

**Беспосадочный рейс номер 37 сообщением Москва — Южно-Сахалинск** вместо восьми с лишним часов на этот раз продолжался семь минут. Самолет Ил-62М с бортовым номером 86464 Хабаровского авиапредприятия в 19 часов 35 минут произвел взлет в аэропорту Домодедово. Ничто не вселяло тревоги. Тяжелая машина, а на борту находилось, включая экипаж и детей, 195 человек, нормально набирала высоту.

Прошли отметку 120 метров. Пилот первого класса Анатолий Будник дал команду бортинженеру Олегу Казанцеву убрать закрылки на 15 градусов. Тот взялся за ручку и...

**Рассказывает командир воздушного судна А. БУДНИК:**

— И тут мы почувствовали, что самолет рванулся вправо. Хлопок в хвостовой части. Сработала сигнализация. Сирена! Световое табло! Бортинженер доложил о пожаре третьего и четвертого двигателей. В этот же момент диспетчер службы движения Валерий Ежов вышел с нами на связь: «У вас пожар правого двигателя!»

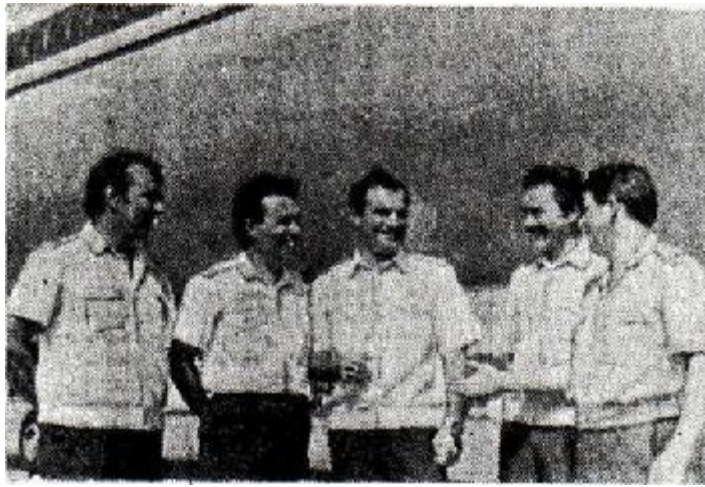
Световая сигнализация показывает: горят два двигателя. Где же выход?

**Рассказывает бортинженер О. КАЗАНЦЕВ:**

— Когда я услышал хлопок и самолет резко дернуло вправо, мне стало ясно, что у нас отказ двигателя. Но определить по приборам в первый момент не было никакой возможности. Потому что, как показали дальнейшие события, вся проводка, которая выдает сигнализацию о критических параметрах работы двигателей на табло, была оборвана. И сигналов никаких не поступало. И обороты двигателя, и температура — все соответствовало взлетному режиму. Только по этим параметрам определить отказ было невозможно. Единственно, когда сработала сигнализация о пожаре четвертого и третьего, в первоначальный момент можно было заметить, что табло четвертой силовой установки загорелось чуть раньше. А эта сигнализация устроена так, что она загорается, а потом блокируется, и табло затем горит постоянно. Так вот, нужно было думать.

**Продолжение рассказа А. БУДНИКА:**

— Выслушав доклад бортинженера, сопоставив его с сообщением диспетчера В. Ежова о том, что горит именно четвертый двигатель, я принял решение выключить четвертую силовую установку. И одновременно начал выполнять заход на посадку с курсом обратным посадочному.



# СЕМЬ МИНУТ РИСКА

Экипаж еще не знал, что в борту зияют две пробоины, что мотогондола третьего двигателя обгорела, но... Они уже были твердо уверены, что эта силовая установка продолжает работать. И не стали ее выключать учитывая информацию диспетчера. Услышав решение командира о посадке с обратным курсом, Штурман А. Францев подсказал, что маневр надо выполнять с левым отворотом. Конечно, всем хотелось побыстрее выполнить разворот, побыстрее достичь взлетно-посадочной полосы. Но штурман сдерживал экипаж: «Рано, рано».

Второй пилот А. Черенков мгновенно заказал систему захода на посадку и позже не забывая напоминать диспетчерам: «А вы привода переключили?»

Активно действовал бортрадист В. Евдокимов. А перед посадкой он не забыл даже прочитать контрольную карту. Такая пунктуальность в столь критической ситуации удивила, некоторых специалистов. Хотя и была она несколько не лишней и давала гарантию, что экипаж в спешке не запамтует выпустить шасси перед приземлением.

