

Сайфитдин Идельбаев



В НЕБЕ ЭФИОПИИ

Роман

Сайфитдин Идельбаев
В небе Эфиопии. Роман

«Издательские решения»

Идельбаев С.

В небе Эфиопии. Роман / С. Идельбаев — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-590064-7

Книга рассказывает об интернациональной помощи советских людей народам Эфиопии с 1977 по 1989 годы, включая период Огаденской войны между Эфиопией и Сомали, годы ликвидации последствий «Великого эфиопского голода» 1983—1985 годов. Автор — не только свидетель, но и участник многих этих событий. В книге описываются события, увиденные глазами советских военных советников, «глазами» самолёта Ан-12, а также истории, рассказанные однополчанами о полётах в Мозамбике, Танзании, Йемене, Анголе.

ISBN 978-5-00-590064-7

© Идельбаев С.
© Издательские решения

Содержание

Уважаемый читатель!	6
Глава 1	9
Глава 2	55
Конец ознакомительного фрагмента.	63

В небе Эфиопии

Роман

Сайфитдин Идельбаев

© Сайфитдин Идельбаев, 2024

ISBN 978-5-0059-0064-7

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Уважаемый читатель!

Перед Вами книга «В небе Эфиопии» – субъективный взгляд реального участника событий Сайфитдина Идельбаева на малоизвестную страницу отечественной истории.

Если про войну в Афганистане известно всем, то спецкомандировки советских военных (и не только) специалистов в страны Африки по-прежнему остаются полуофициальной тайной, хотя и со снятым сейчас официально грифом «Секретно».

Многие истории, выносимые автором на суд зрителя прожиты им самим и это очень важно, поскольку они цепляют читателя своей непридуманностью и отсутствием заданных клише. От лица непосредственного участника идёт рассказ о событиях, в которых военнослужащие Советской Армии принимали участие.

Рассказы о полётах, лётных происшествиях, выполнении конкретных заданий подаются членом лётного экипажа с техническими подробностями мало знакомыми обычному читателю.

В книге очень много трогательных бытовых подробностей жизни наших соотечественников в «желтой, жаркой Африке».

И становится понятным, что советские люди не на словах, а на деле спасали народы Эфиопии от ужасающего голода, последствий разрушительных войн, пропуская через себя увиденное в этих далеко не туристических спецкомандировках.

Спасибо автору за достоверность и непредвзятость изложения.

Спасибо автору за память!

Татков Олег Владимирович, кандидат медицинских наук, гвардии подполковник в отставке, ветеран боевых действий.

Об авторе:



Идельбаев Сайфитдин Хуснетдинович, родился 22 февраля 1960 года в селе Верхненазаргулово Кувандыкского района Оренбургской области. После окончания 8-летней школы в 1975 году, поступил в Оренбургский техникум железнодорожного транспорта на отделение «Радиосвязь и радиовещание». В 1979 году после окончания названного техникума поступил в Иркутское высшее военное авиационное инженерное училище на факультет «Авиационное оборудование летательных аппаратов». В 1984 году после окончания училища в звании лейтенант, направлен для прохождения военной службы в Ферганский отдельный военно-транспортный авиационный полк на должность бортового техника по авиационно-десантному оборудованию самолёта Ан-12БП.

В составе экипажа самолёта Ан-12БП участвовал в воздушных перевозках в условиях ведения боевых действий в Эфиопии с 4 ноября 1984 года по 30 ноября 1985 года, и с апреля 1988 года по апрель 1989 года.

С февраля 1986 года по июль 1986 года в составе экипажа самолёта Ан-12БП участвовал в воздушных перевозках в условиях ведения боевых действий в Мозамбике.

С сентября 1986 года по февраль 1988 года участвовал в воздушных перевозках из Афганистана грузов «200» и доставке их на аэродромы СССР.

С апреля 1989 года по декабрь 1992 года был начальником группы обслуживания авиационного оборудования, начальником группы регламента технико-эксплуатационной части полка.

С декабря 1992 года по октябрь 1995 года – бортовой техник по авиационно-десантному оборудованию самолёта Ил-76МД в Оренбургской дивизии ВТА ВВС РФ.

Уволен с военной службы 25.10.1995 года на пенсию по выслуге лет по организационно-штатным мероприятиям. Гвардии капитан в отставке. Ветеран боевых действий.

Глава 1

1.1. Под флагом Аэрофлота.

Военно-транспортная авиация Военно-Воздушных Сил СССР (ВТА ВВС) всегда была активным участником воздушных перевозок по территории СССР, и за рубежом для решения внешнеполитических задач, находясь на острие внешней политики СССР.

В ВТА накоплен богатейший опыт работы в небе многих стран мира: Афганистане, Эфиопии, Анголе, Индии, Вьетнаме, Лаосе, Йемене, Сирии, Египте, Ливии, Мозамбике, Гвинее, Мадагаскаре и в других странах.

В газетах «Правда», «Красная Звезда» осенью 1984 года писали, что Социалистическую Эфиопию постигла сильнейшая засуха, солнце выжгло двенадцать из четырнадцати провинций, погибли урожай, скот. Тысячи людей умирали от голода, жажды и болезней.

Правительство СССР откликнулось на призыв ООН об оказании экстренной гуманитарной помощи пострадавшим народам Эфиопии.

В ночь на 1 ноября на полную мощь заработал хорошо отлаженный механизм военной машины. Используя систему скрытого управления войсками, был поднят по тревоге 194-й гвардейский военно-транспортный авиационный полк, дислоцированный в городе Фергане, где я проходил службу на должности бортового техника по АДО (авиационно-десантному оборудованию) самолёта Ан-12БП.



Военно-транспортные самолёты Ан-12БП в раскраске Аэрофлота.

В офицерской гостинице полка всегда было движение, и днём, и ночью, кто-то прилетел, кто-то собирался улететь. Мы как-то привыкли уже к этому постоянному движению. Но в ту

ночь вызвали в штаб по цепочке оповещения экипажей не только «стариков», но и нас – молодых лейтенантов.

– Не может быть! – удивился я, – ведь говорили, что полетят только «старики».

Обычно в Авиации для выполнения боевых задач отправляются наиболее подготовленные, опытные экипажи. Термин «в бой идут одни старики» это не просто лозунг, это отношение к делу. Средний возраст авиационных «стариков» не превышал и 30 лет.

Нам была поставлена задача: подготовить 12 самолетов для полётов по международным воздушным линиям и для длительной работы с высокогорных аэродромов Эфиопии. А это означало: демонтировать с самолетов пушечное вооружение и различную, в том числе секретную аппаратуру, согласно требованиям ИКАО – международной организации гражданской авиации в составе ООН. Загрузить на самолёты необходимое техническое оборудование для обслуживания самолетов на внебазовых аэродромах.

