

## ПОЛЕТ, КОТОРЫЙ НАЗВАЛИ ПОДВИГОМ (<http://sergib.agava.ru/orenburg/podvig.htm>)

*Перед стартом, как и положено, еще раз прочитали "молитву" - необходимый перечень вопросов о готовности систем воздушного корабля к взлету и работе в небе. Лаконично звучали ответы: "Нормально.. Нормально... Нормально...". "Экипаж, взлетаем!" - подполковник Андрей Зеленко отпустил тормоза и военно-транспортный самолет, белоснежный красавец Ил-76, начал разбег. На его борту - 232 человека: усиленный экипаж, более двухсот юношей-призывников из Дагестана. И никто еще не знал, что через несколько минут уготовит им Судьба.*

Город Бердичев утопает в зелени садов и искрометном народном юморе. А еще в нем издавна квартировали военные. В 1965 году в семье военнослужащего Зеленко родился сын, которого счастливые родители назвали Андреем. И с первых дней жизни привык он видеть своего отца в фуражке с кокардой, чувствовать теплую шершавость его рук, запах кожаных ремней портупеи. Отец - офицер связи Войск Противовоздушной обороны страны - долго на одном месте с семьей не задерживался. Такова доля военного человека: жить там, где требуют интересы службы.



После цветущей Украины оказался Андрей Зеленко со своими родителями в небольшом эстонском городке Тапа. Здесь часто шли дожди, а местные мальчишки и девчонки на русском языке разговаривали мало, играли в свои игры, в которых детям из военных семей места не было. Но рядом с ДОСами - домами офицерского состава, в одном из которых жила семья Зеленко, был аэродром, и из окон квартиры Андрею хорошо были видны узкие серебристые самолеты, выстреливающие себя в небо. Длинные языки огня вырывались из самолетов, отталкивали их от бетонных плит аэродрома и уносили в пасмурное эстонское небо, за облака, к солнцу. Андрей видел, как самолеты возвращались на землю, из их кабин выходили летчики и были они в своих блестящих шлемах похожи на космонавтов. А космонавтом в то время мечтал быть каждый мальчишка. "Сначала надо хорошо учиться в школе и стать летчиком", - говорил Андрею отец.

Школу Андрей Зеленко закончил с отличием, а вот на пути в военные летчики пришлось брать барьеры потруднее. Дорогу в истребители шлагбаум поставили врачи. Показался им подозрительным какой-то "шорох" в сердце юноши. Через год Андрею Зеленко скажут на медицинской комиссии, что это, скорее всего, было возрастным. Что пережил за это время юноша, знает только он сам. Наверное, лишь отец догадывался, зная характер сына, что тот от своей мечты не отступит. Решил стать летчиком - будет!

Пока же Андрей успешно сдает вступительные экзамены в Таллинский политехнический институт. Усиленно изучает высшую математику и физику. Это ему вскоре пригодится. Как и занятия в местном аэроклубе. Знакомство с небесной высотой Андрей Зеленко начал с парашютных прыжков и полетов на планере. Уже первый инструктор заметил его летный талант.

А через год Андрей Зеленко вновь подает документы в военное авиационное летное училище. В истребительное не рискнул. Приехал в Балашов. Здесь готовили летчиков для военно-транспортной авиации. Говорили, что со стороны врачей к поступающим в училище требования полегче, но вот на вступительных экзаменах приемная комиссия зверствует. Сердце на этот раз Андрея Зеленко не подвело, а год учебы в политехническом институте не пропал даром - он прошел жесткий конкурсный отбор в летное училище.

О том, каким курсантом был Андрей Зеленко, говорят лаконичные строчки служебной характеристики: "К полетам готовится тщательно. Материальную часть знает в полном объеме. В воздухе спокоен, собран, проявляет инициативу. В сложной ситуации принимает грамотные решения. Летает чисто. Летать любит. Имеет ярко выраженные качества лидера. Среди товарищей пользуется авторитетом...".

