

Ферганская авиагруппа в Эфиопии

(Из воспоминаний п/полковника запаса Зарипова Р.С.)

В 1983 году в Эфиопии началась засуха, которая охватила северные районы страны. ООН было принято Постановление об оказании гуманитарной помощи этой стране. В числе стран оказавших помощь Эфиопии был и Советский Союз, который помимо поставки продовольствия выделил специальный авиаотряд из 12 транспортных самолетов Ан-12, 20 вертолетов Ми-8 и автобатальон для доставки продуктов питания населению и эвакуации людей из охваченных голодом районов.

В период с 8 по 13 ноября 1984 года самолеты 194 гв. втап выполнили перелет в Эфиопию.

Группу возглавлял командир полка гв.полковник Митченко А.В. В состав отряда вошли экипажи: подполковника Зарипова Р.С. (командир эскадрильи отдельного авиационного отряда в/ч п/п 14111), майора Поспелова Н.А., майора Воробьева П.Л., майора Заикина Ю.Ф., майора Краснопольского С.И., капитана Бикбаева Ш., капитана Бредихина Н.П., капитана Закирова Г.Х., капитана Кузнецова С.Б., капитана Новожилова Л.А., капитана Потапова В. и др. Старшим специального авиаотряда был заместитель командующего ВТА Борис Павлович Кулыгин. Базировались самолеты в аэропорту Боле (столица Аддис-Абеба).

Личный состав, разместился на территории офиса главного военного советника. Здесь своими силами был создан палаточный городок для жилья с баней, столовой, хлебопекарней, автономным электроосвещением, бильярдом и другой «роскошью». Палаточный городок со временем получил название «Балтимор-Аддис».

Первые полеты на перевозки выполнялись на аэродромы Асмара, Ассаб, Мекеле. В дальнейшем, маршруты наших Ан-12 с продовольствием, медикаментами, одеждой пролегали над многими провинциями Эфиопии. Экипажи, возглавляемые грамотными командирами, сделали тысячи вылетов на 15 аэродромов Эфиопии (Асмара, Ассаб, Бахар-Дар, Гамбэла, Года, Дебре-Зейт, Дери-Дау, Кэбре-Дэхар, Лалибэла, Массая, Мекеле, Тессеней, Шелабо, Шире, Фатима), из них 4 с превышением около 2500 метров над уровнем моря. Садись на плохо подготовленные грунтовые аэродромы, унося от голодной смерти десятки и сотни тысяч людей. При этом группа не потеряла ни одного человека!

Управление полетами и перевозками осуществлялось с командного пункта, расположенного в отдельной палатке, с использованием одной КВ и двух УКВ радиостанций. УКВ радиостанцию выделили офицеры ВМФ СССР. Кодированная связь с Родиной осуществлялась через спутниковую систему «Москва-3», расположенную рядом с лагерем.

С ноября 1985 по август 1986 года группу возглавлял подполковник Зарипов Р.С., который отработал в Эфиопии еще два срока: с февраля по август 1987 года и с апреля 1988 по апрель 1989 г. В общей сложности подполковник Зарипов Р.С. пробыл в командировке 3 года и 3 месяца.

1 апреля 1988 года. Очередная группа уходит на задание. Возглавляет группу подполковник Зарипов Р.С. Старший над всей авиационной группой был генерал-майор авиации Козий Иосиф Иванович.

В состав группы вошли экипажи майора Иншаков В.И., майора Воробьева П.Л., майора Жданов Б., майора Леонова О.В., майора Масленникова, капитана Генералова С.В., капитана Дегтярь Г., капитана Коновалова А.Д., капитана Лукина, капитана Лукьянова. (см. «Боевой расчет ОАО в Эфиопии»)

На этот раз личный состав разместился в коттеджном городке. Жилые помещения были оборудованы уже более сносно. Комнаты на 8 человек, туалеты, душевые с электрическим титаном, вода. У дежурного по лагерю установили радиостанцию. Рядом с городком сразу же открылась торговая лавка, где можно было купить напитки и разную мелочевку. Позже, своими силами была построена баня, открыто кафе и бильярдная.

