

# БУДНИ МИРНЫЕ И ВОЕННЫЕ

В ГОСТЯХ ХОРОШО...

Виктор Николаевич так вспоминает о своей работе на Мадагаскаре:

"Базировались на столичном аэродроме Ивато. Поселили нас в уютной двухэтажной вилле по 2-3 человека в комнате. Сервис хотя и не был навязчив, но жить можно. Имелся даже повар и две уборщицы из местных. Повара, правда, пришлось вскоре перевести в разряд подмастерьев, так как у нас почти все превосходно готовили. Дежурили по очереди на кухне, поэтому стол отличался разнообразием.

Платили нам неплохо по тем временам, и мы на себе не сэкономили. Тем не менее, кроме экзотических продуктов купить там было нечего, страна достаточно бедная.

Работали в интересах министерства обороны (а заодно и лично президента Радираки). Перевозили грузы, людей, иногда военных...

Часто приходилось перевозить гражданское население, так как в отличии от полётов в СССР, там пустыни летать не давали. Попутные перевозки были бесплатные, если не считать небольших взяток, которые местные жители давали мадагаскарским военным, отвечающим за транзит. Поэтому желающих

тель заложить за воротник, через щель в шкафу просовывал хлорвиниловую трубку и "проверял готовность продукта". Правда, по его заявлению, продукт не заслуживал особого внимания. Это оказалось действительно так: даже после перегонки напиток оказался хуже местного рома".

На Мадагаскар лётчиков посылали на три месяца, но потом продлили их пребывание там без малого на год. Когда оставалось свободное от полётов время, знакомились с местными достопримечательностями. Тем более что посмотреть на Мадагаскаре есть на что. Понравился национальный парк в Антананариву, в котором кактусы вырастают с двухэтажный дом, а тысячелетний баобаб поражает своими размерами. Среди множества тропических растений можно увидеть представителей местной фауны, самые интересные из которых - лемуры.

В омывающем Мадагаскар Индийском океане обитает немало удивительных созданий, но водятся там и крупные акулы, порой опасные для человека.

На острове остались и бережно сохраняются дворцы его древних правителей, владения которых здесь до французского завоевания в конце XVIII века.



Вилла в Антананариву, где проживали лётчики.

было всегда достаточно, а багажа ещё больше. Всякий раз приходилось скандалить по поводу попытки перегрузить самолёт".

Во время службы на Мадагаскаре случались курьёзные случаи, о которых В.Н. Алёшин и теперь не может вспомнить без улыбки:

"Особенно интересные полёты начинались в конце ноября - в декабре, когда созревало личи ("китайская слива"). Это плод, похожий на клубнику по форме и цвету, но в плотной оболочке. Вкусом напоминает ассорти из нескольких фруктов. Его экспортировали в Европу и Америку.

Как-то при перевозке личи мы через переводчика наметкнули заказчиком об угощении экипажа этим экзотическим фруктом, имея в виду пару килограммов. Однако уже со следующего рейса радушные хозяева начали отгружать для нас по десятку ящиков. Встал вопрос - куда девать?

Подсказку вскоре получили от жительницы Самбавы по имени "Люба". Родом она оказалась из Донецка, вышла замуж за малагасийца, когда он учился в СССР. Люба угостила нас "личичкой" собственного изобретения и сообщила её рецепт. Возвратившись на базу, поставили брагу из личи, а чтобы она успела созреть, заперли в шкафу, ключ от которого был только у меня. Собирались выставить её на стол через пару месяцев, к 23 февраля. Но когда подошёл срок сливать, обнаружилось, что трети содержимого бутылки уже нет. Проведённое расследование показало, что сообразительный помощник, большой люби-

Однако как бы ни была прекрасна далёкая страна, лётчиков тянуло домой, к семьям. Постоянное пребывание в узком кругу создавало нервную обстановку. Виктор Николаевич признаётся, что тоску порой глушили ромом. Но старались также больше встречаться с другими гражданами СССР и европейских стран, работавшими на Мадагаскаре. Более тесному общению с местными жителями мешал языковой барьер и культурные различия, хотя конфликтов с ними не возникало.

