

Ферганцы на Мадагаскаре

(воспоминания п/полковника запаса Алёшина Виктора Николаевича.)

Первый борт в Демократическую республику Мадагаскар от Ферганского полка пошел в апреле 1984 года. Мы приняли эстафету от Джанкойского *отп.* Прошли двухнедельную подготовку к полетам по МВЛ (международным воздушным трассам) прямо на базе силами своих командиров и штурманов, которые уже бывали «за кордоном» (позже подготовку и допуск проходили в Шереметьево). Готовили два комплекта экипажей сразу по двум направлениям: Мадагаскар и Мозамбик. Первую группу на Мадагаскар возглавил ком. корабля гв.капитан Васильев Михаил Петрович. В сентябре 1984 года его группу сменила моя в количестве 14 человек (7 – экипаж, 7 - группа обслуживания). Экипаж: ком. группы - гв.капитан Алёшин Виктор, шт. Морозов Владимир, ПКК Миляев Александр, ст/б-т Козуля Николай, б-т АДО Егоров Геннадий, ст.в/рад Кожин Сергей, в/стр. Громов Виктор. Группа обслуживания: инженер АО Фондеркин Вадим, инженер РЭО и замполит Долбня Николай, нач.ИАС АЭ Павлов Лев, ст.техн. с-та Скоростецкий Алексей, механик с-та Попов Валентин, техник РЛО и РЭО Кривошеев Пётр, техник АВ и ДО Карманов Григорий.



1-й ряд: с-нт Адольф, ст.л-т Миляев А., ст.л-т Егоров Е., нач.транзита л-т Евзар, переводчик л-т Завадский А.
2-й ряд: пр-к Кривошеев П., ст.л-т Фондеркин В., пр-к Громов В., пр-к Кожин С., м-р Павлов Л.
3-й ряд: водитель Клод, к-н Козуля Н., ст.л-т Скоростецкий А., м-р Алёшин В., ст.л-т Морозов В., пр-к Карманов Г., пр-к Попов В.

Учитывая опыт предыдущего экипажа, подготовку мы начали заранее. Заключалась она не только в закупке всего необходимого, но и в получении разрешения на провоз всего этого через границу. Мы уже знали, что большие проблемы придется испытывать в связи с непривычной пищей, поэтому постарались максимально «запаситься» крупами, «крепкими напитками», консервами всех видов. Замаскировали все это под воинский груз, который был опломбирован и досмотру не подлежал (спасибо помощнику командира корабля Миляеву Александру, который смог договориться в штабе ТуркВО насчет «воинского груза»). Перелет проходил по маршруту: Фергана – Ташкент (27.09.1984г., 1 полет, налет 40 мин., ночевка, таможня) – Карачи (Пакистан) – Аден (Йемен) (28.09.1984г., 2 полета, налет 9 час 50 мин., ночевка у наших представителей на берегу Аденского залива) – остров Виктория (Сейшельские острова) – Антананарива (Мадагаскар) (29.09.1984г., 2 полета, налет 8 час 50 мин.). Шли по международным воздушным линиям (МВЛ). Поскольку мы не владели английским, в состав экипажа обязательно включался военный переводчик. От его подготовки во многом зависела безопасность полета (в этот раз нам повезло: переводчик был опытным). Первый полет по МВЛ выполнялся с инструкторами: мне допуск давал летчик-инспектор с управления ВТА полковник Колбасин А.М., штурману – полковник Юдин, также с управления ВТА. Перелет не был легким. На самолеты незадолго до этого было установлено навигационное оборудование «VOR-DME» для подхода и захода на посадку на иностранные

аэродромы (отечественная РСБН там не работала); РСДН для определения места самолета (дальности действия хватало только на территорию СССР, да и то не было специальных карт для определения места, к тому же она не работала с американской системой «Omega» и английской «Logan-S»); связные радиостанции были старые и маломощные. Потому при длительных перелетах над Индийским океаном мы оставались надолго без связи и навигационной поддержки, определяя свое местоположение в основном по времени, скорости и ветру. Кое-где удавалось «зацепиться» за береговые приводные радиостанции и уточнить свое место. Отдать должное штурману экипажа Морозову Владимиру, который, используя старую полуавтоматическую навигационную систему НАС-1, провел самолет над океаном по 6-часовому маршруту от Адена до о.Виктория с отклонением на «отлично». Я тоже не выпускал навигационную линейку НЛ-10 из рук.



