

38 лет со дня первого международного полёта Ил-86

38 лет назад, а точнее 03.07.1981г. состоялся первый международный рейс самолета Ил-86 по маршруту Москва (Шереметьево) – Берлин (Шёнефельд). К сожалению и для средств массовой информации и для авиационной общественности России эта юбилейная дата осталась совершенно незаметной. Я специально прошерстил Интернет и, особенно, популярные авиационные сайты: avia.ru, АЕХ.ru, aviaport.ru – увы, нигде ни слова, также как и в ежедневных изданиях.

Аэрофлот тоже не вспомнил, хотя и при Окулове и при нынешнем гендиректоре отмечали и 15-летие и 25-летие с начала международных полётов на Ил-86. За Аэрофлот обидно, всё-таки мы - ЦУМВС всегда и во всём были первыми и первыми в стране на первом советском аэробусе Ил-86 выполнили первый международный рейс Аэрофлота Москва-Берлин. Это было потрясением для всей мировой общественности.

Итак, 03.07.1981г. ночью, за 5 час. до вылета я, начальник участка самолетов Ил-86 ЦУМВС, прибыл в аэропорт Шереметьево-2, зная и понимая, что через несколько часов нам предстоит выполнить первый в истории ГА России международный рейс Москва-Берлин (Шенефельд). Самолет ещё не был поставлен с телетрапу. Зайдя в вагончик рабочей смены на перроне я обнаружил почти всю смену спящей в сидячем положении. Пришлось покомандовать, растолкать всю смену и приказать им заняться делом.

Оба самолета RA-86009 и RA-86010 – основной 86009 и резервный - 86010 были уже поставлены к телетрапам, но работы на них ещё не проводились. Точнее на 86009 копошились спецы, что-то у них не ладилось. Подошёл, спросил – что-то не выходило с системой ЭСУД (электронная система управления двигателем) и они пытались её наладить. Приказал продолжать работу, но по рации потребовал поменять самолет, т.е. основным пойдёт резервный борт 86010, так как по опыту знал, что с ЭСУД проблема долгая. Крики прибористов, что они все сделают, меня не убедили, приказал менять самолет. Я оказался прав – в тот же день мы вернулись из Берлина, а прибористы за целый день дефект так и не устранили.

Дал команду в ПДО и ПДС на замену самолета – поднялся крик на всю АТБ, самолет-то 86009 был основной, на Берлин, пришлось сказать, что тут я за всех все решаю и знаю, что делаю. Это конечно круто – крутится огромная машина спецслужб по обслуживанию основного борта и вдруг один единственный человек приказывает его менять. Хорошо, что борты стояли рядом, закрутилась работа на перроне – стали снимать спасжилеты с основного, для перевозки их на резервный, завозить салфетки на подголовники, заново подметать самолет, перегружать бортпитание. Через 1 час, приехал на работу А.Р. Пащенко - начальник АТБ, спросил, почему замена самолета, я ему все объяснил, он покричал, что наверняка задержим рейс, я убедил его, что все идет по плану и рейс отправится вовремя. По иронии судьбы, на этом же рейсе вылетала техбригада во главе со мной, потому как на первом рейсе всякое могло случиться, поэтому бригада была полной - 6 человек (каждый человек по специальности и я – 7-ой, её руководитель). Самолет был полный, человек 330-340, поэтому мы расположились на буфетных ящиках

в вестибюле второго салона на первой палубе, где нас никто из пассажиров не видел, хотя девчонки спускались по делам. Но мы им не мешали. Кстати, Александр Родионович Пашенко перед вылетом мне объявил, что я молодец, вовремя заменил самолет и не сорвал вылет, за которым следил не только министр ГА – Борис Павлович Бугаев, но и все члены Политбюро. Представляете, какая моральная нагрузка ложилась на плечи всех наших начальников, но нам об этом предстояло только догадываться. КВС был Константин Мишустин, но мы с ним увиделись только в Берлине, после посадки. Кстати, перед посадкой в Берлине самолет на глиссаде вдруг пошел вверх. После Мишустин рассказал, что все было нормально, просто хотелось над Берлином круг сделать для пассажиров, основная часть которых была из ФРГ и Западного Берлина. Но никто особого внимания на это не обратил. А уж что делалось во время полета – пассажиры пели, кричали, танцевали по всех проходах самолета – веселье продолжалось весь полет, до самого Берлина. Вот надо же, летая над Берлином и его окрестностями, я и подумать не мог, что всего через 2 года (летом 1983г.) я буду в этом городе работать сначала инженером Представительства, а потом 4 года и Представителем Аэрофлота в аэропорту. Слава Богу, сели наконец в а/п Шёнефельд, подрулили к вокзалу и встали. В сравнении с громадой самолета, здание а/п Шёнефельд казалось совсем небольшим и я не представлял себе, как через некоторое время, буквально через год, буду руководить всем составом представительства Аэрофлота в в этом аэропорту.