Но лучше всего от тоски спасала работа:

"Некоторые аэродромы из оборудования имели только радиостанции. Несмотря на сложности, это была хорошая школа, причём не только для лётного состава, но и для технического. Помочь было некому, поэтому все виды ремонта приходилось выполнять самим, в том числе и те, которые в СССР производились только в ТЭЧ или на заводе.

Условия работы усложнялись гористой местностью, в основном короткими взлётно-посадочными полосами в предельные для "Ан-12" 1500 метров, а иногда приходилось садиться и на 1000-метровые полосы. К примеру, когда ураган "Камишу" порядком потрепал остров и повредил половину ВВП на аэродроме Таматаве.

Вторая беда - тропические циклоны. Погода могла измениться практически за час, мощная облачность вырастала на глазах, не давала вернуться на базу".

ПОКОЙ ИМ ТОЛЬКО СНИЛСЯ

С Мадагаскара в Фергану экипаж В.Н. Алёшина вернулся в июле 1985 года, а уже в августе был получен приказ отправиться в Эфиопию и присоединиться к находившейся там с ноября 1984 года группе из 12 самолётов. В этой африканской стране свирепствовала страшная засуха, и многие страны мира оказывали помощь в доставке продовольствия, медикаментов и других грузов в удалённые части Эфиопии.

"Дома в Фергане я едва успел познакомиться с дочерью, которая родилась за полгода до моего возвращения, и отвезти семью к родителям. Между делом ещё поучаствовал в учебных полётах, сходил в наряд поисково-спасательным экипажем. И вот опять на "Чёрный континент", - вспоминает Виктор Николаевич.

22 августа прибыли на аэродром Боле близ эфиопской столицы Аддис-Абебы. Разместились в палатках по несколько человек в каждой. Эфиопия - страна горная, и по ночам в палатках температура временами падала до нуля градусов и ниже. Продукты доставлялись из Союза нерегулярно, питание было плохим.

Работали в составе объединённого отряда, в который входили 12 самолётов "Ан-12", группа из 10 вертолётов "Ми-8", автобат и госпиталь. Часть экипажей базировалась на других аэродромах - в Ассабе и Асмаре, там жильё было более удобным, но тоже возникали проблемы с продовольствием. Как и на Мадагаскаре, военным лётчикам во избежание дипломатических осложнений было приказано выдавать себя за сотрудников "Аэрофлота" - самолёты были перекрашены соответствующим образом, экипажам - выдана гражданская форма.

Условия работы оказались очень сложными:

"К моему удивлению, мне не стали давать "провозную" по аэродромам, просто поставили задачу: перевести то-то и туда-то.

Не могу сказать, что первые полёты были для нас обыденными. Хотя мне были знакомы высокогорные аэродромы по Афганистану и Мадагаскару, но эти располагались значительно выше: 2-2,5 километра над уровнем моря. Впоследствии на основании работы в Эфиопии пришлось вносить серьёзные изменения в руководство по эксплуатации самолёта "Ан-12", особенно относительно режима скоростей на посадке. А пока работали "на ощупь", исходя из личного опыта и интуиции".

ПОЛЁТ ПО ВЗАИМООБМЕНУ

Рядом с советскими специалистами размещались экипажи из других стран, как тогдашнего социалистического лагеря, так и Запада. Бытовые условия для них были созданы гораздо более комфортные, платили больше, да и в отпусках они бывали гораздо чаще. Интересно оказалось также сравнить условия и особенности работы иностранных экипажей с собственными, да и просто пообщаться:

"В Эфиопии мы в очередной раз убедились в надёжности и неприхотливости нашей авиационной техники. Группы из капиталистических стран работали на американских самолётах "С-130" "Геркулес". По своим тактико-техническим данным он одного класса с "Ан-12", но более современный. Однако в работе с неподготовленных аэродромов



Чудо природы Мадагаскара - гигантский баобаб.

значительно уступает нашему старичку.

Так, на замену повреждённого колеса у нас уходило всего 10-15 минут, а на "С-130" на это требовалось несколько часов. Винт двигателя на "Ан-12" опытный технический экипаж менял за два часа, на "Геркулесе" эта процедура затягивалась на двое суток. При этом все виды ремонтных работ мы могли выполнить силами экипажа. Надёжность самолёта "Ан-12" вызывала восхищение у иностранных лётчиков.

