

Новая жизнь в строю иранских ВВС

Более 140 военных и гражданских иракских самолетов нашли убежище в Иране между 26 и 28 января 1991 г. Иракцы наивно полагали, что они могут разместить самолеты у соседа на период военных действий, а потом забрать их назад – но это оказалось непросто! Иранское правительство объявило эти самолеты компенсацией за ирано-иракскую войну 1980-х гг. Более половины из этих самолетов обрели новую жизнь в Иране, наиболее ценными из них стали 22 Су-24МК и Ил-76.

В первую очередь все Ил-76, а также два Ил-76, переоборудованные в самолеты ДРЛО, были введены в состав ВВС, которые с 1992 г. стали эксплуатировать восемь «транспортников», но затем были вынуждены передать пять машин Корпусу стражей исламской революции (КСИР). Эти пять Ил-76 были отправлены на ремонт в Россию в 1995 г. и возвратились в Иран в 1996 г. В то время все Ил-76 базировались неподалеку от г. Шираз на 7-й ТИБ «Дуран» (Аббас Дуран был высококвалифицированным летчиком истребителя F-4E/D, который базировался на этой базе, в ходе операции «Морварид» в декабре 1980 г. он вместе с тремя другими пилотами уничтожил иракские корабли в Персидском заливе, кроме того, он одержал много воздушных побед). В результате иракская добыча была передана сюда из 3-й ТИБ, где они находились на хранении один-два года. «Дуран» принял две транспортные эскадрильи: 71-ю и 72-ю, принадлежащих 2-му Транспортному крылу, которое было создано в 1968 г., и стало вторым иранским крылом, на вооружении которого поступили Lockheed C-130E Hercules.

Обе эскадрильи этого крыла были сформированы в начале 1970-х гг., когда страна в достаточном количестве получала Hercules, но в 1992 г. все американские транспортники были переданы в 72-ю эскадрилью. А 71-я стала эксплуатировать бывшие иракские Ил-76 и получила название «Чемпионы-тяжеловесы». Значительное число бывших летчиков, штурманов, борттехников, техников, и операторов с C-130 были направлены на Украину для переучивания на новый тип, а летчики отправились в Россию для прохождения тренировки навигации и управлению по приборам на тренажерах. Одновременно группа бывших техников советских ВВС с Украины прибыла в Иран для обучения иранских техников, специалистов по планеру, двигательной установке и электрооборудованию обслуживанию и ремонту самолета.

В 1993 г. 71-я эскадрилья на Ил-76 была объявлена боеготовой, и эскадрилье было поручено осуществлять транспортные рейсы между авиабазами в южном Иране, а именно 4-й ТИБ «Вахдати» в Дезфуле, 5-й ТИБ в Омидиехе, 6-й ТИБ в Бушере и 10-й ТИБ в Шабахаре, а также осуществлять связь этих баз с Ширазом и Тегераном. Кроме этого, Ил-76 и C-130 из Шираза часто проводили учения с 65-й бригадой специального назначения ВС Ирана.

КСИР – второй иранский эксплуатант Ил-76

Кроме пяти Ил-76 в 1995-1996 гг. КСИР получил от ВВС семь штурмовиков Су-25К и два истребителя МиГ-21ПФМ, все бывшие иракские, за исключением двух МиГ-21ПФМ, которые прибыли из ГДР. Ил-76 стали первыми тяжелыми военно-транспортными самолетами КСИР, они были переброшены из Шираза на центральную тегеранскую авиабазу «Кадр» в аэропорту Мехрабада, при этом на них сохранялись старые иракские опознавательные знаки. Перед перелетом бригады из Украины вернули их в летное состояние, что позволило перегнать их на ремонт в Россию, откуда они возвратились в 1996 г. Они впервые использовались в боевой обстановке в 1999 г., когда совместно с бывшими иракскими Су-25К они проводили операции против талибов на востоке Ирана.

В 2000 г. КСИР создал специальный центр по ремонту и обслуживанию на авиабазе Кадр. Компания Pars Aviation Services специализируется на проведении плановых проверок и ремонтов летательных аппаратов российского производства, в основном Ми-17, Су-25, Ан-74 и Ил-76. Центр имеет два ангара, 40 механических мастерских и два специально оборудованных цеха для нивелировки электронного оборудования и приборов. До середины 2000-х гг. в центре прошли переоборудование шесть Ил-76МД ВВС и три КСИР в стандарт ТД, кроме того, в центре проводились плановые проверки Ф1, Ф2 и Ф3 на Ил-76МД и Ил-76ТД. Но на сегодняшний день капитальный ремонт находится за пределами возможностей центра, и в настоящее время после 5000 часов налета их отправляют в Россию, который длится примерно один год.