Полеты выполнялись на следующие аэродромы (в скобках кодировка): Асмара (60), Ассаб (30), Аддис-Абеба (Боле) (50), Бахар-Дар (55), Гамбэла (70), Года (40), Дебре-Зейт (48), Дери-Дауа (10), Кэбре-Дэхар (01), Лидетта, Массая (66) Мекеле (20), Тесеней (71), Шелабо (80), Шире (56), Фатма(о.Халеб) (41).

В дальнейшем, почти все экипажи полка, в том числе молодые командиры кораблей и молодые штурманы, прошли через Эфиопию, с честью выполнив свой интернациональный долг. Об этом говорит фильм «Голубые дороги Эфиопии», главного режиссера Козий Иосифа Ивановича, оцифровка и монтаж Колупаева Александра.

Работа ферганского отряда завершилась в апреле 1989 года передачей полномочий от Зарипова Р.С. криворожским летчикам на Ил-76 во главе с заместителем командира 6-й военно-транспортной авиационной дивизии полковником Сабировым Мидхатом Хасановичем. Потерь среди личного состава, катастроф и аварий нет. Потери воздушных судов – 1. Самолет Ан-12 бортовой номер № 12114 (КВС Тюкмаев Фарид Фатихович) в Асмаре был обстрелян ракетами с земли.

(Из воспоминаний п/полковника запаса Алёшина В.Н.)

О том, что ферганский полк привлечен к выполнению перевозок в Эфиопии, мы узнали еще в середине ноября 1984г., при выполнении перелетов по острову Мадагаскар, радист (Кожин) случайно связался по коротковолновой радиостанции с экипажами, следовавшими в СРЭ (Социалистическая Республика Эфиопия).

Когда прилетела смена, штурман полка (гв.п/п-к Грехов) сразу обрадовал: в связи с нехваткой личного состава по возвращению домой я и штурман (Морозов Владимир) на другом самолете вылетаем в Эфиопию, заявки на перелет уже поданы. Мы не поверили, а зря.... В наше время было модно повторять слова из песни - «Родина скажет – надо! Мы отвечаем – есть!».

Дома в Фергане я едва успел познакомиться с дочерью, которая родилась полгода назад, и отвезти семью к родителям. Между делом еще поучаствовал в учебных полетах, и сходил в наряд поисково-спасательным экипажем, и опять на «черный континент».

Перелет проходил по знакомому маршруту: Фергана-Карачи (Пакистан)- Аден (Йемен), днем, 21.08.1985г. В этот раз нас «не перехватывали» палубные истребители США над Индийским океаном, но перелет запомнился небольшими неприятностями. Дело в том, что лететь пришлось с другим экипажем, а главное на другом самолете, который еще не успели укомплектовать новыми радиостанциями, поэтому уже при полете над Афганистаном мы практически остались без связи. Обстановка усложнялась еще и тем, что с нами летел молодой переводчик (он вел радиообмен при полете по международным трассам). Это был его первый самостоятельный полет за границу. Мало того, что у него еще не было практики общения на английском, он почти не воспринимал речь по СПУ (самолетному переговорному устройству). К-счастью, впереди нас на Карачи шел Ил-18 из Германской Демократической Республики. Пришлось воспользоваться своим знанием немецкого языка, и попросить продублировать сообщение для диспетчера управления воздушным движением Карачи. Но после выхода немца из зоны, помочь было некому, и мы некоторую часть пути шли без связи. Как назло, погода в аэропорту Карачи испортилась: шел дождь, и была низкая облачность (редкое явление для этого времени года). Выяснилось, что новое навигационное оборудование тоже отрегулировано плохо (хороших специалистов уже отправили в Африку). Спасибо штурману, совместными усилиями определили нужный курс и вышли на аэродром. В то время из-за войны в Афганистане отношения с Пакистаном у нас были довольно напряженными, и всякая оплошность сразу фиксировалась, проводилось разбирательство. Так было и с нами. После посадки к самолету подъехала машина руководителя полетов, и двое в форме пригласили нас поехать с ними. Мы были в замешательстве: обычно нас даже из самолета не выпускали, привозили для оформления необходимые документы, заправляли самолет и на вылет Такой порядок был введен для исключения провокаций со стороны про-афгански настроенных граждан. Так или иначе, я, штурман и переводчик поехали к руководителю полетов, офис которого находился почему-то в городе. По дороге немного успокоились, обсудили ситуацию и поняли причину «странного путешествия» - нарушение по связи. Из опыта я знал, что там надо вести себя понапористей. Поэтому строго-настроено приказал переводчику – никаких извинений, мы действовали правильно и т.д. Руководитель полетов встретил нас дружелюбно, видимо, «принял меня за своего», так как я носил бороду, что на Востоке поощряется. Когда он высказал претензии, переводчик сразу начал извиняться. Я не был хорошим знатоком английского, но, что означает «Excuse me» знал, и грубо прервал переводчика: «Я же сказал никаких извинений!». На мою реплику пакистанец улыбнулся и сказал, что частота связи в той зоне недавно была изменена, видимо, изменения до нас не довели. Я через переводчика «бессовестно соврал», что перед вылетом частоты сверил лично, хотя прекрасно знал, что к нам изменения приходят не раньше, чем через месяц, да и сверкой частот бортрадист занимается. После чего руководитель полетов сказал, что к нам претензий нет, и мы можем вылетать. Обрато ехали молча, ожидая провокаций, уж слишком просто нас отпустили, во всяком случае, нам так казалось: стоило ли гонять такую даль машину, чтобы сказать, что претензий нет.