За время работы в Эфиопии мы подружился с одним шведским капитаном. Он неплохо говорил по-немецки, я тоже, поэтому общались с ним без переводчика. Тем более, что нашим переводчиком мы не очень доверяли, так как некоторые из них "подрабатывали" осведомителями. Я иногда заходил к шведу на самолёт, и мы беседовали о жизни в Швеции и СССР. И, конечно же, о самолётах.

Однажды он предложил слетать с ним и посмотреть "Геркулес" в полёте. Я уже свои полётные задания выполнил и был свободен, поэтому не смог отказаться от такого предложения. К моему удивлению, он предложил занять правое кресло пилота. После взлёта я попробовал пилотировать, а обратный перелёт выполнил практически самостоятельно. В управлении за счёт гидросилителей "С-130" оказалось гораздо легче, хотя его аэродинамика уступала "Ан-12".

Однако история на этом не закончилась. Вскоре шведский командир пришёл перед вылетом на мой самолёт с двумя своими товарищами и попросил "подбросить" на аэродром Макеле. После взлёта я решил не оставаться в долгу и предложил ему попилотировать "Ан-12". Это было, конечно, нарушением руководящих документов, но... Швед видимо ждал приглашения, сразу занял место и очень удивился большим усилиям на штурвале, однако вскоре освоился и повёл самолет ровно, маневры же выполнял с трудом. Правда, посадку я ему доверить не мог, так как "Ан-12" на этом этапе особенно коварен и может "наказать" даже опытного лётчика, тем более на таких сложных аэродромах, как в Эфиопии.

Об этом полёте, как и следовало ожидать, переводчик доложил в особый отдел, и меня вызвали к какому-то начальнику из КГБ. Побеседовали вполне мирно, в качестве наставления он посоветовал в следующий раз предупреждать о таких перевозках представителя особого отдела, поскольку "враг не дремлет..." На том и расстались.

С европейскими лётчиками мы быстро находили общий язык. Они не боялись идти на контакт, не скрывая рассказывали о себе и своей работе. Не делали секрета из своей авиационной техники, поэтому с удовольствием проводили для нас экскурсии по самолётам. Мы старались отвечать тем же, хотя советское воспитание сказывалось.

Но и у европейцев, и у нас не складывались отношения с американцами, которых почему-то не любили даже англичане. Сами американские лётчики тоже не шли на контакт. Как выяснилось, ФБР следило за нами куда жёстче, чем наш КГБ за нами. Мы каких-то серьёзных помет со стороны "органов" не встречали".

Пребывание в выжженной солнцем Эфиопии осложнялось тем, что там не утихла гражданская война, приведшая впоследствии к отделению от страны провинции Эритрея. Иностранцев в свой конфликт противоборствующие стороны старались не вмешивать, но им тоже порой доставалось, если оказывались не в том месте в неудачное время:

"Как-то я с экипажем перегнал самолёт из Ассаба в Асмаре для выполнения регламентных работ. После посадки нам долго не могли определить стоянку, потом поставили недалеко от истребителей правительственных войск. Рядом находился вертолёт советских геологов "Ми-8".

В этот же день сепаратисты обстреляли аэродром из гвардейских миномётов времён второй мировой войны. Как известно, большой точностью они не славились, и первый же снаряд упал на нашу стоянку. Вертолёт превратился в решето, а наш самолёт загорелся. К счастью, недалеко находился технический состав вертолёта, общими усилиями пламя потушили, но самолёт получил серьёзные повреждения. Сгорела вся наша одежда и вещи. Остались, в чём были.

Впоследствии технический состав нашего полка удивил нас в очередной раз: по заключению экспертов, самолёт ремонту не подлежал, но его всё же восстановили и перегнали в Советский Союз".



В.Н. Алёшин (крайний справа) со своим экипажем. Аддис-Абеба, 1986 год.

Из Эфиопии Виктор Николаевич вернулся в апреле 1986 года в связи с серьёзной травмой, долго лечился...

Подполковник Алёшин давно уже в запасе, а 194-й гвардейский - расформирован. Но пока живы те, кто своим потом и кровью писал страницы истории гвастелловского полка, она - эта история - продолжается. Как и не исчезает её связь с никифоровской землёй.

Подготовил  
Дмитрий ХАТУНЦЕВ.  
Фото из личного архива  
В.Н. Алёшина.