Встреча с палубными истребителями F-14 над Индийским океаном 28.09.1984г

ностями: при температуре за $+40^{\circ}\text{C}$ и большой влажности больше тянуло залечь под кондиционером. Когда стемнело, решили с переводчиком искупаться в Аденомском заливе, но удовольствия от этого не получили: вода была около 30°C и вонючая.

При перелёте из Адена на Мадагаскар для дозаправки промежуточную посадку делали на Сейшельских островах (о.Виктория). Райское местечко. Вместо воробьев на деревьях «трещали» разноцветные попугайчики, как в зоомагазине.



Яркое слепящее солнце, океан во все стороны, при этом не очень жарко. По приданию господь в наказание после грехопадения поселил там Адама и Еву (чтоб меня так наказали).

На другой день по прибытии в Демократическую республику Мадагаскар начали знакомство с аэродромами, на которые придется работать. Выполнили облет аэродромов Tamatave, Diego-Suares, Nossi-Be (на острове Nossi-Be), Majunga.

31.09.1984 года мы торжественно проводили экипаж гв.капитана Васильева М.П. на Родину и приступили к полетам в незнакомых для нас условиях тропического круга.

Через несколько месяцев MinDef (местное министерство обороны) попросило нас выполнить полеты на аэродромы с ВПП по 1200-1500м: Марандава(Morondava), Тулиар(Tulear), Форт-Дофин(Fort-Dophin), Самбава (Sambava) и Фарафангана (Farafangana). После рекогносцировки на мадагаскарском самолете Ан-26 мы начали полеты на эти аэродромы, кроме Марандавы на восточном побережье (местные власти отказались спиливать реликтовые деревья в зоне захода на посадку, а нам пришлось бы садиться «по вертолетному», хотя в Форт-Дофине заход был тоже не подарок, но там нас хорошо встречали). В Фарафангане ВПП оказалась грунтовой, длиной чуть более 1000 м и заканчивалась океаном. Этот аэродром я отверг не раздумывая.

При перелете из Карачи на Аден над Индийским океаном были взяты «в клещи» тремя американскими палубными истребителями F-14, которые незадолго до этого поступили на вооружение 6-го американского флота. Правда, это было больше хулиганством или актом устрашения, но не реальной угрозой. Подошли на расстояние $\approx 10-20$ м, сфотографировали, а через 1 час 10 минут ушли. Следует отметить, что приближение к воздушным судам на такое расстояние по Международным воздушным трассам является грубейшим нарушением, но для США «закон не писан» был и в то время.

Нас жарой не напугать, но в Адене быстро пропало настроение на прогулки и знакомство с местными достопримечатель-

Позже мы освоили Самбаву. Это, пожалуй, был самый сложный аэродром: длина ВПП 1200 м, высокие деревья по курсу взлета и посадки. Поэтому тщательно подходили к вопросу расчета взлетного веса.



Антананарива. Вилла группы Ан-12 до 1985 года

На Мадагаскаре базировались на аэродроме «ИВАТО». Жили в 2-этажной вилле по 2-3 человека в



Мадагаскар 30.09.1984, о.No-Sibe,
Васильев М.П., Морозов В., Алешин В.Н.