Той же ночью на весь личный состав для получения заграничных паспортов оформили необходимые документы. В Доме офицеров сфотографировали нас полусонных на заграничные паспорта. Утром дали команду всем экипажам срочно получить на вещевом складе формы Аэрофлота, а наземным специалистам – гражданскую одежду: костюмы – тройки, туфли, рубашка, галстук и даже шляпы. Мы, экипажи позавидовали наземным специалистам. В то время сложно было купить такой костюм.

Вся эта маскировка нужна была, чтобы лететь по международным воздушным линиям. Ведь многие страны запрещали пролёт военных самолётов СССР над их территорией. Благо самолёты не пришлось перекрашивать, поскольку самолёты Ан-12БП нашего полка уже имели бело-голубую раскраску под Аэрофлот, и на бортах самолётов большими буквами красовалась надпись «АЭРОФЛОТ».

Так же самолёты Ан-12БП были доработаны, согласно требованиям ИКАО. На них были установлены дополнительные пилотажно-навигационные системы ILS, VOR, DME. А также УВИД-15 (Ф) футомер – прибор, измеряющий высоту в футах. На наши самолёты централизованно развезли спасательные жилеты, ярко оранжевой раскраски, а также по два плота ПСН-6. Всё это требовалось для полётов над морями, океанами.

Затем прошла команда всем улетающим сделать в санчасти полка прививки от брюшного тифа и от жёлтой лихорадки.

Вся упорная и кропотливая работа, в которой были задействованы сотни офицеров и прапорщиков, завершилась к исходу вторых суток. Одновременно готовились к вылету самолёты Ан-22 «Антей» Калининской авиационной дивизии и самолёты Ил-76 Витебской авиационной дивизии.

4 ноября 1984 года на 6 часов утра дали «добро» на вылет передовой команде в составе трёх самолётов Ан-12БП №12112, №11780, №11404.

Наш экипаж самолёта Ан-12БП №12112 в составе: командир корабля – Воробьёв Пётр Лазаревич, помощник командира корабля – Иванов Виктор, лётчик – инспектор ВТА полковник Фёдоров, штурман – Троцко Виктор Александрович, старший бортовой техник – Черемисин Алексей, бортовой техник по АДО – Идельбаев Сайфитдин, радист – Максумов Алимжон, стрелок – Тураев Виктор, бортпереводчик, и передовая команда инженерно-технического состава, пройдя необходимые формальности у таможенников и пограничников, взлетели и взяли курс на Карачи. Знакомая воздушная трасса на Кабул, далее летим над территорией Пакистана. Посадка на аэродроме Карачи на дозаправку. По команде диспетчера по рулению, зарулили наш самолёт носом к забору так, что без тягача мы бы не смогли вырулить на ВПП (взлётно-посадочная полоса). Выставили вооружённую охрану. Из самолёта не выпустили никого, кроме штурмана с переводчиком в КДП (командно-диспетчерский пункт) для оформления флайт – плана, и старшего бортового техника для дозаправки самолёта. Остальные члены экипажа и группа авиационных специалистов – передовая команда оставались

на борту. Далее наш маршрут пролегал над Аравийским морем, Аденским заливом с посадкой в Адене.

Вода, кругом вода! Под крылом нашего самолёта Ан-12 вот уже несколько часов простирается море. Мне стало как-то жутковато. А если отказ двигателей? Самолёт приводнится? Холодок по спине, ведь я не умею плавать! Вспомнил инструктаж при получении двух плотов и спасательных жилетов для экипажа.

«... После приводнения самолёта, открыть верхние аварийные люки в кабине экипажа и в грузовой кабине. Выбросить плоты, закрепив к люку тросики раскрытия плота. Надеть спасательные жилеты и выбраться на фюзеляж самолёта».

А самолёт предполагается, что останется на плаву некоторое время. Это в теории, а как будет на практике? Для падающего самолёта, что вода, что бетон- одинаково твёрдые.

Что бы отвлечься от этих мыслей, я полез в стеклянную кабину штурмана в носу самолёта.

Штурман Виктор Троцко кивнул головой, пропуская меня на блистер, представляющую почти горизонтальное стекло.

– Саша, впереди правее курса, корабли, – показал рукой штурман.

С высоты 9000 метров было хорошо видно большую группу кораблей. С большого корабля, видимо авианосца, взлетели два самолёта.



Истребитель НАТО «пристроился» к самолёту Ан-12БП.

– Сейчас эти «свистки» начнут учебный перехват нашего Ан-12, – сказал штурман, и по СПУ (самолётное переговорное устройство) добавил, – к нам подходят два истребителя НАТО.

Самолёты с опознавательными знаками ВВС США уже кружились вокруг нашего Ан-12. Потом один истребитель пристроился слева, а другой, по докладу стрелка, под хвост Ан-12, прикрывая фотолюк на задней створке грузюлка. Видимо, хорошо изучили лётчики НАТО конструкцию самолёта Ан-12 и знают, где устанавливается авиационный фотоаппарат АФА-42.

Как потом пояснил командир, это стандартная процедура натовских истребителей, чтоб мы не сфотографировали авианосную группу США.

А нам не до них! Мы летим спасать эфиопов от засухи и голода. В Эфиопии вода стала проблемой, тысячи людей умирали от жажды и голода. Ещё в Фергане нас проинструктировали, что пить сырую воду опасно. Нужно обязательно кипятить воду или хлорировать её.

Тем временем, на горизонте появились два самолёта.

– Это наши Ил-38, противолодочные самолёты, они базируются на аэродроме Аден – обрадовал нас штурман.

И самолёты НАТО тоже их увидели, и повернули на обратный курс к своему авианосцу.



Советские самолёты Ил-38.

Значит, скоро Аден, наконец-то!

На горизонте внезапно показалась суша, на аэродром Аден заходим с рубежа, со стороны моря.

После длительного перелета без происшествий приземлились на аэродроме Аден. Там размещалась советская авиационная комендатура, укомплектованная наземным личным составом из ВВС Балтийского флота. Из нашей авиационной техники на Адене базировались транспортный самолет Ан-12, пара противолодочных самолётов Ил-38, а также изредка залетал флотский Ту-154. Общее руководство авиагруппой было возложено на советского военного советника на аэродроме Аден. Сам аэродром представлял собой международный аэропорт столицы страны. В военном секторе, кроме наших самолётов, базировались несколько йеменских истребителей-бомбардировщиков Су-22.

Здесь на стоянке аэродрома мы все вышли на бетонку, размяли ноги, пока дозаправили самолёт.

Добро на вылет дали быстро. Далее мы летим над Аденским заливом, над Джибути, Эфиопским нагорьем, и уже в сумерках мы заходили на посадку на центральный аэродром Аддис-Абебы. Садились, ориентируясь визуально на огни подхода, так же опасались вышки с огоньками, но лётчик – инспектор подправил:

– Пониже, пониже, вышка освещения вровень с торцом ВПП (взлётно-посадочной полосы). ВПП горбатая, на пробеге не будет видна вся целиком, и будет ощущение, что ВПП закончилась!

