

## **Перелет в Мозамбик**

*(из воспоминаний майора Тюкмаева Фариды Ф)*

17 декабря 1983 года, экипажи капитанов Тюкмаева Ф.Ф. и Зайцева И., возглавляемые заместителем командира эскадрильи майором Месиловым Александром Ивановичем вылетели в столицу Республики Мозамбик г. Мапуту. Перелет проходил по маршруту: Фергана – Ташкент (таможенный досмотр) – Карачи (Пакистан) – Аден (Йемен) – остров Виктория (Сейшельские острова) – г. Мапуту (Мозамбик)

Личный состав разместился в одной из городских гостиниц, которая не отличалась особым сервисом. Так помывка личного состава, в виду отсутствия горячей воды, осуществлялась в морском порту, на советских судах посещающих столицу Мозамбика.

Питание было организовано в «ресторане», при гостинце. Продуктами питания обеспечивали местные власти. Однако для организации полноценного и качественного питания, приходилось использовать продовольствие закупленное впрок в Фергане, как-то мука и различные мясные и рыбные консервы.

С международного аэродрома Мапуту, экипажи вылетали на различные аэродромы Мозамбика: Бейра, Куамба, Лишинга, Муэде, Накала, Нампула, Пемба, Тета, Келимане, Шимую, Энтеббе. Летать приходилось почти ежедневно, за исключением дней предварительной подготовки, которая проводилась после двух летних смен.

Тяжело было работать в условиях жаркого и влажного африканского климата. Случалось, страдали от тропических болезней. Особенно много болели тропической малярией.

Несмотря на все трудности и опасности, наши летчики и наземный состав с честью выполнили свой долг по оказанию помощи Республике Мозамбик.

\*\*\*

*(из воспоминаний майора Краснопольского Сергея Ивановича)*

18 марта 1984 года экипаж майора Краснопольского Сергея Ивановича, в составе: помощника командира корабля лейтенанта Романцова В.Ф., штурмана капитана Семенова А.И., старшего бортового техника старшего лейтенанта Самерханова Н.К., бортехника по АДО старшего лейтенанта Сокол В.В., воздушного радиста прапорщика Шубина Л., воздушного стрелка прапорщика Слеува, вылетел в Мозамбик для замены экипажа майора Тюкмаева Ф.Ф. Кроме вышеперечисленных в состав экипажа входили: инспектор-летчик полковник Федотов Р.К., инспектор-штурман полковник Булатов В.И. Летели через Ташкент, там прошли таможенный досмотр и вылетели на Карачи. Полет проходил в простых метеоусловиях и ничего не предвещало беды, но после пролета границы с Пакистаном, минут через двадцать произошел отказ четвертого двигателя. После доклада по дальней связи в Москву, было принято решение возвращаться в Кандагар. В это время в Фергане, заместитель командира полка по ИАС подполковник Лютиков В.А. организовал работу по перекраске резервного самолета (нанесение регистрационного номера воздушного судна). В тот же день самолет с таким же бортовым номером 11773 перелетел в Кандагар. Экипаж перегрузил груз и продолжил рейс.

\*\*\*

## **Работа на космос**

*(из воспоминаний п/полковника запаса Алешина В.Н.)*

При запуске космических объектов наш полк привлекался для выполнения поисково-спасательных работ. Наша зона ответственности была в районе Новосибирска – Кызыла.

Порядок выполнения задания был примерно одинаков: примерно за неделю вызывался экипаж на аэродром Новосибирск (Толмачево). Накануне запуска (когда «пропивались» деньги) полковник «от космоса», прекрасный человек, жаль не помню фамилию, ставил задачу. На следующий день мы выходили в зону ответственности и барражировали до выхода объекта в космическое пространство. Запуски проводились как правило ночью, поэтому саму ракету мы не видели, лишь огненный шар в хорошую погоду, да отделение ступеней, которое было похоже на взрыв (потрясающее зрелище). На следующий день возвращались домой.

Кроме того в первое время привлекался экипаж и на посадку, но в начале 80-х эту задачу с нас сняли. Помню только, на это задание привлекались экипажи П.Л. Воробьева и Бредихина.