комнате. Сервиз хотя и не был навязчив, но жить можно. Был даже повар и 2 уборщицы из местных. Повара, правда, пришлось вскоре перевести в разряд подмастеров, 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 экономили. Тем не менее, кроме экзотических продуктов купить там было нечего, страна достаточно бедная, хотя богата полезными ископаемыми, и добывать там есть что.

Работали в интересах министерства обороны (а заодно и лично президента Рацираки – довольно грамотным был политиком). Перевозили грузы, людей, иногда военных...

Особенно интенсивные полеты были в конце ноября - в декабре, когда созревало лечи. Очень интересный плод, похожий на клубнику по форме и цвету, в плотной оболочке: по вкусу напоминал ассорти из нескольких фруктов. В Европе и Америке за него хорошо платили (до 30 \$ за кг), но он портился в течении 3 дней, потому доставка была организована самолетами. Мы на Ан-12 доставляли ящики с аэродрома Таматав на побережье в столицу Тану, а оттуда Боинг-747 во Францию, далее различным транспортом по Европе. Перелеты были по полчаса, делали по 3-4 рейса туда обратно. С виллы выезжали затемно – затемно возвращались.

Особенно изматывающими были перевозки гражданского населения. В отличии от полетов по СССР, там пустыми летать не давали. Попутные перевозки были «бесплатные», если не считать небольшой взятки военным представителям от MinDef, отвечающим за транзит, поэтому желающих было всегда достаточно, а багажа еще больше. Всякий раз приходилось скандалить по поводу попыток перегрузить самолет.



Были и любопытные рейсы. Местные жители очень любят растение, которое они называли маниок (похоже на корни дерева, с толстой сладковатой сердцевинкой), но европейцу оно, думаю, не по вкусу. Стебли маниока продавались на каждом углу, как у нас в былые времена семечки подсолнуха. Росло оно на юге острова, и мы иногда привлекались для его перевозки с плантации президента в столицу. Несмотря на внешний вид, после сушки стебли становились легкими, как вата. Уложить маниок плотно в грузовой кабине было невозможно, надежно зашвартовать тоже. Набили однажды это растение в грузовую кабину под потолок, получилось меньше 3-х тонн. При взлете груз немного сместился на грузовые люки. К-счастью, на груз догадались посадить 4-х

пассажиров, которые после посадки поработали грузчиками. Больше я с таким грузом старался не связываться.

Условия работы усложнились гористой местностью, в основном короткими ВПП в 1500 м, что для АН-12 являлось придельной, хотя иногда приходилось садиться и на 1000 метровые полосы, так как ураган «Камишу» незадолго до этого порядком потрепал остров и на аэродроме Tamatave была повреждена половина ВПП. Вторая беда – тропические циклоны. Погода могла измениться практически за час, мощная облачность вырастала на глазах, не давала вернуться на базу.

Вспоминается один случай. Перевезли груз из столицы на север острова, погода была, как говорят в авиации «миллион на миллион». С разгрузкой нас немного задержали, и горную гряду на обратном пути пришлось пересекать через 3 часа. При подходе к своему удивлению обнаружили, что перед нами стена мощно-кучевой облачности, входить в которую нельзя, обойти и «перепрыгнуть» тоже. Решили пройти вдоль горного хребта и поискать «щелочку». Вскоре обнаружили по локатору хороший проход и пошли по нему. Облачность по сторонам приближалась всё ближе, в конце концов, проход превратился в узкий коридор с отвесными стенами, развернуться в котором было уже невозможно. Зрелище было потрясающее. Облака были настолько плотные, что создавалось впечатление, будто движемся по каменной горной трещине. Пассажиры смотрели на это восхищенными глазами, а экипаж замер в ожидании: что же будет, если этот необычный коридор закончится (для непосвященных поясню: в мощно-кучевых облаках, особенно в тропиках, присутствуют сильные вертикальные течения, которые могут в доли секунды разрушить самолет, бросить его вниз или вверх на несколько тысяч метров). Я едва успевал работать штурвалом, чтобы не войти на поворотах в облака и молился, чтобы эта спасительная «дорожка» вывела нас к океану. Видимо, мольбы были не напрасными, вскоре в просветах показался Индийский океан, и облачность резко закончилась. На столичный аэродром ИВАТО к удивлению диспетчера вышли с обратной стороны, где облачность была неопасной.