Вот эту информацию нужно было по дальней связи срочно передать, следующему за нами самолёту №11780, и далее – на КП полка в Фергане. И наши лётчики избежали бы многих ошибок, которые могли привести к трагедии.

Приземлились хорошо, зарулили на военную стоянку аэропорта Боле. Вышли из самолёта, огляделись. Непривычный пейзаж, африканские лица. Подъехал к самолёту автомобиль VOLVO, из которого вышли солидные господа. По команде командира Воробьева мы построились перед самолётом.

Седовласый, статный господин сказал:

– Товарищи, я советник посольства СССР, служебные паспорта необходимо сдать. Вы находитесь на территории Социалистической Эфиопии, вы все экипажи Аэрофлота, но в плен сдаваться сепаратистам не советуем! Аэродром Боле. Аддис-Абеба. Эфиопия. 1984 год.



Собрали наши паспорта, и уехали! Мы остались на незнакомом аэродроме, без технической поддержки, без питания, без размещения.

За нашим самолётом приземлился экипаж Новожилова. Тормозил очень интенсивно из-за того, что не видел огней противоположного торца горбатой полосы аэродрома Боле. Огни подхода горели очень ярко. После заруливания на стоянку аэродрома Боле колеса дымили, т.к. перегрелись тормоза. Наши техники бросились поливать колёса водой.

Третьим заходил на посадку экипаж Пospelова на самолёте АН-12БП №11404. Испугались прожекторов, торец полосы прошли высоко. Посадка с перелётом, самолет отделился, повторное касание почти в середине ВПП, в конце полосы срулил влево на грунт. Старший борттехник Лохов двигателя выключил гидроостановом, зафлюгировал винты. До глубокого оврага, где лежит болгарский АН-12, осталось 3 метра. До катастрофы самолёта оставались секунды и три метра расстояния. Высокогорный аэродром Боле Аддис-Абебы с обеих сторон ограничен глубокими оврагами, и где уже лежали самолёты, потерпевшие крушение.

Передовая команда инженерно-технического состава побежали на выручку экипажу. Но ни в одном самолёте не было «водила», прицепного устройства для буксировки самолёта, забыли загрузить. Нечем было вытаскивать самолёт. Мы смогли эвакуировать самолёт

Ан-12 на стоянку только в 2 часа ночи. Командир корабля Пospelов от стресса весь трясся, стоя перед генералом Кулыгиным, который ругал его за то, что он не ушел на второй круг.

А ведь причина была в организации времени вылета экипажей. Нужно раньше вылетать из Ферганы, чтобы засветло приземляться в Аддис-Абебе. Той же ночью через КП (командный пункт) ВТА дали команду Ферганским экипажам Ан-12, вылетать раньше. Опасная ситуация была исправлена.

Старший передовой команды полковник Фёдоров дал команду:

– Ночуем на самолётах, готовить ужин, а утром будем встречать наши самолёты из Ферганы!

О размещении экипажей на ночлег, о питании друзья – эфиопы не позаботились. Поэтому мы сами приготовили на керогазе ужин, покушали и легли спать в самолётах. Благо в грузовой кабине мест много, а наши практичные экипажи годами работавшие в отрыве от базы, всё своё возят с собой. На каждом самолёте имелись матрасы, одеяла, подушки, постельное бельё, а также посуда, запас продуктов питания, керогаз и масса других необходимых вещей. Наш самолёт Ан-12 действительно был родным домом!

Нас встретила холодная высокогорная Африка. Переночевали в самолете, а утром, развернув командный пункт, стали принимать основную группу самолетов.

В небе над Аддис-Абебой образовалась гудящая карусель из самолетов Ан-12, Ил-76, Ан-22 под руководством командира полка полковника А. В. Митченко. Не успели разместить на военной стоянке наши самолеты Ан-12, как стали приземляться самолеты Ил-76 с продовольствием и медикаментами на борту. Совершил посадку Ан-22 «Антей» с аэромобильным военно-полевым госпиталем.

Затем стали прибывать Ан-22, груженные по два вертолета Ми-8 МТ. Тут же на площадке авиационные специалисты приступили к их сборке, и по мере готовности они перелетали на другой конец города Аддис-Абеба на старый аэродром Лидетта, где им отвели места стоянок.

Таким образом, самолетами Ан-22 был совершен межконтинентальный маневр армейской авиации, вертолетного полка в количестве 24 машин Ми-8 МТ.

На вертолеты Ми-8 белой краской наносились опознавательные знаки «Аэрофлот» и бортовые номера. В дальнейшем вертолётный полк находился в распоряжении полковника ВВС Эфиопии Эшете Вагаи, который координировал работу авиации всех стран, участвовавших в ликвидации последствий засухи. Советские вертолеты были разделены на четыре отряда, одновременно работавшие на аэродромах Комболчи, Аддис-Абебы, Асмары и Мэкэле (провинция Тыграй).

С утра светило яркое солнце, на небе ни облачка, воздух чистейший и пахнет эвкалиптом. Больше всего меня поразили здоровенные стервятники. Какие-то ободренные, с голыми шеями, они сидели на высоченных деревьях и внимательно следили за тем, что происходит внизу. А вокруг этих деревьев серпами скашивали высокую траву эфиопы, а потом «бледнолицы» советские авиаторы устанавливали стройными рядами армейские палатки. Затем в палатки занесли и собрали 8 железных кроватей, принесли матрасы, одеяла, подушки и постельное бельё. Целый день мы трудились всем экипажем, обживались на новом месте.



Самолёты Ан-22 привезли в Аддис-Абебу по два Ми-8. Ноябрь 1984 года.



Аддис-Абеба. Аэродром Лидетта.

Электрики протянули провода над рядами палаток, завели в каждую палатку провод, к которому подключили розетку и патрон с лампой накаливания. В палатке было сыро и по ночам прохладно. Поэтому мы спали одетыми, укрывшись одеялом и ещё сверху – демисезонной курткой. В тамбуре палатки установили на деревянном столбике умывальник, а снизу

поставили ведро. Питались мы пока сухим пайком. В большую сковородку выкладывали 3—4 банки каши, добавляли ещё 3—4 банки тушёнки, разогревали всё это на керогазе. Воду для чая кипятили в электрочайнике. Сырую воду пить нам не рекомендовал доктор Зянкин, поэтому кипячённую воду сливали в канистру, где постоянно имелся запас воды.

Ложась спать, дрожа от холода я высказался, и вызвал громогласный хохот экипажа:
– Обманул нас учитель географии, в Африке не очень тепло!

На аэродроме Лидетта за двое суток развернули жилой палаточный городок, хлебопекарню, кухню, столовую, санчасть, баню, клуб.

Причём и хлебопекарня, и баня, и клуб были на базе автомобилей Газ-66. Мне понравилось конструкторское решение этих специальных автомобилей. На мой взгляд эти машины нужно производить массово и не только для военных. Они найдут применение и на гражданке. Например, для вахтовых рабочих, геологов, строителей и т. д.