Происшествия в Иране

Хотя самолеты отправлялись на ремонт в Россию после 2000 часов налета, Pars Aviation и ремонтное подразделение 71-й эскадрильи занималась ремонтом двигателей. Проблемы возникли в начале 2000-х гг., когда иранские Ил-76 столкнулись с непривычно высоким уровнем отказов двигательной установки в воздухе или даже пожаров в ней. Первое происшествие случилось 24 февраля 1991 г. (так в тексте, вероятно, речь идет о 1992 г. – П. 2), когда Ил-76МД КСИР (заводской номер 0073475236, серийный 15-2281) взлетел с 14-й взлетной полосы аэропорта Машхад в сторону Исфахана. Спустя несколько секунд после взлета, двигатель №4 охватило пламя, а система пожаротушения отказала. Пилот бригадир Газеми объявил чрезвычайную ситуацию и поскольку он опасался, что лонжерон крыла может не выдержать, он выбрал полет сквозь кучево-дождевые облака в надежде потушить пожар при помощи водяного пара. Возможно это решение спасло тяжело нагруженный самолет, который перевозил 200 человек, но смог вернуться в Масхад с объятым пламенем крылом. После пожара самолет был списан из-за повреждения крыла, двух двигателей и их пилонов, которые были полностью уничтожены. Он был поставлен на хранение в аэропорту Масхада и постепенно разбирался на запчасти техниками Pars Aviation, которые использовали их и два оставшихся двигателя на других самолетах КСИР.

Хотя происходили и другие происшествия, они имели менее катастрофические результаты, и пострадавшие самолеты возвращались в строй после замены двигателей. Однако подобное происшествие произошло с Ил-76ТД б/н 5-8202 (серийный номер 0073474224), у которого в воздухе также загорелся двигатель, и пожар не мог быть потушен в полете. Повреждения от взрыва в воздухе были настолько тяжелыми, что двигатель упал на землю и серьезно повредил ферму неподалеку от г. Омидиех. Благодаря опытности пилота полковника Б. Намази, самолет успешно смог приземлиться в аэропорту Омидиеха, но осмотр, проведенный инженерами 71-й ТИБ, вынес самолету приговор, который отныне стал «новогодней елкой» для поддержания в строю других самолетов.

В 2008 г. другая группа из 71-й ТИБ вместе с инженерами Pars Aviation заменила поврежденные и недостающие детали за счет разборки другого списанного Ил-76МД (б/н 5-8201). Возникла новая проблема – самолет был настолько поврежден и настолько долго находился без присмотра, что никто не захотел на нем лететь. Но к счастью для иранских ВВС нашелся доброволелец – С. Акбар-Поор, который после нескольких пробежек по аэродрому поднял его в воздух, и привел его в Шираз в одиночку, без штурмана либо какого-либо другого специалиста на борту, где самолет прошел необходимый ремонт, был заново покрашен и возвращен в строй.

Хотя два этих происшествия были очень серьезными, они не привели к гибели людей, что нельзя сказать о двух других катастрофах. В ночь на 19 февраля 2003 г. Ил-76МД КСИР (б/н 15-2280, серийный номер 0073481442) забрал бойцов 41-й дивизии «Саралла» с их базы в Захедане, и должен был их перебросить в Керман, где они должны были принять участие в праздновании исламского праздника Гадир. Как только самолет начал снижение для посадки в Кермане, он разбился в горах Сирч на высоте 3657 м, на 100 м ниже вершины горного пика, что привело к гибели всех 275 человек на его борту, из которых 18 членов экипажа, а остальные – военнослужащие КСИР. Последующее расследование установило, что катастрофа вызвана ошибкой пилота, и она остается самым тяжелым летным происшествием по числу погибших в истории иранской авиации.

Накануне операции «Буря в пустыне» гордостью иракской авиации были самолеты ДРЛО на базе Ил-76, два Багдад (или Аднан) II, и один Багдад I. Из двух Аднан II один был уничтожен на земле на ранних стадиях операции Буря в пустыне, но другому на пару с единственным Аднан I удалось перелететь в Иран на аэродром Кушк-э-Носрат неподалеку от соляного озера Манзариех лежащего к югу от Тегерана, где они и оставались на протяжении двух лет, пока их не перегнали в Мехрабад, где они получили иранскую окраску и новые бортовые номера.