Между тем полет продолжался, благо один из аварийных двигателей продолжал работать. И Командир уже обрел уверенность, что они дотянут до полосы. Но вот садиться с таким весом, который в полтора раза превышает допустимые нормы? Бортинженер вспомнил, что

ему в составе других экипажей дважды приходилось совершать аварийные посадки, в том числе однажды — по болезни пассажира. И в обоих случаях удавалось слить лишнее топливо, все заканчивалось благополучно. Но сейчас сливать топливо они не могли.

Командир весь сосредоточился на том, чтобы посадить самолет как можно мягче. Только бы тяжелая машина не развалилась от удара о ВПП! Касание. Реверс, рывок влево. Но командир уже ждал этого рывка, потому что знал: один из реверсионных двигателей разрушен. Анатолий Михайлович смог парировать этот рывок тормозами, рулем поворота. И тормоза, тормоза! Но они были словно смазаны маслом. Самолет продолжал нести по ВПП, на полосу съехали детали двигателей, остановился он, когда до конца полосы оставалось всего несколько метров.

Они доложили о посадке, развернулись, своим ходом срулили с полосы. Попросили, чтобы с ВПП убрали те железки, что продолжали сыпаться из их самолета.

Они вышли на перрон, глянули на свой самолет и... остолбенели. Знали, что двигатели у них не в порядке. Но чтобы настолько!

Вокруг самолета уже собрался народ. Смотрели и не верили своим глазам. С такими разрушениями самолет не может летать. Удивлялись. Поздравляли.

Подошел капитан милиции, протянул кусок металла, еще теплого на ощупь:

— Возьмите, это упало с вашего самолета.

— А где нашли? — поинтересовался бортинженер.

— На даче, — ответил капитан.

— Спасибо, вот это сюрприз!

В инспекции по безопасности полетов, куда экипаж отправился, его ожидал целый букет таких «сюрпризов». Оказывается, все, что сыпалось из самолета, окрестные дачники, люди в авиации сведущие, аккуратно подбирали и несли в аэропорт. Авось, пригодится при расследовании.

— Да, случай уникальный, — так впоследствии оценит происшедшее командир первого летного отряда Хабаровского авиапредприятия И. Смирнов, который принимал участие в работе летной подкомиссии по расследованию этого происшествия — В таких условиях, с такой посадочной массой, на аварийных двигателях... Так никто еще в Аэрофлоте посадку не производил. И, главное, смогли определиться, что было не просто, и правильно, «вычислили» отказавший двигатель. А могли ведь выключить и другой. И тогда катастрофы было бы не избежать. Ясно, что они своими четкими, профессиональными действиями спасли человеческие жизни.

А недавно прошло собрание трудового коллектива летного отряда! На нем решено было ходатайствовать о награждении экипажа высшими наградами.

Домой после этого собрания мы добирались вместе — на троллейбусе. Я спросил у них какое в этом полете было самое неприятное впечатление. Ответили, что, мол, пожарная сирена орет слишком уж неприятным голосом. Здесь, мол, и так все на пределе, а тут еще этот истошный вой.

А как оценивают случившееся? Они ответили, что, кроме всего прочего, спас их безусловно, предыдущий опыт. Опыт того экипажа, что погиб в Шереметьево, в сходных условиях, когда были выключены оба двигателя на взлете, при ложном срабатывании сигнализации.

Да, в летной работе ничто не проходит бесследно. И горький урок одним подарил жизнь другим.

О. БОРИСОВ,  
наш соб. корр.

Хабаровск.

НА СНИМКЕ: слева направо — бортинженер О. Казанцев, второй пилот А. Черенков, командир воздушного судна А. Будник, штурман А. Францев, бортрадист В. Евдокимов.