И тогда же у меня возникла идея о доме на колёсах для кочевников, оленеводов, чабанов, для промысловых охотников, рыбаков. Некоторые купили бы эти дома на колёсах для туризма. Вот такие идеи возникали у меня лёжа в сырой палатке под проливным дождём.

Через трое суток поступила команда рассредоточиться на аэродромах Асмара, Ассаб по четыре самолета Ан-12 и приступить к работе. Вертолёты разлетелись по своим точкам.

Таким образом, цель – занять аэродромы Эфиопии до прилёта самолетов стран НАТО нами была достигнута путем четкого выполнения основополагающих принципов оперативного применения военно-транспортной авиации: единства управления, массированного применения сил и средств, маневра авиации, экономией сил и средств, безопасности полётов, внезапности.



1- палатки личного состава Ан-12
2- палатки личного состава Ми-8
3- палатки личного состава автобатальона

4-столовая Ан-12
5-пекарня
6-летний кинотеатр (1986 год)

Палаточный лагерь на аэродроме Лидетта. Аддис-Абеба. 1984 год.

За год работы в Эфиопии Объединённой транспортной авиационной эскадрилей СССР было перевезено более 700 тысяч человек из провинций, пострадавших от засухи, на аэродромы Аддис-Абеба, Гамбела.

Здесь нет преувеличения, самолеты и вертолёты мы не перегружали. Дело в том, что оголодавший взрослый эфиоп весил не более 40 килограммов, а среди выживших было больше детей и женщин. Самолётом Ан-12 за один рейс мы перевозили до 300 – 320 человек. С учетом военно-политической обстановки в Эфиопии, где шла многолетняя гражданская война, нам

приходилось оказывать, в том числе, и военную помощь правительственным войскам Эфиопии.

В наш экипаж в качестве бортового переводчика распределили Швадронова Александра, курсанта 5-го курса Института военных переводчиков. Командир корабля Воробьев поручил мне провести инструктаж, обучение правилам поведения на борту самолёта для переводчика:

– Сайфитдин, ты сам три месяца назад сдавал зачёты, прошёл вывозную программу, так что поручаю тебе переводчика. Обучай!

Пришлось мне начинать обучение курсанта с нуля, поскольку переводчики имели очень поверхностные знания об авиации. Начали мы с подгонки парашюта, специально полученного для переводчика. Объяснил, показал Саше, как надеть подвесную систему парашюта. Рассказал и показал, как покидать самолёт при аварийной ситуации. Далее, провёл переводчика по самолёту от носа до хвоста. Одновременно рассказал общую информацию о самолёте и экипаже.

Военно-транспортный самолёт Ан-12 это лайнер, воздушный корабль. Поэтому должность командира экипажа официально именуется КОМАНДИР КОРАБЛЯ. Экипаж самолёта Ан-12 состоит из семи человек, и плюс борт переводчик для полётов за рубеж. На рабочих местах экипаж сидит на своих парашютах, вложенных в чашки сидений. Поэтому кресла именуют «чашками». На левой «чашке» пилотской кабины рабочее место командира корабля, на правой «чашке» – помощника командира корабля, в середине на подвижном кресле – старшего бортового техника. Справа в кабине пилотов рабочее место воздушного радиста, в носу самолёта в стеклянной кабине – штурмана. В хвосте самолёта – гермокабина воздушного стрелка. В «кабине сопровождающих» рабочие места борттехника по АДО (авиационно-десантному оборудованию) и бортового переводчика. Свободно перемещаясь по самолёту, борттехник по АДО имеет возможность в полёте устранять неисправности. Например, заменить сгоревшие лампы, предохранители, подрегулировать параметры некоторых блоков управления. А также наблюдать за состоянием груза, за пассажирами через иллюминатор в двери гермокабины. Грузовая кабина- это епархия борттехника по АДО, где он командует, где и как размещать груз, людей. Рассчитывает центровку самолёта, швартовку груза, от которых зависит безопасность полёта.

На борту самолёта весь экипаж и пассажиры, независимо от должности и воинского звания, подчиняются командиру корабля. Все действия экипажа строго регламентированы, и выполняются по команде и с разрешения командира корабля.

Самолёт для авиаторов – это дом родной. Поэтому в самолёте нельзя сорить, плевать на пол. Перед вылетом принято «отливать» за хвостом самолёта.

– А если «приспичит» в полёте, ведь туалета в самолёте нет, что делать? – спросил переводчик Швадронов.

– А если будет совсем невмоготу, то у нас в кабине сопровождающих предусмотрен вариант, – ответил я, открывая люк в полу самолёта, где в нише стояло ведро.

В авиации строго соблюдают правила и традиции. Слово «последний» авиаторы заменяют на «крайний».



Бортпереводчики. Слева Швадронов Александр. Эфиопия. 1984 год.

Перелеты 12-ти экипажей по маршруту Фергана – Карачи – Аден – Аддис-Абеба начались 4 ноября 1984 года и закончились 8 ноября 1984 года.

Наиболее трудными для экипажей оказались аэродром Карачи из-за высокой интенсивности воздушного движения и аэродром Аддис-Абеба (Боле) из-за особенностей посадки на высокогорном аэродроме с превышением более 2000 метров над уровнем моря.

Три экипажа – экипаж Поспелова, экипаж Новожилова, экипаж Закирова психологически оказались не подготовлены к посадке ночью на высокогорный аэродром Аддис-Абеба, выполнили посадки на повышенной истинной скорости, применили интенсивное торможение с перегревом колес.

Полёты на рекогносцировку аэродромов Ассаб, Асмара, Мэкэле, Дыре-Дауа, Гамбела, Дэбрэ-Зэйт, Годе начались 6 ноября. Всего было облётано 8 аэродромов, из них три с ГВПП (грунтовая взлётно-посадочная полоса), и четыре высокогорных. Из высокогорных наиболее сложным является Мэкэле, из ГВПП – Гамбела. На каждом аэродроме есть свои сложности, которые, естественно, надо учитывать.

С 6 ноября началось базирование эскадрильи на трех аэродромах: Аддис-Абеба, Асмара, Ассаб. Орнитологическая обстановка, на всех аэродромах очень сложная. В первый месяц были затруднения с радиообменом на английском языке из-за отсутствия навыков радиообмена у бортпереводчиков. Для контроля за перелетающими экипажами и управления был развернут КП (командный пункт) «Сокол» и создана система воздушной и наземной связи с КВ и УКВ радиостанциями. Вылет экипажей осуществляется только с разрешения КП «Сокол».

Старшим от министерства транспорта и связи Эфиопии над авиационной группой был назначен полковник Тадэссэ.

Мы находились в Аддис-Абебе, на аэродроме Боле столицы Эфиопии на высоте 2400 метров над уровнем мирового океана. Самолётные термометры показывали +1 ночью, и +45 днём. Первый день нам запомнился сильным ливнем, какого в Союзе не бывает. Какая ещё засуха, здесь впору обувать сапоги!