Взлет и перелет до Адена прошел штатно. При подлете к аэродрому были удивлены информацией о погоде. Видимость была 2 км при температуре +45°С, безоблачно. После посадки всё поняли – на аэродроме из-за близости моря и пустыни было как в парной. До Эфиопии было рукой подать, «перепрыгнуть» через Красное море – и на месте, но вылет не дали. Пока доехали до нашей миссии, где предстояла ночевка, форму можно было выжимать. Настроения для экскурсии по городу не было, все побросали вещи в комнатах и побежали в клуб, где работал кондиционер. Особенно любопытные рискнули искупаться в Аденском заливе, который находился в нескольких сотнях метров, но быстро вернулись: вода была очень теплой и вонючей – никакого удовольствия. На следующий день, 22.08.1985г., перелетели в Адис-Абебу (Эфиопия), на центральный аэродром Боле. После посадки и выхода из самолета вновь были удивлены: ярко светило солнце, но было не жарко (аэродром находится на высоте более 2000 м над уровнем моря). Потом долгий переезд на старый аэродром в палаточный городок (см.фото «Палаточный городок БАЛТИМОР-Аддис»), и началась работа....

Нашему экипажу отвели 4-х местную палатку с краю. Впрочем, в таких проживали все. На 7-8 человек, конечно, маловато, но если поставить двухъярусные кровати, разместиться можно, даже для не-

большого стола место оставалось. Еще не закончили размещение, в палатку ввалилась веселая компания – ребята с экипажа, в котором я летал до вылета на Мадагаскар. Последним зашел бортовой техник по АДО Иван Махортов с мешком крабов за плечами. Оказалось, что они только что прилетели с Красного моря, где удалось удачно порыбачить перед вылетом. Несмотря на позднее время, удалось раздобыть и пива. Засиделись далеко за полночь, рассказали о своих приключениях за прошедшее время, а главное из первых рук получили информацию о местных порядках, как у Высоцкого: «...что там можно, что нельзя».

Наутро, как и положено в военной организации, построение и постановка задачи. Работали мы под прикрытием Аэрофлота, летный состав имел форму ГВФ, но одевали ее только по торжественным случаям, в остальное время ходили кто в чем. Поэтому строй мало походил на военный внешне, но в остальном все по установленному порядку.

Назывались мы объединенным отрядом, объединенный потому, что в его состав входили группа Ан-12 в составе 12 самолетов, группа из 10 вертолетов Ми-8, автобат и госпиталь, который базировался отдельно (наверное, от греха подальше, так как персонал там был в основном женский). Объединенной группой командовал прекрасный человек, генерал-майор авиации Козий Иосиф Иванович и короткое время полковник Черкасов Ю.Т., а авиаторами – командир нашего полка гвардии полковник Митченко Анатолий Владимирович, о котором остались также самые теплые воспоминания как о человеке и как о командире.