На стоянке нас уже ждал груз для повторного вылета, но я категорически отказался лететь в таких условиях, несмотря на угрозы пожаловаться послу.

Или вот еще. Заход 2х270, если память не изменяет, называется стандартный разворот, укороченным его не назовешь, пожалуй, времени достаточно занимает. Почему-то считается, что он обеспечивает высокую точность выхода в створ ВПП. Может быть, в автоматическом заходе да в ПМУ это и так, а вот в ручном ... можно поспорить, особенно в сложных условиях. Однажды мы не успели вовремя (до обеда) вернуться на базу, попали в тропический фронт, стемнело. Чудом прорвались на аэродром ИВАТО (столица Антананарива), кругом мощно-кучевая облачность до стратосферы, и только по курсу захода более менее. От диспетчера получаем команду - заход "стандартный разворот", а мы его только в учебниках видели, в армии он не применялся. Штурман сразу "завопил", - "Горы близко, промажем", а я ему, - "С этим курсом схема по уставу такая, никто не врезался, рассчитывай, все равно больше идти некуда". Для полного счастья, ливень как из ведра, хотя и не в облаках, но ничего не видно. Одним словом, как не старались, а после выполнения разворотов в створ не попали. Но после "афганских тренировок" у нас было достаточно опыта, чтобы без особого труда исправить промах. Диспетчер предложил повторить маневр, но мощная засветка смещалась в сторону глиссады, "вальсировать" было рискованно, можно было оказаться в мешке. "Нежных пассажиров" у нас не было, поэтому заход выполнили по-военному грубо, посадка, правда, получилась, на удивление мягкой, несмотря на ливень.

Некоторые аэродромы из оборудования имели только радиостанции. Несмотря на сложности, это была хорошая школа, причем не только для летного состава, но и для технического. Помочь было некому, поэтому все виды ремонта приходилось выполнять самим. К счастью, на должности замполита группы был инженер эскадрильи гв.майор Павлов. Техник РТО (инженер полка по РТО) гв.майор Долбня вместе с гв.прапорщиком Кривошеевым грамотно устранили «плавающий» дефект локатора, без которого летать в условиях тропического климата очень рискованно. Тот же гв.пр-к Кривошеев с успехом подменял заболевшего воздушного стрелка. Другие тоже не отставали, выполняли работы, которые в СССР производились только в ТЭЧ или на заводе: заменили треснувшее лобовое стекло штурмана, покрасили самолет хорошей французской краской (помывку самолета потом было делать одно удовольствие) и многое другое, всего не расскажешь.

Полеты осложнялись еще и чехардой с переводчиками: первый, по имени Александр, убыл домой, отработав положенный срок, способный парень, общался на 3-х языках, с местными на малагасийском. Второй (Завадский Александр) был временный, едва успел освоиться – забрали (позже по просьбе экипажей вернули), третий (Федоров Андрей) только с училища, никак не мог привыкнуть к СПУ. Доходило до курьезов, благо вовремя взялся за изучение французского языка, местные диспетчера по-английски практически не говорили, да и мы в школе немецкий учили. В первом, после замены переводчика, полете из столицы на прибрежный аэродром Таматав после заруливания на стоянку и выключения двигателей спрашиваю: «Переводчик, что там диспетчер сказал?», - «Разрешил заход на посадку, командир!». Остальной радиообмен он просто не смог разобрать.