На запуск мой экипаж привлекался в сентябре 1983 года, в феврале и июле 1984.

*Перелет Фергана-Новосибирск, день-ночь: 22.09.1983, налет - 5час 05мин.*

*Вылет на поиск, ночь: 27.09.1983, налет – 3 час 45 мин.*

*Перелет Новосибирск-Фергана, день: 27.09.1983, налет – 4 час 10 мин.*

Судя по всему в этот день состоялся аварийный старт космического корабля «Союз Т-10». За несколько секунд до старта, из-за пожара ракеты-носителя, сработала система аварийного спасения. Спускаемый аппарат с космонавтами благополучно приземлился недалеко от стартового стола...

*Перелет Фергана-Новосибирск, день: 03.02.1984, налет - 4час 20 мин.*

*Вылет на поиск, ночь: 08.02.1984, налет – 4 час 10 мин.*

*Перелет Новосибирск-Фергана, ночь: 10.02.1984, налет – 4 час 10 мин.*

*Перелет Фергана-Новосибирск, день: 13.07.1984, налет - 4час 05 мин.*

*Вылет на поиск, ночь: 17.07.1984, налет – 4 час 10 мин.*

*Перелет Новосибирск-Фергана, ночь: 19.07.1984, налет – 4 час 05 мин.*

\*\*\*

### **Работа на спецназ**

*(из воспоминаний п/полковника запаса Алешина В.Н.)*

Кроме полетов по учебному плану, десантирования, перевозок грузов и пассажиров экипажи нашего полка иногда привлекались для десантирования спецназа в Бердске.

Как правило, эту работу выполняли сравнительно молодые командиры экипажей, недавно получившие 1 класс.

Мой экипаж привлекался для выполнения этой задачи в период с 21.07.1982 по 5.08.1982 г. Вот запись в летной книжке:

*Перелет Фергана-Новосибирск: 21.07.1982, день, 4 часа 15 мин.*

*Полеты на выброску с прицеливанием по карте крупного масштаба, днем:  
26.07.1982, 29.07.1982, 30.07.1982, 02.08.1982; (каждый полет по 3.30).*

*Перелет в Новосибирск-Фергана: 05.08.1982, день 4 часа 05мин.*

Знакомство с личным составом этой маленькой закрытой части у нас вызвал большой интерес. Возраст офицеров и прапорщиков в основном не превышал 30-35 лет. Командиром был капитан. Ребята были исключительно коммуникабельные. Знали по 2-3 языка на уровне разговорного (в основном по направлениям). По физической подготовке нам до них, конечно, далеко было.

При встрече на аэродроме нам сразу было предложено разместиться либо в гостинице, либо в палатках на берегу Бердского водохранилища в сосновом лесу. Погода стояла превосходная, поэтому мы выбрали последнее и не пожалели. Насчет питания и «подогрева» спецназ тоже позаботился. Пищу готовили на костре. С работой нас не торопили: несколько дней отдыхали. Нас начали уговаривать выполнить выброску с большой высоты для отработки затяжных прыжков, я не отказывался, но дело оказалось в другом: оказывается раньше их командованию удавалось договориться на полет в Фергану и обратно якобы для заправки кислородом (прыжки с большой высоты необходимо было выполнять с кислородным оборудованием). На самом деле это был повод, чтобы произвести закупки овощей и фруктов в Фергане. Кислород мы заправляли изначально в достаточном количестве, и необходимости летать за ним куда-либо не было, однако я не собирался «нарушать традицию» и согласился без долгих уговоров. Но в этом году их новый начальник отказался сделать запрос, поэтому десантирование выполнили «без дозаправки кислородом» в Фергане. Отработали без приключений, хотя парашютная подготовка у спецназа нам показалась гораздо слабее наших соседей с ВДВ, впрочем, для них этот элемент боевой подготовки не был главным. За короткое время мы быстро нашли общий язык и даже друзей, и при выполнении спецзаданий «Черным тюльпаном» с посадкой в Новосибирске не раз заглядывали к новым знакомым, однажды даже вместе отпраздновали день ВДВ, тем более, что у нас на борту было несколько десантников с Афганистана.