Палаточный городок жил своей уже отлаженной жизнью, и нам несложно было влиться в общий распорядок. К моему удивлению, мне не стали давать «провозную» по аэродромам, просто поставили задачу: перевести то-то и туда-то. Не могу сказать, что первые полеты были для нас обыденными. Хотя мне были знакомы высокогорные аэродромы по Афганистану и Мадагаскару, но эти располагались значительно выше: 2000-2500 м над уровнем моря. Впоследствии по опыту работы в Эфиопии пришлось вносить серьезные изменения в Руководство по эксплуатации самолета Ан-12, особенно по выдерживанию скоростей на посадке. А пока работали «на ощупь», исходя из личного опыта и интуиции.

В отличие от других государств, наше не слишком заботилось о бытовых условиях личного состава отряда. И это создавало дополнительные сложности. Считалось, что достаточно поставить задачу, остальное организуется само собой. В Эфиопии работало несколько стран, но бытовые условия у остальных были значительно лучше. Например, военные летчики капиталистических стран жили в благоустроенных гостиницах, оплата их труда была значительно выше (от 600 долларов у шведов до 5000 у американцев, против наших 200), и время их пребывания в Эфиопии не должно было превышать 3 недели. Даже польские вертолетчики, которые размещались рядом, жили в благоустроенных палатках с деревянными полами, умывальником и т.д., по два человека в палатке. Хотя их посылали тоже на год, раз в 3 месяца им организовывали рейсы домой для встречи с семьями. Наше же богатое государство считало это расточительным.

По организации питания можно написать отдельный рассказ. Продукты нам присылались из СССР транспортными самолетами и морем, в основном консервы и крупы. Снабжение обеспечивали базы Туркестанского военного округа. Консервация была давно просрочена (попадалась тушенка 1946 года изготовления), мы шутили «консервы из экспедиции полярника Седова», вместо муки высшего сорта привозили отруби. Разумеется, половина привозимого была испорчена, остальное потеряло все свои питательные и вкусовые качества. Закупка свежих продуктов питания почему-то запрещалась «по санитарным соображениям». Такое питание не могло не сказаться на здоровье личного состава: многих мучил пародонтоз. Но когда у одного из военнослужащих появились признаки цинги, мы не выдержали и поставили условие перед командованием, что, если ситуация не будет исправлена, мы прекратим полеты. Через неделю прибыла комиссия из Москвы. Вскоре вопрос с питанием был решен: в столовой появилась зелень, а из СССР стали доставлять качественные и разнообразные продукты. И лишь через 3 года была решена проблема с размещением: на аэродроме базирования построили жилые и служебные модули из бетона. Конечно, и в модулях условия были далеки от идеальных, но всё же лучше палаточного городка. Зимой температура иногда опускалась до нуля и даже ниже, и в палатках мы откровенно замерзали. Отапливать палатки «буржуйками» нам запрещали по соображениям пожарной безопасности.

По одному отряду Ан-12 базировались также на аэродромах Ассаб и Асмара. Там личный состав размещался в капитальных строениях, но проблемы с питанием также имелись.

Мне некоторое время пришлось руководить отрядом из 3-х самолетов, базировавшейся на аэродроме Ассаб. Аэродром находился на побережье Красного моря в соленой пустыне. Недалеко находился и морской порт, в который кораблями доставлялся гуманитарный груз. Затем самолетами этот груз развозился по территории Эфиопии. Постоянно там находились только наши самолеты и один Ил-18 из ГДР, остальные прилетали для загрузки с других аэродромов. В зимние месяцы условия для работы там были сравнительно комфортными, если не считать отвратительного питания (поваром у нас был механик самолета, но проблема была не столько в нем, сколько в отсутствии качественных и разнообразных продуктов). А вот летом мы узнавали, что такое настоящая жара: близость моря давала высокую влажность и при этом температура достигала + 40-45 °С. Хлеб нам привозили раз в неделю, и уже на следующую

щий день он прокисал. Поэтому два небольших холодильника мы забивали хлебом, так как для русского человека это основной продукт. Остальное ловили в море, отдыхающий экипаж с утра вывозился на берег, и от того, что ребята поймают, зависел наш рацион на ужин и завтрак, обедали – как придется. Очень скоро, кроме удочек, освоили и подводную охоту. Купить же на рынке было нечего, удивляюсь, как выживали местные.