В Берлине пассажиров выгрузили, но подъехало три автобуса Икарус из которых в самолет загрузили сотрудников а/к Интерфлюг (мы остались на земле) и борт Ил-86 загрузившись взлетел из а/п Шенефельд и стал летать над ГДР. Мы – техбригада не полетели, так как знали, что минут через 30 наш аэробус снова приземлится с Шенефельде. Так оно и случилось. После посадки начался осмотр самолета – приходили таможенники, пограничники, служба перевозок, летчики, персонал наземных служб, грузчики и многие другие. Более 1000 человек персонала Интерфлюга посетили наш самолет в этот раз. Приходилось отвечать на десятки вопросов, на это была уж наша работа. Кстати весь состав Интерфлюга, включая пилотов, остался доволен самолетом и его характеристиками. У нас в ЦУМВС ходили слухи, что немцы (ГДР) хотели бы приобрести такие самолеты, чтобы летать по всему миру, но не сошлось в цене, как нам говорили. Хотя, скорее всего из-за того, что самолетов было еще очень мало и сначала надо было обеспечить самих себя. Кстати, никого других, мы этими самолетами так и не обеспечили, хотя сами летали вплоть до Америки и Австралии.

В Шёнефельде началось обслуживание самолета, дозаправка его топливом. Обратное тоже летело около 300 пассажиров наши и немцы – все были приятно удивлены. Обратный полет прошел также успешно, в Шереметьево приземлились нормально. С этого момента самолеты Ил-86 начали летать в Берлин регулярно каждый день (утренний рейс СУ-111/112) с бригадой на борту. Но, как показала практика, помощь членов бригады в Шенефельде так ни разу и не понадобилась. Кстати, после первого полета одна из американских корреспонденток написала в своей статье, что наконец Советский Союз получил мощное средство доставки своих войск в любую точку мира. Ну каждый пишет в силу своих должностных обязанностей. Хотя, честно сказать, после этого полета к нам приезжали конструкторы из ОКБ им. Ильюшина и прикидывали, сколько человек наш аэробус сможет взять на борт. Получалось, что с размещением кресел на поддонах в переднем и заднем багажнике можно было взять на борт ещё около 90 человек с

амуницией. То есть, таким образом, общая загрузка на борт военных составляла $350+90=440$ человек. Т.е. 5 самолетов вполне могли одновременно перевезти порядка 2200 человек. Все эти прикидки позволили уже наступившей осенью перевозить для замены в ГДР и другие страны социалистического блока на одном рейсе порядка 440 человек – замена демобилизованных солдат, служивших в ГДР. Это позволяло высвободить для этих целей 2 Ил-62 и один Ту-154 при замене наших демобилизованных солдат в ГДР. Кстати, на солдатских перевозках мне приходилось бывать уже в должности Представителя Аэрофлота – впечатляющее зрелище!

Действительно, через 3 встроенных трапа в течение 10-15 мин. выгружались 350-400 солдат в полной боевой готовности. Недаром одна из американских корреспонденток после нашего показа самолета в а/п Берлин написала в своей газете, что Советский Союз получил в руки мощное средство доставки своих солдат в любую точку мира.

Обратный полёт также прошел нормально с песнями и плясками иностранных туристов в салоне. С этого дня 2 раза в неделю рейс Су-111/112 Москва-Берлин-Москва выполнялся только самолетом Ил-86 и очень полюбился пассажирам.

А.Н.Черкасов

Начальник участка самолетов

Ил-86 а/п Шереметьево