Однако дождь быстро прошёл, облака мигом растворились в небе, как будто и не было их. Солнце, ослепительно яркое стало выжигать землю. Стало душно, как в бане. Земля парила, отдавая небу драгоценную влагу. Через некоторое время всё повторялось вновь. Стемнело рано. Солнце спряталось за горы и внезапно стало прохладно.

На протяжении недели один за другим приземлялись наши самолёты, доставляя из СССР продовольствие, средства наземного обслуживания и людей. Днём и ночью шла разгрузка самолётов, разворачивали базу аэродромно-технического обеспечения. Люди от усталости валялись с ног! Вскоре на одной стороне огромной асфальтированной площадки выстроились все 12 самолётов Ан-12БП. Ёлочкой, крыло за крылом для экономии места. А вдоль забора аэродрома, как в строю строго по линии, замерли 12 контейнеров наземного оборудования и палатки инженерно-авиационной службы. Потом на площадку, напротив нашей стоянки, стали заруливать иностранные самолёты. Американцы, британцы на С-130 «Геркулес», ФРГ на ДС-10, ГДР и Ливия на Ан-26, поляки на Ми-8 и Ан-2. Международный аэропорт стал похож на международный авиасалон.



Стоянка самолётов Ан-12БП на аэродроме Боле. 1984 год.



Заместитель командующего ВТА генерал- майор Кулыгин Борис Павлович был назначен старшим ОТАЭ (Объединённой транспортной авиационной эскадрильи) в Эфиопии. В состав ОТАЭ входили 24 вертолётa Ми-8МТ и 12 самолётов Ан-12БП.

В СССР о войне в Эфиопии в средствах массовой информации не сообщалось в отличие от войны в Афганистане. Участие в боевых действиях советских военнослужащих было под грифом «секретно». Мы – военные специалисты маскировались под гражданских специалистов. Наша работа в Африке называлась специальная командировка по оказанию международной помощи народам Эфиопии. Вот что писали в газетах СССР в 80- годах: заметка А. Сербина «Работает советская авиагруппа» в газете «Правда» от 8 декабря 1984 года: «120 рейсов совершили вчера экипажи самолётов и вертолётов Аэрофлота, работающие в эфиопском небе. Направленные сюда нашей Родиной для оказания помощи Эфиопии в преодолении последствий засухи самолёты Ан-12 и вертолёты Ми-8 продолжают доставлять продовольственные грузы в районы бедствия и эвакуировать из этих районов людей...». В журнале «Новое время» №50 от 7 декабря 1984 года была опубликована статья Г. Габриэляна «Время испытаний»; в газете «Комсомольская правда» от 20 декабря 1984 года – статья Э. Бабазаде «Близко к сердцу»; в газете «Правда» от 6 сентября 1985 года – статья А. Сербина «Если другу трудно» и масса других материалов.



Контейнеры эскадрильи Ан-12 на стоянке аэродрома Боле. Аддис-Абеба.

1. 2. Эвакуация беженцев.

Ноябрь 1984 года. Эфиопия. Провинция Тыграй. Аэродром Мэкэле.

Песчано-каменный ландшафт. Глубокие каньоны, шрамы на лицах гор. Выжженная горячим Солнцем земля. И как насмешка природе: рукотворные шрамы на многострадальной земле – окопы, траншеи, воронки от снарядов и мин. Кругом куски ржавой, искорёженной военной техники. Той самой техники, самой лучшей в мире техники, которую изготовили в СССР. Миллионы советских людей, работая в три смены, создавали технику для дружественной Эфиопии. И кругом камни! Камни, оплавленные войной, омытые дождями, отшлифованные ветрами. Каменные доты, каменные дома, каменные лица темнокожих людей.

Тысячи людей с одинаковыми выражениями лиц, потухшими взглядами, плавно обтекая наши самолёты, заполнили аэродром. Огромная серая масса людей накрыла землю, колыхалась на ветру, как огромная мешковина. Чихала, кашляла, издавала гортанные звуки в тысячи голосов! Старики, женщины и дети. Много детей. Тонконогие, кучерявые, с большими животиками. Много детей, но не слышно детского плача, криков, визгов. Можно едва уловить всхлипывание, поскуливание, как обычно скулят новорожденные щенки. Истощение, обезвоживание организма этой огромной массы людей достигло того предела, что у детей нет сил даже заплакать в голос!

У многих на ногах самодельные сандалии из автопокрышки, а некоторые просто босиком.

Тысячи лиц, а лицо одно: лицо войны! Войны, от которой они бежали по горам, бросив родные места, могилы предков, теряя в пути сородичей. Бежали они много дней и ночей, обдирая об камни ноги, без пищи и воды. Бежали в поисках лучшей жизни. Или хотя бы сохранить

жизни. На спинах многих женщин видны кожаные мешки, в которых они носят грудных детей. Издали они кажутся горбатыми.

Вот молодая женщина, на вид совсем ещё подросток, отвязала и повернула к груди мешочек. Развернула сложенный конвертиком кожаный мешок, в котором лежит маленькое тельце ребёнка. Пытается покормить ребёнка грудью. Малыш отчаянно хватается ртом и ручонками за обвисшую кожу с соском. Но молока нет, и тогда женщина, отхлебнув воды, даёт малышу свои посиневшие губы.



Посадка переселенцев в самолёт Ан-12БП. Аэродром Мэкэле. 1984 год.



И над этими несчастными людьми роились огромные тучи мух. Эфиопские мухи они мельче и злее наших, советских, видимо с голодухи. Мухи нагло лезут в глаза, нос, уши людям. Некоторые отмахиваются от мух опахалами, которые представляют собой пучки конских волос, привязанных к палке.

Как передать словами ЗАПАХИ? Запахи людей, которые не мылись месяцами. Запахи из толпы, где они справляли нужду там же, где сидели. Дополняют картину, врытые вокруг аэродрома в землю по самые башни советские танки Т-55 (экспортный вариант танка Т-54) стволами в сторону гор. Добавьте к этому звуки войны в горах. Непрерывный гул больших транспортных самолётов. Карусель взлетающих и совершающих посадку самолётов.

Советские вертолётчики Джамбулского вертолётного полка на Ми-8МТ летали по провинции Тыграй, собирали оставшихся в живых голодающих эфиопов и доставляли их на аэродром Мэкэле. Здесь мы их пересаживали на самолёты Ан-12БП и перевозили на аэродромы Аддис-Абеба и Гамбела. Согласно плану Правительства Социалистической республики Эфиопии, из засушливых районов провинции Тыграй их надлежало переселить в плодородные районы на юге страны. Рядом с аэродромом Мэкэле находился сборный лагерь, куда их, измученных, истощённых, одетых в домотканые лохмотья, на много метров смердящих, доставляли из отдалённых деревень активисты RRC. RRC — это Комиссия по оказанию помощи пострадавшим от засухи, созданной при Временном военно-административном совете Социалистической республики Эфиопии. Всего же RRC создала 200 пунктов распределения продовольствия и 100 лагерей по оказанию помощи пострадавшим от засухи, из засушливых районов на юг планировалось эвакуировать 2 миллиона человек.