Несмотря на бытовые и технические трудности экипажи выполняли перевозки с большим напряжением. Здесь мы в очередной раз убедились в надежности и неприхотливости нашей авиационной техники. Группы из капиталистических стран работали на американских самолетах С-130 «Геркулес». По своим тактико-техническим данным он одного класса с Ан-12, но более современный. Однако по работе с неподготовленных аэродромов значительно уступает нашему старичку. Так для замены поврежденного колеса у нас уходило всего 10-15 минут, на С-130 на это уходило несколько часов. Однажды после посадки на грунтовом аэродроме Макеле я почувствовал небольшую тягу в сторону. Дал команду старшему бортовому технику после заруливания на стоянку проверить шасси. Когда двигатели остановились, и я вышел посмотреть, в чём дело, борттехник со штурманом уже установили новое колесо. Вскоре после этого на аэродроме Ассаб мы более 2 часов ждали, пока с полосы уберут «Геркулес» с пробитым колесом (самостоятельное руление на нем было невозможно из-за большого крена). Колесо ему заменили только через 6 часов. Наш же самолет позволял выполнять руление и взлет с одним поврежденным колесом. Винт двигателя на Ан-12 опытный технический экипаж менял за 2 часа, на С-130 эта процедура затягивалась на 2 суток. При этом все виды ремонтных работ мы могли выполнить силами экипажа, у них экипаж ремонтом не занимался. Надёжность самолета Ан-12 вызывала восхищение у иностранных летчиков: за несколько лет работы в Эфиопии у нас был только один случай выключения двигателя в полете из-за повреждения маслорадиатора градом, на «Геркулесах» мы наблюдали заход на посадку с одним отказавшим двигателем 1-2 раза в месяц. Я сначала думал, что они даже за границей тренируются заходить на посадку с одним отказавшим двигателем, но мои сомнения развеял шведский капитан, с которым мы подружились. Он неплохо говорил по-немецки, я тоже, поэтому общались с ним без переводчика (нашим переводчикам мы не очень доверяли, так как некоторые из них работали осведомителями). Я иногда заходил к нему на самолет, и мы беседовали о жизни в Швеции и СССР, конечно же, о самолетах, а однажды он предложил слетать с ним и посмотреть «Геркулес» в полете. Я уже свои полетные задания выполнил и был свободен, поэтому не смог отказаться от такого предложения. К моему удивлению, он предложил занять правое кресло пилота, и так как ранее мне уже было в подробности рассказано что и как, то с удовольствием принял предложение. Основные приборы были меньше наших по размеру, но я быстро освоился. В управлении же за счет гидросилителей С-130 оказался гораздо легче, хотя его аэродинамика уступала самолету Ан-12. После взлета я попробовал попилотировать, а обратный перелет выполнил практически самостоятельно. Конечно, после посадки меня «раздирало» похвастаться перед друзьями о своем полете, но от греха подальше я решил никому об этом не сообщать, хотя бы пока не вернусь в Союз.

Однако история на этом не закончилась. Вскоре шведский командир пришел на мой самолет перед вылетом с двумя своими товарищами и местным представителем перевозок и попросил перевести на аэродром Макеле (для замены заболевшего экипажа), я как раз туда летел. После взлета решил не оставаться в долгу и предложил ему попробовать Ан-12. Это было, конечно, нарушением руководящих документов, но ... не хотелось показаться неблагодарным перед седым, умудренным опытом летчиком (ему было 52 года). Швед, видимо, ждал приглашения, сразу занял место и очень удивился большим усилиям на штурвале, однако вскоре освоился и повел самолет ровно, маневры же выполнял с трудом. Но посадку я ему доверить не мог, так как Ан-12 на этом этапе «особенно коварен» и может «наказать» даже опытного летчика, особенно на таких сложных аэродромах, как в Эфиопии.