Когда бывало затишье в полетах, устраивали экскурсии, а посмотреть там было что. В Антананариву прекрасный национальный парк, где можно было посмотреть почти всё, что обитает и растет на Мадагаскаре. Кактусы, которые мы видели на подоконниках, там вырастают с двухэтажный дом; столетник цветет раз в 2 года, а на 1000-летний баобаб туристы приезжают посмотреть со всего мира.

Иногда мы выполняли рейсы в живописное место на севере острова г.Антсиранана (г.Диего-Суарес). Посадку выполняли на малоиспользуемый аэродром без РТС и светотехнического оборудования, но с бетонным покрытием. В период летних дождей (в феврале) мы полетели туда после месячного перерыва и были шокированы из-

менившимся пейзажем: вместо полуметровой травки рядом с ВПП выросли мощные деревья примерно по 10 м. Нам с трудом удалось развернуться на полосе, чтобы не задеть плоскостью за растительность.

Из животных самыми любопытными экземплярами были, конечно же, лягуры, которых там огромное множество видов. А в океане достаточно много акул, особенно в районе морского порта г. Таматав, что приходилось учитывать при купании.

До завоевания французами в конце XVIII века Мадагаскар был монархией, в которой на протяжении длительного времени правили женщины. И там еще сохранились дворцы того времени, которые, несмотря на бедность, бережно сохраняются в хорошем состоянии до сих пор.



Столица Мадагаскара находится на высоте ≈ 1200 м, и в его окрестностях можно было найти места, похожие растительностью на наши российские: с березами и пресноводными озерами. Туда мы иногда с удовольствием выезжали, когда командировка стала затягиваться, и личный состав затосковал по Родине.

Времени «на подвиги» у нас хватало: вместо 3-х обещанных месяцев нас там продержали 10. Даже, когда выработали положенный ресурс и на самолете требовалось провести 1200 часовые регламентные работы, нас не заменяли: истек срок договора, и мы ждали его продления.

Жизнь без семей, узкий круг общения, ограниченный только экипажем и группой обслуживания, конечно же, создавал обстановку, требующую разрядки. В СССР были не входу наркотики и прочие

«болеутоляющие». Все стрессы и дискомфорт мы предпочитали снимать крепкими спиртными напитками. На Мадагаскаре был в ходу ром (мы насчитали около 100 разных названий). Прогдегустировать всё не пытались, но из того, что попробовали, употребляли в основном самый дешевый: с него голова не болела и «весил» он 50⁰. По остальным параметрам уступал нашей водке во всех отношениях. Своего спиртного нам удалось провести слишком мало, и этот запас берегли для особых случаев, но все равно надолго не хватило. Пришлось вспоминать дедушкины рецепты и приспособливать их под местный материал.

При перевозке лечи мы через переводчика «намекнули» заказчикам об угощении экипажа этим экзотическим фруктом, имея ввиду пару килограмм. Однако уже со следующего рейса нам начали отгружать по 10 ящиков. Мы не отказывались, в надежде угостить своих коллег из группы советских военных специалистов. Поскольку продукт долго не хранился, а разъезжать уставшими по виллам по прилету нам было «несколько неудобно», встал вопрос – куда девать? Подсказку получили очень скоро.

Местное командование обратилось к нам с просьбой выполнить полет на аэродром Самбава на северо-востоке острова. По посадочному весу самолета он нам подходил, но полоса была всего 1250 м, заход осложнялся высокими деревьями в зонах подхода.