Стремительно пролетели курсантские годы. Четыре раза "зима-лето", и вот уже две маленькие золотые звездочки заблестели на лейтенантских погонах, а взлетная полоса училища открыла Андрею Зеленко дорогу в Большой Полет, И во многом он повторил жизненный путь своего отца-офицера: сменялись гарнизоны, южные аэродромы - северными, Дальний Восток - Западом. Под крылом его

самолета проплывали порой целые континенты. В воздухе Андрей Зеленко находился больше, чем на земле. Попастъ в его экипаж хотели бы многие. Люди верили в профессионализм Зеленко и его счастливую звезду. Андрей отвечал товарищам тем же. И однажды эти отношения прошли особое испытание на прочность.



- 21 июня 2000 года, - голос заместителя командира авиаполка подполковника Андрея Зеленко звучит негромко, словно приглушен голубоватым дымком сигареты, - мы выполняли задание по перевозке молодого пополнения.

Экипаж нашего военно-транспортного самолета Ил-76 был усиленный, так сказать, двойной. Первым командовал я. В него входили помощник командира корабля капитан Сергей Люлин, штурман капитан Виктор Перепелицын, старший бортиженер капитан Олег Медведев, борттехник по авиадесантному оборудованию старший лейтенант Павел Стацюк и старший воздушный радист старший прапорщик Сергей Кочетов.

Командиром второго экипажа был майор Рафис Камалов, помощником командира корабля - капитан Андрей Гапон, штурманом - капитан Игорь Годованец, старшим бортиженером-инструктором - капитан Константин Язинский и старшим воздушным радистом - старший прапорщик Александр Горбунов.

Работали мы, сменяя друг друга, день и ночь. Маршрут от Махачкалы до аэродрома Возжаевка на Дальнем Востоке почти десять тысяч километров, нам приходилось садиться для дозаправки на промежуточные, вот и работали посменно, чтобы полетное время не вышло...

Один из таких промежуточных аэродромов находился под Астраханью. Заполненный в два яруса призывниками Ил-76, набрав скорость, плавно оторвался от взлетной полосы и начал набор высоты. Основной экипаж занимал свои рабочие места, запасной - отдыхал и следил за порядком в фюзеляже: юноши с Кавказа - народ горячий, да и в воздухе не все себя комфортно чувствовали. Но, тем не менее, полет начался как обычно, ничто не предвещало беды. Только в том-то и дело, что приходит беда всегда неожиданно.

- Первый сигнал предостережения о начавшихся на борту неполадках, - рассказывает подполковник Зеленко, - нам выдала "девочка Рита" (так летчики называют систему бортовой речевой информации о неисправностях воздушного судна). "Проверь сигнализацию!" - послышалось в наушниках шлемофона. Проверили - норма. Подумалось: "Врет девочка как обычно...". И тут посыпались вводные...

- Когда загорелись лампочки отказа насосов перекачки топлива, - Зеленко забыл о недокуренной сигарете, воспоминания снова унесли его в те тридцать минут полета, когда жизнь и смерть сотен людей сошлись в одной точке, и судьба их зависела не только от Господа Бога, но и от действий экипажа, и, прежде всего, от его, командира корабля, решений и действий, - я не увидел в этом ничего страшного. Бортиженер свое дело знал досконально и перевел всю топливную систему на бесперебойную подачу керосина в двигатели. Правда, выработка топлива шла с одной стороны - из баков правого крыла. Самолет слушался рулей и с креном можно было бороться. Высота была около полутора тысяч метров. Решили идти с этим отказом на свой родной аэродром в Оренбург. Там ждал отдых, смена экипажа. Не суждено этому было сбыться. Отказы посыпались один за другим. Даже "Рита" не успевала сообщать о каждом...

Когда произошел отказ гидросистемы, командир корабля принял решение лететь до ближайшего запасного аэродрома. Им по плану был Энгельс. Не успели стать на нужный курс полета, начались отказы электрооборудования, систем управления механизацией, шасси, других жизненно важных агрегатов и оборудования. Надежно работали на приборной доске только механические часы да счетчик оборотов. Но на них далеко не улетишь, когда из-за начавшейся тряски, могло отвалиться крыло "Ила". После они скажут, что своим хладнокровием и привычным поведением командир корабля ни на миг не дал экипажу усомниться в благополучном исходе полета. На посадку заходили с обратным курсом. Времени на стандартный заход не было: борттехник Паша Стацюк доложил: "Командир, на левом крыле хорошо горит!"...