Из сборного лагеря в Мэкэле пострадавших партиями от 200 до 300 человек, грузили в самолёты Ан-12 и везли в Аддис-Абебу и Гамбелу. Далее вертолётами Ми-8, на автотранспорте мелкими партиями развозили их в лагеря переселенцев. Во время полёта от истощения, качки и оттого, что накануне их впервые досыта накормили лепёшками, этих людей начинало массово тошнить. Поэтому в Аддис-Абебе, в Гамбеле после высадки пассажиров к самолёту подъезжала пожарная машина и с помощью их брандспойта вымывали грузовую кабину.



Миссия ООН в лагере беженцев в Мэкэле. 1984 год.



Аэродром Мэкэле. Эвакуация беженцев самолётами Ан-12БП.

Условия работы экипажей Ан-12 были весьма и весьма непростыми. Полёты проходили в сложных условиях гористой местности, высоких температур, тропических гроз с ограниченным использованием радиотехнических средств, отсутствием радиолокационного контроля и угроз противодействия сепаратистов.

Город Мэксэ – административный центр провинции Тыграй. Расположен в 650 км к северу от столицы страны, Аддис-Абебы, на высоте 2084 метров над уровнем моря.

Язык тигринья, относится к северной подгруппе абиссинской группы семитской ветви афразийской семьи языков. Основным его ареалом является Эритрейское нагорье (кэбэса) и северный край Эфиопского нагорья, то есть территория, древнего государства Аксум.

В тигринья сохранились гортанные звуки – исконно семитские элементы.

Тигринья – письменный язык с состоявшейся литературой, использует эфиопское (геэзское) слоговое письмо, дополненное диакритическими знаками.

Представители традиционного тигринья язычного общества ведут оседлый образ жизни, занимаются в основном пашенным земледелием, скотоводством, пчеловодством и собирательством. В приморских и речных районах Эритреи, а также в окрестностях крупных рек Тыграй практикуется рыболовство.

В традиционной архитектуре особо выделяются два типа жилищ – агудо и хыдмо. Агудо – это хижина округлой формы с конической крышей, покрытой травой и соломой. Хыдмо – более долговечное и теплое, типично тыграйское жилище; оно имеет прямоугольную форму, его стены выстроены из камня и древесины, а крыша – из древесины, покрытой землей. Для христианско-монастырской архитектуры характерны также высеченные из камня монолитные церкви.

Одежда – многочисленные накидки и шали из хлопка.

Типично тыграйской является альбасо – женская прическа, состоящая из нечетного числа плотных косичек, стелящихся по голове ото лба к затылку, а также одна такая косичка.

Ингредиентами тыграйских блюд служат злаки, бобовые, различные овощи, говядина, куриное мясо, баранина, козлятина, молочные продукты, рыба. Широко используются пряности и специи, важную роль играют жгучие красные и зеленые стручковые перцы.

Особое место в жизни абиссинцев занимают кофе и кофейные церемонии.

Часто в самом начале церемонии на полу (или на земле) стелют свежую траву. Традиционно кофе готовит женщина или девушка. Она сидит на табуретке перед очень низким кофейным столиком и небольшой жаровней с углями. Зеленые зерна кофе сначала промываются, а затем обжариваются в небольшом металлическом сосуде с длинной ручкой, с которым хозяйка затем обходит гостей, позволяя им вдыхать исходящий от готовых зерен терпкий, ароматный дым. После этого зерна толкутся при помощи песта и ступки. Молотый кофе засыпается в глиняный кофейник, заливается водой и ставится на огонь. После закипания кофе отстаивается. Розлив чаще всего осуществляется трижды, после каждого раза в кофейник доливаются вода и кофе снова доводят до кипения, нередко к нему прилагается попкорн или пшеничная лепешка. Процесс сопровождается дымящимися благовониями.

Основой тыграйской кухни являются большие плоские, довольно эластичные пористые серо-коричневые лепешки-блины из жидкого дрожжевого теста, обычно на основе эндемичного злака теф. Эти лепешки называют тайта, а также ингера или инджэра; на юге Тыграй они могут называться гогго, однако обычно гогго называют толстую пресную ячменную лепешку. Традиционно на развернутой тайте подается и употребляется основное блюдо – это может быть какой-либо цэбхи. Тайту также подают в виде своего рода рулончиков. В сельской местности в качестве обеденного стола по-прежнему используются разнообразные корзины. За подносом (или блюдом) с тайтой часто сидят несколько человек. При употреблении мягко отрывают край тайты, обертывают (вбирают, собирают, зачерпывают) им съестные кусочки или полужидкую пищу, после чего получившийся комочек отправляют в рот. Кормление сотрапезника с руки

является традиционным проявлением симпатии, гостеприимства или любви. Кормить с руки могут, конечно, и ребенка.

Цэбхи – общее название разнообразных густых соусов и рагу, приготовленных с добавлением молотого красного стручкового перца, основное блюдо. Цэбхи может быть мясным или постным. Цэбхи без перца называют алличча. В общих чертах тыграйской кухне чрезвычайно близка кухня амхары. Важнейшей, отличительной особенностью тыграйской кухни является блюдо тыхлэ, родиной которого считается историческая область Агамэ на северо-востоке Тыграй. Тыхлэ – это готовые к употреблению катышки из теста на основе пассированной ячменной муки (тыхни) и воды. При употреблении каждый катышек насаживают на длинную деревянную двузубую вилочку (называемую шинтар или мэсэнкэр) или палочку, обмакивают в мясной цэбхи, собирая им кусочки мяса, и перед отправкой в рот окунают в кисломолочный соус хазо.

Всё это мы узнали, увидели и познали в течение шести лет работы экипажей самолётов Ан-12БП Ферганского военно-транспортного авиационного полка в ходе оказания интернациональной помощи СССР народам Эфиопии.



Эфиопские дети. 1984 год.

1.3. Аэродром базирования Ассаб.

Ввиду нехватки мест для стоянки самолётов в аэропорту Аддис-Абебы, четыре самолёта Ан-12БП с инженерно-техническим составом отправили на аэродром Ассаб для временного базирования. Это были экипажи Пospelова, Воробьева, Заикина и Новожилова.

Ассаб – небольшой город на побережье Красного моря, который расположен, примерно, за 900 километров от столицы.

Подлетая к побережью Красного моря, видим, как меняется внизу пейзаж, и вместо эфиопского нагорья появляется буро-желтая земля, изрытая огромными трещинами и кратерами. Впечатление, будто под тобой гигантский блин из дрожжевого теста. Окрестности Ассаба многие называют адом, ведь побережье Красного моря считается самой горячей частью Эфиопии. Неподалеку расположена Данакильская впадина, находящаяся ниже уровня моря. Именно здесь зарегистрирована самая высокая температура, выше 50 градусов.