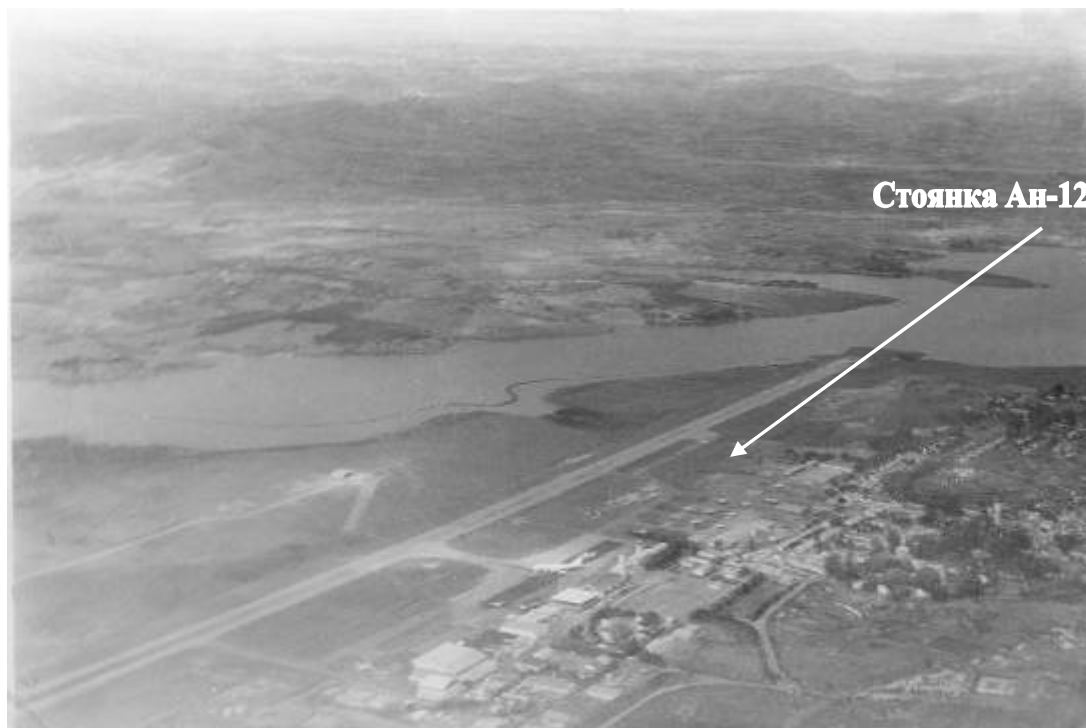


Мадагаскар, 1985 год, г. Антсиранана (г. Диего-Суарес), за проливом - аэродром.

Я без рекогносцировки лететь отказался, надеясь на то, что организовать местные ее не смогут (заканчивался межрегламентный ресурс на самолете, надо было ограничивать полеты), но ошибся. Вскоре нам со штурманом организовали полет на местном Ан-26. Перед вылетом ко мне подошел наш переводчик и попросил разрешения не лететь, так как ему надо было подготовиться к возвращению в Союз по замене, а осмотреть аэродром мы сможем без него. Я согласился. После посадки в Самбаве сопровождающий нас сержант жестом попросил следовать за ним. Ехали недолго, вскоре оказались на берегу океана около видавшей виды двухэтажной виллы. На сигнал машины вышла белая женщина и представилась «Льюба». Мы со штурманом переглянулись: мало того, что белая в этой глуши, да еще с таким странным именем. Когда мы представились, она заговорила с нами по-русски, но с сильным акцентом, который исчез через несколько минут общения. Оказалось, это жена местного дантиста, родом с Донецка, вышла замуж, когда муж там учился. Она быстро накрыла легкий стол и угостила нас «лечевкой» собственного изобретения, рассказала рецепт (мы с охотой им воспользовались, так как лечи у нас было в огромных количествах, есть мы его уже не могли, а выбрасывать такой дорогой фрукт было бы преступлением). Затем пришел муж. Он почти без акцента говорил по-русски, рассказал о своей учебе в Союзе и о работе на Мадагаскаре. Одним словом, рекогносцировкой мы остались довольны и дали согласие на полеты на этот аэродром с ограничениями по взлетной массе.