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

Я уже начал забывать беседу «в органах», но через год у меня осложнились отношения с начальником политотдела полка (Филимоновым) из-за разоблачительных высказываний в его адрес, и меня попытались строго наказать по партийной линии за данный инцидент, но сослуживцы не поддержали на партийной комиссии предложение политотдела, и я отделался легким взысканием.

С европейскими летчиками 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 самолету и отвечали на любые вопросы. Мы старались отвечать тем же, хотя советское воспитание сказывалось. Тесные отношения помогали в работе: так после артиллерийского обстрела на одном из внебазовых аэродромов был поврежден двигатель одного из наших самолетов. Для его замены требовался кран, который в наш самолет не помещался, зато входил в С-130 «Геркулес». Международные переговоры могли продлиться месяцы, в частном же порядке решили проблему за два дня. Никогда не отказывали в перевозке пассажиров по просьбе членов иностранных экипажей (как мы, так и они), несмотря на некоторое недовольство со стороны особого

отдела, правда, и там неглупые люди работали, поэтому серьезных помех со стороны КГБ мы не чувствовали. Следует, однако, отметить, что с летчиками США мы не контактировали: они избегали контактов с нами, мы не настаивали. Причину нам рассказал один из старых американских техников, он сказал прямо: «У вас КГБ, у нас ФБР, если узнают о контакте с русскими, то за границу больше могут не пустить, а то и вообще из армии уволят». На вопрос, почему он не боится, ответил просто – по возвращению домой увольняется по возрасту. Больше я его не встречал. Не знаю почему, но американцев в Эфиопии не любили все, даже англичане.

Напряженная работа требовала и нормального отдыха. И хотя возможности наших командиров и политработников были невелики, в период затишья организовывали какие-нибудь мероприятия. В Адис-Абебу часто приезжали советские артисты с концертами, организовывали экскурсии. В Асмаре местные власти предоставили возможность бесплатного посещения кинотеатров. Фильмы, правда, демонстрировали без перевода, но низкопробные боевики и так были понятны. Выход в город не ограничивали, поэтому была возможность посещать местные кафе. Но чаще всего устраивали «посиделки» в местах проживания. И, конечно же, занимались спортом: волейбольные и футбольные площадки имелись на всех точках базирования. Бегать, однако, на высоте более 2000 метров было тяжело с непривычки.

С местным населением отношения у нас были вполне миролюбивыми. В стране шла междоусобная война, но сепаратисты нас не трогали, если нам и перепадало, то по чистой случайности, когда оказывались «не в том месте, не в то время». Вот один из примеров. Как-то я с экипажем перегнал самолет из Ассаба в Асмару для выполнения регламентных работ (по штату самолет Тюкмаева Ф.Х., борттехники тоже его были). После посадки нам долго не могли определить стоянку, так как площадка у аэропорта была занята американцами, потом РП (майор Жуков), несмотря «на намек» местных, дал указание временно зарулить недалеко от стоянки истребителей правительственных войск, раньше мы только там и стояли. Рядом находился вертолет советских геологов Ми-8. В этот же день сепаратисты обстреляли аэродром из гвардейских минометов времен Второй мировой войны (по другим сведениям более современными ракетами). Как известно большой точностью они не отличались, и первый снаряд упал между Ан-12 и Ми-8. Вертолет превратился в решето, а на нашем самолете стабилизатором мины был поврежден 3-й двигатель и пробит фюзеляж в районе кабины расчета, при этом в кабине расчета возник пожар. К счастью, недалеко находился технический состав с вертолета, общими усилиями пламя было потушено, но самолет от пожара получил серьезные повреждения кабины и фюзеляжа. Неспециалисту было ясно – самолет отлетелся. По заключению экспертов самолет восстановлению не подлежал и был списан. К тому же сгорела вся наша одежда и вещи (кроме гитары Порваткина, ПКК с экипажа Тюкмаева), остались, в чем были. Личное имущество в самолете оставили, надеялись, что после регламента все равно самолет нам забирать. Одежда – дело наживное, а вот с летным имуществом впоследствии возникли проблемы. Подали рапорта на списание двух демисезонных курток, а по возвращению в Союз обнаружили в списке уже 24 штуки, но экипажа в списке почему-то не оказалось Однако отскандалии!