Но это было не единственное задание на спецназ. После возвращения с заграничных командировок мой экипаж попал в группу из 6 экипажей 194 гв. втап, которая привлекалась к учениям спецназа в Белоруссии. Возглавлял группу командир полка полковник Митченко А.В. Впрочем, то была

не группа, а все экипажи, которые удалось «наскрести» в это время в Фергане, остальные были в заграничных командировках.



*г.Рязань(Дягелево). 08.1986. Перед учениями.  
Зам.ком 2 АЭ майор Алешин В.Н. и ком. отряда майор Воробьев П.Л.*



*Аэр.Дягелево. 08.1986. Экипаж Алешина перед вылетом.  
(посередине на заднем плане командир группы спецназа)*

В начале августа 1986 года мы перелетели на аэродром Рязань (Дягелево) и 12-15 августа, загрузив спецназ по 5-6 человек, мы взлетели с аэродрома Рязань. Выброска групп спецназа производилась на три разные площадки (в Белоруссии), с высоты 400 метров. Сложность заключалась в том, что площадки были ограниченные, с малым количеством ориентиров, вся надежда возлагалась на устойчивую работу оборудования. Перед вылетом нас строго-настроено предупредили, что проход будет только один, независимо от выхода десанта. Ничего не предвещало осложнений. Перед вылетом

проинструктировал парашютистов, на что командир группы, старший прапорщик, бахвалясь, заявил, что «не впервой» и т.д.

После занятия на боевом пути высоты 400 м, обнаружили, что облачность ровная, как стол, создавалось ощущение, что едем по земле. Вдруг строго по курсу увидели торчащую из облаков на несколько десятков метров телевышку (на карте ее не было). С допотопным оборудованием Ан-12 делать маневры на боевом пути рискованно, можно не попасть на площадку, но делать нечего. Маневр прошел удачно, вышли в точку выброски, дали команду пошел – через несколько секунд доклад борттехника по АДО: «Десант не вышел!». Как? Почему? Оказывается командир группы, который должен был прыгать первым, замороженный быстро бегущей плоскостью верхней кромки облаков, побоялся «сделать шаг в бездну». Когда доложили, тут же последовала команда: «Повторный заход». Сориентировались быстро, выполнили заход «двумя на 180», дал указания борттехнику по АДО «дать пинка» прапорщику, если замешкает. К-счастью, во втором заходе всё прошло штатно. После посадки нас встречал красный от гнева командир полка, он еще не знал причину повторного захода. С трудом удалось объяснить ситуацию. Немного успокоившись, Анатолий Владимирович сказал, что человек, который дал команду на повторный заход, может, не задумываясь, снять с нас погоны. Обошлось, однако, без взысканий, но и благодарности за четкую работу тоже не дождалось, хотя все экипажи отработали на отлично.

\*\*\*

### **О работе в 90-е годы**

**Константин (Горский):** (с форума Avia.ru «Фергана – жемчужина ВТА»)

Боевая готовность части поддерживалась на высоком уровне, несмотря на перестройки-революции-путчи-смены власти в далёкой столице, а полком даже перед разгоном летали (1991-1992 годы). Была комиссия из Москвы, одним из проверяющих приезжал А.И.Месилов, ранее служивший в полку. Быть может с судьбой полка ещё не определились, потому работали как обычно.... Подняли по тревоге, 2-ю аэ вывели в Яильму, «порисовали» сине-красные стрелочки на картах и.... по свистку - вперёд! 1 аэ взлетела из Ферганы, 2 аэ пристроилась, взлетев из Яильмы, а 3 аэ из Ферганы замкнула боевой порядок. Слетали полком по маршруту, выбросили наших ПДСников.

И пострелять перед разгоном летали в апреле 1991, правда, по наземным мишеням в Талды-Курган.... Помнится пкк Дима Филимонов и штурман Валера Коровко тоже в хвост бегали «шмальнуть по врагам как следует» ...