Сразу же по прилету поставили брагу из лечи, а чтобы она «успела созреть», заперли в шкафу, ключ был только у меня. Я решил выставить ее на стол через пару месяцев, к 23 февраля. Но когда подошел срок сливать, обнаружил, что 1/3 бутылки уже нет. Проведенное расследование показало, что «сообразительный» помощник, большой любитель заложить за воротник, через щель в шкафу просовывал хлорвиниловую трубку и «проверял готовность продукта». Пришлось в ближайшие выходные разрешить дегустацию всей группе, так как по заявлению помощника, продукт не заслуживает особого внимания. К-сожалению он оказался прав, даже после перегонки напиток был хуже рома, а без перегонки гораздо хуже ферганской чашмы.

Иногда мы устраивали «международные встречи». По соседству с нами находилась вилла ребят из торгового представительства ГДР. Мы им однажды помогли выполнить выгодный попутный рейс, и



Мадагаскар, г. Антананарива, аэр. ИВАТО, 1985 год

они в нашу честь устроили «легкий стол» на своей вилле. Для нашего бортового техника и жены начальника торгпредства стол оказался тяжеловатым, но все остались довольны. Затем мы позвали их на просмотр фильма «Белое солнце пустыни» (у нас был кинопроектор) с последующим обедом. Стол ломился от восточных блюд собственного приготовления, из напитков - водка «по выписке» (в Союзе такую было купить очень сложно), и случайно сохранившийся ферганский портвейн «Чашма», для женщин. Немцы сказали, что такого прекрасного вина они еще не пробовали (а в Фергане его пили только «любители», так как для остальных был большой выбор болгарских, румынских и венгерских вин).



Тана. Колядки на вилле. 1.01.1985

С местным населением у нас поддерживались вполне дружелюбные отношения. На аэродроме, несмотря на языковой барьер, мы всегда могли рассчитывать на помощь и взаимопонимание. Население не отличалось богатством, однако очень любило праздники.

Военные, хотя практически и не имели своей авиации, отмечали даты всех родов. Приглашали и нас. Однажды мы задали вопрос: почему отмечается дата бомбардировочной авиации, которой у них нет, они отвечали – «когда-нибудь будет».

На виллу к нам местные не заходили, но 1-го января 1985 года рано утром, после бессонной ночи, нас разбудили голоса. Оказалось, местная

молодежь пришла колядовать. Приняли, как могли, однако задержаться они отказались, сославшись на то, что им еще много домов надо обойти. А зря: к Новому году мы делали пельмени (1200 штук). Спец по тесту был я, а лепили все вместе. Имелись и другие деликатесы, угостить было чем.

Напряженная работа приводила к усталости, но еще хуже, когда перестали летать и ждали замены. Особенно вызывало тревогу, когда личный состав перестал употреблять спиртное. Группа была вполне

дисциплинированная, «не злоупотребляли» за некоторым исключением, но когда некоторые бросили пить вообще, в воздухе запахло грозой, имели место мелкие ссоры, необоснованные обиды. Пришлось употреблять власть, а также срочно организовывать более тесное общение с группой советских военных специалистов для совместного проведения досуга, несмотря на некоторые сложности переездов и ограничения в заправке бензином. Срочно на вилле сделали площадку для бадминтона, устраивали соревнования. Теннисный стол поставили почти сразу по прибытию. В посольстве был хороший теннисный корд, ездили туда. Так или иначе обошлось без ЧП.

Весной 1985 года к нам «наведывалась» комиссия с ВТА во главе с полковником Корж, с ним 2 подполковника-инженера (фамилий не помню). Работой (и приемом) остались довольны.

В июле 1985 года нас заменил экипаж гв.капитана Ушанова Валерия. Маршрут домой был тот же, и уже не казался таким сложным, как в первый раз. Да и инспектора «не мешали»: с нами возвращался штурман полка гв. подполковник Семенов Б.М., который считал, что мы допуск по МВЛ уже получили и достаточно подготовлены. По возвращении в Союз мы со штурманом поменяли экипаж, самолет, и уже в августе месяце убыли в Эфиопию, но это уже другая история....