### ВЫПИСКА

магнитозаписи радиообмена между экипажем ИЛ-62М № 86464 и службой движения Домодедовского ПО за  
16.08.91 г. с 19 час. 23 мин. до 19 час. 46 мин. на частоте 119,7  
(МК 317 правая, на связи у диспетчера СДП 9 ВС)

Время	Абонент	Текст радиообмена
19ч.23м.00с.	Экипаж	Домодедово старт, 86464 на двенадцатой
	Диспетчер старта	86464, Домодедово старт, занимайте РД 13 за бортом
	Экипаж	464, за бортом РД 13
19ч.33м.50с.	Экипаж	464, разрешите исполнительный
	Диспетчер старта	464, ветер неустойчивый 2, исполнительный разрешаю
	Экипаж	464, занимаю исполнительный за бортом
	Экипаж	464, к взлету готов
	Диспетчер старта	464, ждать 30 секунд
	Экипаж	464, ждать
	Диспетчер старта	464, взлет разрешаю
19ч.35м.25с.	Экипаж	464, взлетаю
19ч.36м.44с.	Диспетчер старта	464, пожар четвертого двигателя
	Экипаж	464, пожар четвертого двигателя
	Диспетчер старта	464, ваше решение
	Экипаж	464, захожу с обратным посадочного курса. Выполняю левый разворот, захожу с обратным посадочного курса со 137
	Диспетчер старта	464, понял
19ч.37м.20с.	Экипаж	Прошу обеспечить ..... контроль на посадке 464, выполняю правый доворот на посадочный курс, прошу контроль локатора
	Диспетчер старта	464, понял, выполняйте, зона свободна, посадочный 137 левая, давление 748
	Экипаж	748 установил, 464, выполняю правый доворот на посадочный, прошу локатор
	Диспетчер посадки	464, понял, система работает
	Экипаж	464, привода включены?
	Диспетчер посадки	464, включены, РСР тоже можно
	Экипаж	464, понял, заход по приводам, контроль по локатору
	Диспетчер посадки	464, понял, продолжайте заход
19ч.39м.40с.	Экипаж	464, удаление подскажите до торца
	Диспетчер посадки	464, удаление 14 по обзорному, на посадочном не наблюдаю
	Экипаж	464, понял
	Экипаж	464, прошу подсказать 4-ый разворот
	Диспетчер посадки	464, выполняйте 4-ый, радиальное 14, боковое 2
	Экипаж	464, выполняю 4-ый
	Диспетчер посадки	464, на посадочном наблюдаю, удаление 13 правее 2000
19ч.40м.10с.	Экипаж	464, понял
19ч.40м.30с.	Диспетчер посадки	Бортам внимание, вводится режим радиомолчания, работает 86464
19ч.40м.40с.	Диспетчер посадки	464, удаление 11, пересекаете посадочный
	Экипаж	464, понял
	Диспетчер посадки	464, удаление 10, левее 600
	Экипаж	464, понял, визуально полосу наблюдаю
	Диспетчер посадки	464, удаление 9
	Экипаж	464 понял
	Диспетчер посадки	464, подходите к курсу, удаление 8
19ч.41м.20с.	Экипаж	464 понял
	Диспетчер посадки	464, удаление 6 на курсе подходите к глиссаде
	Экипаж	464 понял
	Диспетчер посадки	464, дальний, на курсе, на глиссаде
	Экипаж	464 на прямой, шасси выпущено, к посадке готов на левую
	Диспетчер посадки	464, посадку разрешаю

	Экипаж	464 посадку разрешили
19ч.42м.10с.	Диспетчер посадки	464, удаление 2 выше 16
	Экипаж	464 понял
19ч.42м.30с.	Диспетчер посадки	464, удаление 500, полоса перед вами
19ч.43м.30с.	Экипаж	464, посадка
	Диспетчер старта	464, посадка 43, выключайтесь
	Экипаж	464, освободить может полосу
	Диспетчер старта	464, разворачивайтесь на 180
19ч.43м.50с.	Экипаж	464 разворачиваемся на 180
	Экипаж ВС, ожидающего взлет на предварительном старте (в данный момент на предварительном находилось 8 ВС)	464, Вы в рубашке родились у вас весь четвертый двигатель разворочен и третий пошел...
	Экипаж	Хорошо, понял
19ч.44м.10с.	Диспетчер старта	464, визуально наблюдаю пламени нет, пожарная машина подъезжает справа сопровождает вас
	Экипаж	Хорошо, понял
19ч.44м.30с.	Экипаж	Тут на полосе куски двигателя, надо будет собрать все железо
19ч.45м.30с.	Диспетчер старта	464, влево освобождайте
19ч.45м.50с.	Экипаж	464, полосу освободил
	Диспетчер старта	464, работайте с рулением 119.0
19ч.46м.00с.	Экипаж	119,0