И еще. При посадке с обратным курсом глиссада снижения проходила в стороне от города, случись самое худшее - жизнь жителей была бы вне опасности.

Они постарались максимально выработать топливо. А бороться с креном приходилось полным отклонением элеронов. Правый закрылок не выходил. Рулей для устойчивого управления полетом корабля не хватало. Аварийно выпустили шасси, проконтролировав их выход по механическим

указателям и визуально. При приземлении тяжелого Ила с отказавшей механизацией могло не хватить и длины посадочной полосы.

О том, что с самолетом творится неладное, догадались и его пассажиры. У некоторых не выдерживали нервы. Чтобы предотвратить панику среди призывников, Андрей Зеленко отправил второй экипаж во главе с его командиром майором Рафисом Камаловым в пассажирский салон. В их задачу входила быстрая эвакуация людей после приземления.

- Мы знали, - рассказывает Камалов, - что на выход людей из горящего самолета, нужно затратить не более двух минут. Еще в воздухе стали открывать аварийные люки. Среди призывников началась паника.

До земли оставалось лететь менее минуты, На горящем, непослушном самолете секунды казались вечностью. Хотя военно-транспортный самолет весом 175 тонн снижался со скоростью более пригодной для истребителя. Тормозить "Ил" в воздухе было нечем. В официальном документе комиссии по расследованию чрезвычайного происшествия сказано следующее: "Благодаря летному мастерству подполковника А.Ж.Зеленко аварийная посадка была выполнена безукоризненно, с приземлением на скорости 370 километров в час на ВПП ограниченных размеров с максимально допустимым посадочным весом, открытием створок реверса внешних двигателей в воздухе, применением полного реверса четырех двигателей на земле и торможением колес.

Предвидя неизбежное выкатывание самолета за пределы ВПП, подполковник Зеленко заблаговременно дал команду на выход в безопасную зону из нижней передней кабины двум штурманам, чем спас им жизнь.



С.Кочетов, П.Стацюк, О.Медведев,  
В.Перепелицын, С.Люлин, А.Зеленко

Эвакуация была произведена четко и организованно, в противоположную от пожара сторону. Командир экипажа покинул самолет последним, убедившись в отсутствии людей на борту самолета".

Покинув пустой самолет, Андрей Зеленко увидел, что от жары начала коробиться, пошла гофрой обшивка фюзеляжа, Ил-76, уткнувшись в землю сломанной передней стойкой шасси, был окутан клубами пыли и дыма, сквозь которые прорывалось пламя, а во все стороны от горящей машины разбегались по степи призывники. О чем в это время думал командир?

- Первая мысль: "Что же я натворил? И что мне теперь за это будет? Плохо, что уволят из армии, но хорошо, что из армии без пенсии не увольняют, А служить-то хочется. И летать еще не надоело. Ладно, живы все - и то нормально..." Через три минуты после эвакуации последнего пассажира военно-транспортный самолет взорвался. Через несколько минут от него остался лишь обгоревший киль, да небольшая кучка дмящихся обломков. И многим видевшим эту картину не верилось, что в охваченном пламенем самолете никто не пострадал.

Комиссия по расследованию ЧП установила, что произошло короткое замыкание в электрической системе самолета. Перегорели силовые кабели, это привело к серии отказов и возникновению пожара. Во всем этом вины экипажа нет...

С этим выводом согласились во всех инстанциях. Более того, действия экипажа во всеуслышание назвали подвигом. И отметили по заслугам.

Подполковнику Андрею Жанновичу Зеленко присвоено звание Героя Российской Федерации. Золотую Звезду ему вручал в Кремле лично Президент. Орденами Мужества награждены капитан Сергей Люлин, майор Виктор Перепелицын, майор Олег Медведев, капитан Павел Стацюк, старший прапорщик Сергей Кочетов.

Всем авиаторам второго экипажа главнокомандующий ВВС генерал армии Анатолий Корнуков вручил медали Нестерова. Повышены в воинском звании Игорь Годованец и Константин Язинский. Свои ордена и медали они надевают редко. В праздничные дни по торжественным случаям. И то, если не находятся в полете. А без неба, без самолетов они жить не могут.