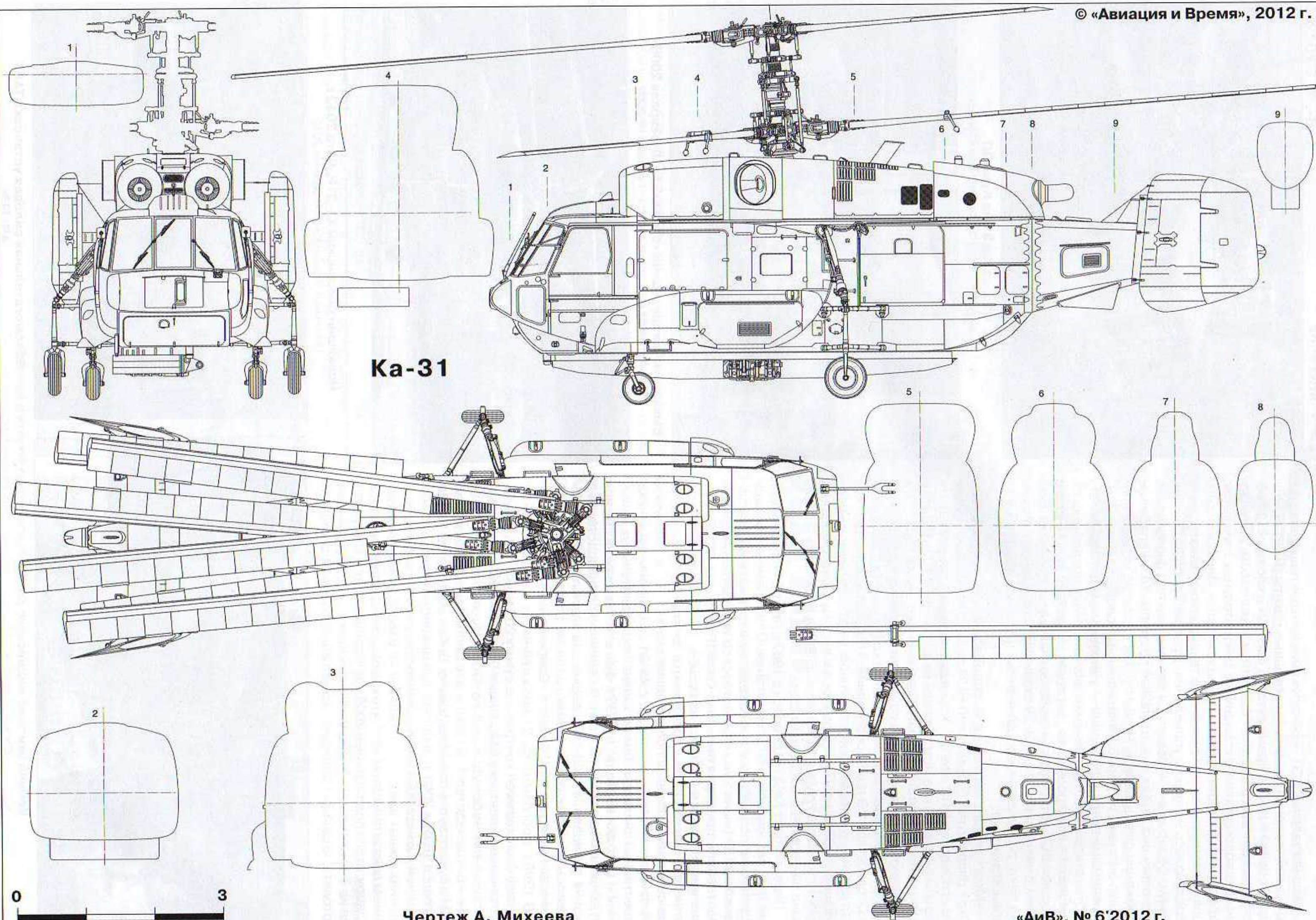
*Cockpit of Indian Ka-31*



**Вспомогательная силовая установка ТА8К**

*APU TA8K*





Ка-31

Чертеж А. Михеева

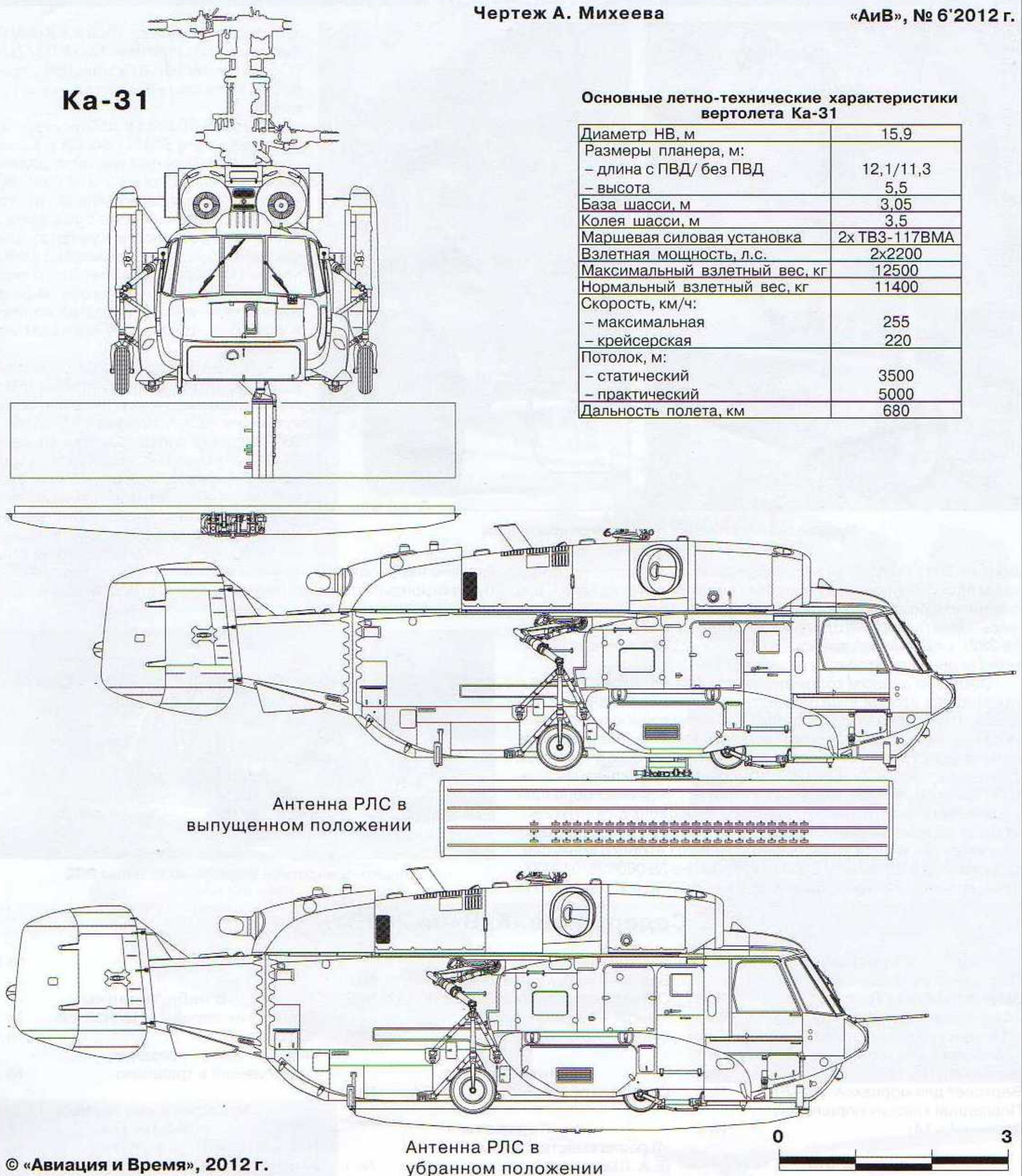
«АиВ», № 6'2012 г.



## Ка-31

## Основные летно-технические характеристики вертолета Ка-31

Диаметр НВ, м	15,9
Размеры планера, м:	
– длина с ПВД/ без ПВД	12,1/11,3
– высота	5,5
База шасси, м	3,05
Колея шасси, м	3,5
Маршевая силовая установка	2х ТВ3-117ВМА
Взлетная мощность, л.с.	2х2200
Максимальный взлетный вес, кг	12500
Нормальный взлетный вес, кг	11400
Скорость, км/ч:	
– максимальная	255
– крейсерская	220
Потолок, м:	
– статический	3500
– практический	5000
Дальность полета, км	680



© «Авиация и Время», 2012 г.

дозаправки в воздухе с телескопической штангой-топливоприемником. В качестве танкера будут выступать транспортные вертолеты.