Арднан II б/н YI-ANL, заводской номер 0083484542 получил новый б/н 5-8208 и перелетел в Шираз, где находился на хранении до октября 2006 г., когда его подготовили к перелету в Тегеран. Сотрудники компании Pars Aviation провели осмотр Ф1, а в мае 2007 г. самолет подвергся полному освидетельствованию, после чего был снова отправлен на хранение, на сей раз на стоянку 1-й ТИБ.

Примерно в это время руководство иранских ВВС приняло решение включить самолет в число участников военного парада 17 апреля 2008 г., в результате он снова был приведен в летное

состояние, и самым лучшим пилотам 71-й эскадрильи было доверено провести его на большой высоте. После серии тренировочных полетов и большой шумихе по поводу его важности для иранской системы ПВО, несмотря на то, что ни одна из сложных французских электронных систем не работала, самолет занял свое место в линейке самолетов, направляющихся на парад. Ценность самолета с пропагандистской точки зрения перевешивала любые тактические преимущества от его электронных систем, поэтому с точки зрения режима выделение средств на поддержание его в летном состоянии выглядело оправданным шагом.

В ноябре 2008 г. самолет снова сменил место базирования, но этот раз оказавшись на 7-й ТИБ в Ширазе, где он получил прозвище «Симург» в честь мифического летающего чудовища, у которого было тело птицы, голова собаки и когти льва, настолько большие, что могли схватить слона. Мифотворчество вокруг самого самолета также усиливалось, причем местная пропаганда утверждала, что самолет не только является удачной платформой ДРЛО, но является полностью местной разработкой и оснащен иранскими комплектующими.

На сентябрь 2009 г. был назначен очередной пролет над Тегераном и могилой лидера исламской революции аятоллы Хомейни, на этот раз с целью празднования иранской священной оборонной недели – режим рассчитывал продемонстрировать «Симург» в качестве иранских технологических достижений. За неделю до парада было совершено несколько испытательных полетов и все оборудование на борту работало штатно. В день парада по мере формирования группы самолетов, которая включала F-4E, Boeing 747-131SF, три C-130 72-й транспортной эскадрильи, пилот большого транспортного самолета бригадир С. Акбар-Пуур запросил у аэропорта Мехрабад экстренную посадку, но было поздно. Обтекатель РЛС сломался и столкнулся с килем, управление было потеряно, машина вошла в пике и взорвалась, убив семерых находившихся на борту. Последующее расследование показало, что катастрофа была вызвана усталостными явлениями в крепеже «тарелки» РЛС к фюзеляжу, кроме того, усталостные трещины были найдены и в других частях фюзеляжа. Сообщения в западных СМИ указывали на то, что причиной катастрофы могло стать столкновение между Ил-76 и сопровождающим его истребителем F-5 Freedom Fighter, но это не соответствует действительности. Из-за катастрофы был введен запрет на полеты всех шести летающих Ил-76ТД ВВС Ирана, так как они нуждались в проведении неразрушающих проверок на фюзеляже для поиска подобных усталостных явлений. Первый самолет был допущен к летной работе в январе 2009 г.

На сегодня в составе иранских ВВС имеется два летных Ил-76ТД, а еще один проходит проверку в компании Pars Aviation Services. Ил-76ТД 15-2284 (заводской номер 0033498393) в июне 2009 г. был направлен на ремонт в Россию, спустя 13 лет после прохождения последнего ремонта, и вернулся в Иран в апреле 2010 г. Они летают с авиабазы Кадр, главной базы военно-транспортной авиации КСИР.

Модификации и модернизация Ил-76

Известны только две модификации иранских Ил-76. Первая из них заключается в монтаже системы отстрела инфракрасных ловушек, заимствованных у Су-22, в хвосте самолета. Эта модификация осуществлялась в Ширазе техническим подразделением 71-й эскадрильи при помощи компании Pars Aviation Services, и через нее прошло два самолета, один из которых – б/н 5-8210 остался единственным летающим бортом в 71-й транспортной эскадрилье.

Вторая из известных модификаций была проведена на Ил-76ТД КСИР (б/н 15-2283) с целью превращения его в противопожарный самолет за счет монтажа специального пожарного модуля, спроектированного и установленного Pars Aviation при помощи российских инженеров. Самолет был передан КСИР в августе 2010 г. в первое испытание системы было проведено в аэропорту Дашт-э-Наз 6 февраля 2011 г. Конвертированный самолет может поднимать до 40 тонн воды, которая сбрасывается через грузовой люк.

Права на данный материал принадлежат Перископ.2

Материал был размещен правообладателем в открытом доступе.