Были повреждения и по вине личного состава. Так в начале 1986 года при взлете с аэродрома Дире Дау из-за неграмотных действий экипажа был поврежден самолет Ан-12 командира корабля Иванова Владимира Александровича.

Зарипов Р.С. рассказывал: «Я был на месте аварии через пару часов, прилетел туда в Дире-Дау на Ан-12 специально для расследования. После перевода СУ на взлетный режим на начальном этапе взлета самолет начал отклоняться вправо, сошел с ВПП на грунт и столкнулся с высоким термитником левой стойкой шасси. Левую стойку вывернуло, и от воздействия различных сил и моментов ВС начало отклоняться теперь уже влево под углом 15 градусов, и крен развивался в левую сторону. В момент пересечения оси ВПП левая ОЧК крыла коснулась ВПП, в этот момент там же в этот же момент, в это же время под крылом в месте касания левого крыла с бетоном оказался небольшой заяц белого цвета. Он остался весь абсолютно целый, но умер от страха: у него страха сердце выскочило наружу, на шкуре была щель. Сердце было красного цвета, оно не оторвалось полностью, а аккуратно висело на венах, артериях. Я подошел к самолету, местные военные уже закрасили бортовой номер белой краской с обеих сторон. Зашел в кабину, и первое, что мне бросилось в глаза, переключатель «ВЗЛЕТ- РУЛЕНИЕ» не был переведен в верхнее положение «ВЗЛЕТ». А прошло уже более часа. То есть экипаж все еще был в шоковом состоянии. Когда я спросил, почему переключатель не во взлетном положении, старший борттехник ответил, что они его перещелкивали после аварии, вот он так и остался. Экипаж выруливал на исполнительный в напряженном состоянии, борты стояли очень плотно, крыло к крылу, даже чужие. Вот в таком напряжении КВС Иванов В.А., не включив рулежное управление на «ВЗЛЕТ», начал разбег».

Называли, правда, и другую причину, что КВС летал в тапочках. При взлете сорвалась нога с педали и заклинила тормозной рычаг. (Володя, однако, в приватном разговоре утверждал, что ногу он тут же вытащил, но самолет на педали не реагировал). Ан-12 сошел с полосы и задел бугор. Левую стойку сдвинуло назад вдоль фюзеляжа метра на два, но не оторвало. Самолет развернуло поперек полосы и понесло на военную стоянку. Остановился он в метре от истребителя. Я там сиделся через пару дней,

еще к ремонту не приступали, и никак не мог понять, как стойка осталась под фюзеляжем, ведь ее практически срезало. Если бы она отлетела, то катастрофы не избежать.

Думали, самолету конец, но техсостав показал чудеса изобретательности и умения. Самолет восстановили и перегнали в Советский Союз.

Еще одна поломка чудом не закончилась катастрофой. Экипаж капитана Потапова выполнял перевозку продовольствия на аэродром Мекеле. При заходе на посадку самолет вошел в облака, при достижении высоты минимума аэродрома увидел в просвет землю и решил продолжить снижение, ориентируясь по одиноко стоящему дереву за пределами аэродрома. При выходе из облаков самолет в створ полосы не попал. Командир экипажа при подходе к торцу создал большой крен для выхода на полосу и задел крылом за землю. Самолет резко развернуло на полосу и это, по рассказу очевидцев, спасло их от столкновения с валуном и падения в пропасть. Все обошлось, но ОЧК левого крыла было повреждено. ОЧК поставили на СССР-11240 от болгарского АН-12, который мирно лежал себе в адисабебавском овраге, и еще не раз «выручал» авиаотряд запчастями.... Отдельное спасибо за организацию и быстрое восстановление Син П.У. Самолёт потом ещё долго и успешно летал...



Адис-Абеба. 1985 год. Закиров, Морозов, Иващенко, Алешин у кинотеатра «Ветерок»

26.04.1986г. в связи с серьезной травмой и необходимостью лечения я вернулся домой пассажиром на Ил-76 по маршруту Адис-Абеба (Эфиопия)-Карачи (Пакистан)-Фергана (СССР).