Проявили интерес к Ка-31 и военно-морские силы КНР. В рамках программы развития китайского флота возникла острая потребность в «летающих радарах» палубного базирования. Был подписан контракт на постройку 9 вертолетов, первый из которых был поставлен заказчику в ноябре 2010 г.

После «лихих девяностых» Россия в который раз за свою историю начала восстановление былого военного величия. Коснулись новые веяния и героя нашего рассказа. Однако бортовой комплекс Ка-31, ушедший корнями в далекие 1980-е гг., уже не соответствовал требованиям времени. Нельзя сказать, что разработчик забросил свое детище. По информации сайта

<http://alexeyvo.livejournal.com>, опытно-конструкторская работа (ОКР) по модернизации Ка-31, получившая название «Очертание-1», велась ОАО «Камов» еще с 1990-х гг. Для обозначения создаваемых в ее рамках вертолетов в различное время применялись обозначения «03Д2», старое Ка-252РЛД и Ка-31Р. Вертолеты этой модификации получили на вооружение новый комплекс БКС-252.

Параллельно шла ОКР «Горьковчанин» по разработке вертолета «23Д2» (в различных материалах ОАО «Камов» фигурируют также обозначения Ка-252СВ, Ка-31СВ и Ка-35) для нужд Сухопутных войск с радиотехническим комплексом разведки наземных целей Л-381. Согласно данным журналиста и исследователя истории послевоенной советской авиации Петра Бутовского, летные испытания вертолета «23Д2» (белый





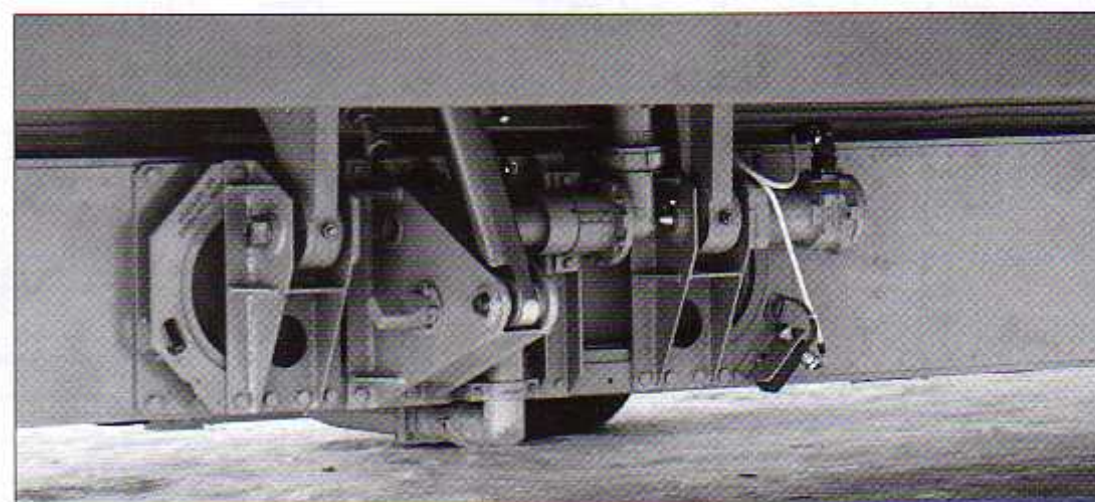
Левая основная и левая передняя опоры шасси  
Portside main and portside nose landing gear



борт. № 231) были начаты в ноябре 2004 г. Сам вертолет представлял собой переоборудованный первый прототип Ка-31. Его внешняя особенность — «армейский» камуфляж. С 2006 г. начались испытания и второго экземпляра Ка-31 (белый борт. № 232), модернизированного в вариант «23Д2». Более подробные сведения по этой программе пока отсутствуют.

Согласно данным годовых отчетов ОАО «Камов», в 2009 г. проводился второй этап совместных летных испытаний (СЛИ) опытного образца вертолета «03Д2» при его корабельном базировании. При этом отсутствует ясность, какой именно вертолет в них задействовали — вновь построенный, либо в очередной раз переделанный один из прототипов. Еще до окончания этих СЛИ были объявлены тендеры на поставку серийных образцов корабельных вертолетов РЛД. Итоги первого конкурса за № 290-2038 от 26 ноября 2007 г. неизвестны, и скорее всего контракт заключен так и не был. Согласно условиям второго конкурса, объявленного 28 августа 2008 г. (извещение № 080828/012437/155), предполагалась поставка двух Ка-252РЛД в 2009–10 гг. По