Наш самолёт совершил мягкую посадку на аэродроме Ассаб. Жара под +40 и сильный ветер. Вокруг чахлые кустарники, вдалеке море, пальмы, верблюды, тощие эфиопы. Грунтовая, а точнее ПЕСЧАНО-СОЛЯНАЯ взлетно-посадочная полоса. Голое поле, по периметру стоят врытые в землю по башни советские танки Т-55, да старенький ангар с будочкой для диспетчера. Вот и весь аэродром.

Площадку для стоянки самолётов расширили после прилёта наших 4-х самолётов Ан-12. Делалось это с использованием местных ресурсов. А именно, песок и гравий разравнивали бульдозером, поливали морской водой из водовозки, и укатывали катком. Вода мгновенно испарялась под жарким солнцем, а соль скрепляла песчано-гравийную смесь намертво, не хуже бетона.

В Ассабе находилась стратегически важная достопримечательность – порт, связывающий страну с окружающим миром. Сюда приходило множество кораблей и судов. В городке, насчитывающем, примерно, сорок тысяч жителей, была таможня, магазинчики, базар и несколько так называемых баров, где исправно «трудилась» женщины легкого поведения. Сюда и стекалось все мужское население: начиная с местных аборигенов и заканчивая заезжими моряками.

В Ассабе имелась старая крепость, построенная, наверное, в 1920-х годах. Там размещалась военно-морская база ВМС (военно-морских сил) Эфиопии, и гарнизон, в котором дислоцировались наши военные советники. Они жили в удобных легких бунгало, оснащенных кондиционерами отечественного производства. Воду привозили за много километров из артезианских скважин, раз в три дня.

Наши самолёты Ан-12 один за другим, зарулили на стоянку перед ангаром носом в сторону моря. И это была наша ошибка. Выключили двигатели, и сидим, выжидаем, когда же остановятся воздушные винты. Прошло минут 7-8, а воздушные винты продолжают крутиться под действием сильного ветра.

Самолёт обесточивать нельзя, до полного останова двигателей. При отключении аккумуляторов происходит открытие СТОП-КРАНОВ двигателей, топливо польётся в ещё горячую камеру сгорания и может произойти пожар в двигателе.

Наконец, командир не выдержал, и повернувшись ко мне, сказал:

– Притормозите винты палками. А то мы просидим в самолёте до вечера.

Мы со стрелком Витей взяли в руки щётки с длинными рукоятками, вышли из самолёта и стали притормаживать воздушные винты. Увидев наши действия, и другие экипажи сделали так же.



Аэродром Ассаб. 1984 год. Самолёты Ан-26 ГДР, Ан-12БП Ферганской эскадрильи, Ан-12БП Эфиопских ВВС.

Нашу авиационную группу в Ассабе разместили в одноэтажной гостинице «Аджип» по два человека в номере. Условия более – менее человеческие. Железные кровати, прикроватные тумбочки с выдвигаемыми ящиками, аккуратно застеленные пожелтевшей газетой. Каково же было наше удивление: газета была «Красная звезда» за 1977 год!

Как потом выяснилось, в этой гостинице проживали экипажи Ан-12 ВТА Псковского, Запорожского и Джанкойского полков в 1977—1978 годах.

Опыт работы самолётов Ан-12 в Эфиопии в 1970-х годах мы изучили и применяли в своей работе. Однако иной раз «наступали на те же грабли».

А в это время, в ноябре 1984 года у берегов Эфиопии появились израильские боевые корабли. По рассказам советских военных советников, которые периодически летали на наших самолётах из Ассаба в Аддис-Абебу и обратно, в Эфиопии на протяжении 3000 лет жила община фалашей. Они считаются наидревнейшей иудейской общиной в Африке. До 1974 года, положение фалашей в императорской Эфиопии было нормальным. После переворота и прихода к власти прокоммунистического руководства во главе с Менгисту Хайле Мариамом их положение усугубилось. В стране активизировались разнообразные межнациональные и межплеменные конфликты. Традиционно миролюбивые, не обладающие укоренившимися военными традициями и ввиду этого не принявшие участие во внутрисударственных конфликтах фалашаи оказались «между молотом и наковальней». Гражданская война побудила фалашей, участия в ней не принимавших, бежать на север Эфиопии и в южный Судан. Бегство фалашей усилила и засуха 1983 года, следствием чего стал голод в Эфиопии. Скрывшись в Судане фалашаи отнюдь не оказались в безопасности. В этих условиях правительство Израиля попыталось радикально и без лишнего шума, разрешить проблему – эвакуировать фалашей в Израиль. Уже с 1980 года фалашаи небольшими группами вывозились из Эфиопии в Израиль на само-

лётках государственной авиакомпании «Эль-Ал». Но летом 1984 года ситуация резко ухудшилась, так как эритрейские повстанцы прорвали фронт в районе города Тессеней. Пытаясь найти виновного, спецслужбы Эфиопии начали геноцид против фалашей, обвиняя их в своих неудачах и в сотрудничестве с эритрейскими сепаратистами. Бегство эфиопских евреев приобрело огромный масштаб, и в Израиле осознали, что сил авиации в сложившихся условиях явно недостаточно для их эвакуации по уже организованному воздушному мосту Хартум – Тель-Авив. В результате, было принято решение, с помощью офицеров Моссада (внешней разведки) и военно-морских сил Израиля, тайно прибывших в Судан и Эфиопию, выводить группы фалашей к суданскому побережью Красного моря, где эвакуировать их на судах. Операцию назвали «Моше». Проблема заключалась только в том, что ВМС Эфиопии могли парализовать это движение путём военных акций у побережья Судана, что уже происходило в 1981 году. Израильские суда необходимо защитить военными кораблями. Но израильская флотилия в Эйлатском заливе из 7 патрульных катеров типа «Дабур» для этого явно не подходила из-за слабости вооружения и малого радиуса действия. Найденное решение оказалось рискованным и нестандартным. В октябре-ноябре 1984 года 2 ракетных катера типа «Решешф» совершили беспрецедентный переход вокруг Африки из Средиземного в Красное море, дозаправляясь от танкеров только в море, без захода в иностранные порты. Они своим присутствием обезопасили ход эвакуации фалашей морем, став существенным дополнением в договоренности между Израилем и Эфиопией о негласном военном сотрудничестве в обмен на проведение операции без противодействия эфиопской армии. Иначе чем объяснить, что Тель-Авив в 1985 году продал Аддис-Абебе по крайней мере на 20 миллионов долларов советские боеприпасы и запасные части, захваченные у палестинцев в Ливане. В результате предпринятых мер израильтянам удалось организовать не только воздушный, но и морской мост, благодаря чему за месяц в Израиль эвакуировали почти 14000 фалашей, из них половину морским путём. Операция «Моше» обошлась без реального применения оружия, хотя именно к этому моряки, лётчики и разведчики Израиля были готовы. Она также не привела к окончательному вывозу фалашей из Эфиопии. Этот процесс продолжался вплоть до 2000 года и потребовал проведения в мае 1991 года операции «Шломо» – теперь уже чисто воздушной.