активно необходим Вооруженным силам России, поэтому его будут строить и совершенствовать далее. Не исключены и дальнейшие экспортные перспективы этой машины. □



Опорно-поворотное устройство антенны РЛС  
Radar rotary unit

## Содержание «АиВ» за 2012 г.

### Монография

- Последний из «кошачьего» семейства. (F-14 Tomcat) № 1  
«Летающий карандаш». (Do 17) № 2  
«Призрак» холодной войны.  
«Канберра» для Дяди Сэма. (B-57) № 3  
Вершина. (Ла-7) № 4  
Вертолет для морпехов. (Ка-29) № 5  
Последний классик поршневого  
эпохи. (Ил-14) № 6

### Авиасалон

- «Суперджет» — 2012 № 2  
Начало большого пути? (MA60/600) № 4  
Мне сверху видно все... (Ка-31) № 6

### Аэроархив

- На руинах Великого и Могучего № 1, 3–6  
Затупившиеся мечи японских  
самураев № 1–4  
Политика против самолета. (Як-30) № 2  
Из Англии в Австралию:

дальше уже некуда.

- Большие воздушные гонки 1934 г. № 2  
Остался невостребованным. (Як-32) № 3  
«Вега» — первая звезда  
фирмы «Локхид» № 5

### Авиаэкзотика

- Отвергнутое изящество. (F-107A) № 4

### Портреты

- «Я росла вместе с фирмой...».  
(Е.А. Шахатуни) № 1  
Антонио Ариас. Один из асов  
Испанской войны 1936–39 гг. № 5

### Глазами очевидца

- Два эпизода из биографии  
«Руслана» № 4  
Герои Великой войны.  
Памяти военного летчика поручика  
Навроцкого № 5  
Первый полет «Руслана» № 6

- Кругосветка «Руслана» № 6

### В небе Украины

- Полтавские летчики в Чернобыле № 2  
«Си Бриз-2012» № 4  
«Авіасвіт-XXI» — праздник,  
переходящий в традицию № 5

### Авиация в локальных конфликтах

- Разрывы бомб под звуки танго № 1  
Авиация ливийских повстанцев  
в гражданской войне № 3

### Домашний авиамузей

- Львовский фестиваль  
стендовых моделей № 6

### История одного экспоната

- Возрожденный штурмовик № 3  
Легендарный самолет  
Ту-104 СССР-Л5415 № 5

**Напоминаем!** Журнал «Авиация и Время» можно круглый год выписывать на любом почтовом отделении Украины, России, Беларуси и Казахстана.

**Нагадуємо!** Журнал «Авиация и Время» можна передплатувати протягом усього року на будь-якому поштовому відділенні України, Росії, Білорусі та Казахстану.

подписной индекс

**22792**

ПЕРЕДПЛАТНИЙ ІНДЕКС





А. Михеев

Второй опытный экземпляр  
Ка-31 в ходе испытаний.  
Вторая половина 1980-х гг.  
*The second experimental Ka-31  
during the tests.  
The second half of the 1980s*

Опытный вертолет «23Д2».  
Зима 2009 г.  
*The experimental «23Д2» helicopter.  
Winter 2009*



А. Зинчук



Ка-31 авиации ВМС КНР. 2011 г.  
*Ka-31 of Chinese People's Liberation  
Army Navy. 2011*

chinesemilitaryreview.com

Ка-31 перед передачей  
в состав ВМС Индии.  
Апрель 2003 г.  
*Ka-31 of the first batch before  
delivery to the Indian Navy.  
April 2003*



А. Михеев



# 30 лет самолету Ан-124 «Руслан»

Фото В. Кобы



На фото: Ан-124-100 авиакомпании «Авиалинии Антонова» выполняет взлет из аэропорта «Киев-Антонов». 1 октября 2010 г.

24 декабря 1982 г. с аэродрома Святошин в Киеве впервые взлетел тяжелый военно-транспортный самолет Ан-124 «Руслан». Экипаж возглавлял Заслуженный летчик-испытатель СССР В.И. Терский.

На авиазаводах в Киеве и Ульяновске было построено 56 самолетов, включая опытную машину и экземпляр для статических испытаний. Сегодня «Руслан» эксплуатируется в 6 авиакомпаниях в четырех странах мира, а также в ВВС России. Разработчик, ГП «Антонов», ведет дальнейшее совершенствование самолета. Планируется возобновление его серийного производства.