С аэродрома до гостиницы «Аджип» и обратно нашу авиагруппу возил автобус, такой же старенький как сам водитель – эфиоп. Вопрос с централизованным питанием пока не был решён, и экипажам самим приходилось готовить. В номере стрелка и радиста включали двух секционную электроплитку, предусмотрительно купленную на деньги экипажа в Фергане. Дружно всем экипажем открывали металлические банки с рисом или гречкой, ещё банки три тушёнки. Всё это грели на сковороде. Воду для чая кипятили в электрочайнике. Хлеб нам заменяли советские галеты, которые были упакованы в бумажные обёртки. Они со временем не портились, но засыхали и твердели так, что ими можно было забивать гвозди. В солдатские кружки разливали по сто граммов фронтowych. На девять человек (7 человек экипаж + переводчик + старший авиационный техник) выпивали 3 бутылки водки. Вот и весь ужин.



Аэродром Ассаб. 1984 год. Бортпереводчики.

Подъём в 6 утра, быстро мыться – бриться и бегом в автобус. Пока ехали до аэродрома, удавалось немного подремать.

Предполётная подготовка самолёта происходила по стандартной схеме: внешний осмотр, начиная с передней стойки шасси, ниши шасси. Далее осмотр правой и левой основной стойки шасси, ниши шасси. Целостность и исправность концевых выключателей, датчиков юза, фар, аэронавигационных огней. Прокачка и проверка на герметичность приёмников воздушного давления ПВД-1М, ПВД-7. Снятие заглушек. Швартовка, загруженного с вечера груза. Далее запуск двигателей по готовности и взлёт.

Везём 10 тонн пшеницы на аэродром Мэкэле. Ещё при загрузке на самолёт я обратил внимание на серые невзрачные джутовые мешки, без всяких надписей. Хотя нам было известно, что эта пшеница была советская гуманитарная помощь Эфиопии, куплена в Канаде и доставлена в порт Ассаб советским сухогрузом. Не доработка наших партработников! Зато пропагандисты США работали на опережение.

В порт Ассаб прибыло судно США с 10000 тонн сои и ещё мешки полипропиленовые. Белые мешки с красивой картинкой: рукопожатие белой и чёрной рук, перекрещенные флаги США и Эфиопии. И надписи: «Дружественная помощь США Эфиопии». Вот как нужно работать пропагандистам! Мы, авиаторы на самолётах Ан-12БП, вертолётах Ми-8 МТ, далее наш советский автобат на Зил-131 развезли эти грузы по всей Эфиопии. Потом эфиопы из этих мешков сшили сумочки, и пропаганда продолжала работать!



Посадка самолёта Ан-12БП на аэродром Мэкэле. 1984 год.

Посадка на аэродроме Мэкэле не стандартна, самолёт порывами бокового ветра сносит с взлётно-посадочной полосы, посадка носом против ветра и перед самым касанием разворот рулём направления вдоль осевой ВПП. Касание колесами шасси ВПП и удар «слава советским сталеварам»! Так это называлось на сленге лётчиков ВТА. Самолёт заруливает на площадку разгрузки. По ходу руления самолёта стрелок Витя с пульта в грузовой кабине открыл грузолук. Я выхожу в грузовую кабину, и мы совместно с ним расшвартовываем груз, убираем швартовочные сетки. После выключения двигателей самолёта, подгоняем грузовой автомобиль до обреза грузового люка, заводим грузчиков в грузовую кабину и организуем разгрузку самолёта. А в это время весь остальной экипаж готовят обед. Разжигают керогаз в кабине сопровождающих, разогревают казан и готовят суп из сухого пайка!

После выгрузки груза начинаем посадку беженцев в самолёт числом до 300 человек. Уже пообедавших помощника командира и переводчика ставим считать пассажиров у входа в самолёт, и отходим пообедать и покурить. Минут через 20—30 самолёт загружен и готов к очередному вылету. К этому времени к самолёту подходит штурман, который успел сходить на вышку диспетчера, и оформить флайт-план для полёта на аэродром Гамбела.

Летим по маршруту Мэкэле – Гамбела с беженцами на борту.

При заходе на посадку на аэродром Гамбела в бывшей провинции Кэфа, наблюдаем буйную растительность, прямо джунгли! На этом аэродроме отсутствовали всякие радиотехнические системы привода и посадки. Только визуальный заход и посадка на свой страх и риск. А риски были! Через ВПП бегали люди, животные и пыль столбом! ВПП горбатая и после пробега самолёта по полосе через метров 800 создается впечатление, что полоса закончилась. Но наши лётчики знали об этой «ловушке», и спокойно завершали полёт! Заруливаем самолёт на площадку разгрузки, оказываемся в объятиях влажных джунглей! Воздух густой, ароматный, приятный!

Выходим из самолёта, организуем выход переселенцев. Растерянный штурман стоит возле самолёта с флайт-планом в руках, и не может никак понять, где же диспетчер. Мы вышли из самолёта, закурили. Подняли головы и вот же диспетчер! На верхушке огромного дерева висит «домик на дереве». На стволе дерева сделаны ступеньки. А наверху – диспетчерская.

На крыше установлена вертушка – анемометр, по показаниям, которого диспетчер сообщает экипажам о силе и направлении ветра. Видна антенна КВ радиостанции и больше ничего!

На стоянку рядом с нашим бортом загрузили наша тройка самолётов Ан-12 из Асмары. Мы подошли к экипажам. Поздоровались, обнялись. Из их самолётов выходили студенческая молодёжь с песнями, танцами. Это были эфиопские стройотрядовцы, которых привезли строить жильё для беженцев из Тыграй.



Аэродром Гамбела. 1984 год. Старший борттехник Козиный В.

Мы узнали, что в Асмаре наш авиаотряд с инженерно-техническим составом поселили в общежитии университета.

– Живём весело, по-студенчески, – говорили они, – хотя город Асмара находится в кольце осады, и слышны звуки войны.

Линия обороны проходит на расстоянии 5—6 километров от городских окраин. Это была гражданская война между сепаратистами Народного Фронта Освобождения Эритреи и правительственными войсками Эфиопии. Организовали в общежитии централизованный завтрак и ужин. А обед готовят на самолёте, так же как мы.

После высадки беженцев грузовую кабину самолёта пришлось мыть. Мы подогнали аэродромную пожарную машину, затащили шланг через боковой аварийный люк и сильной струёй воды смыли всё, что оставили после себя беженцы.

Перелёт на базу в Ассаб. При заходе на посадку прошли над морем вдоль прибрежной зоны, над Акульим островом, над Ассабом. Сверху хорошо просматривается море. Видели чёрные спины стаи акул. Сели, загрузили самолёт на стоянку. Поставили самолёт носом на запад, и ветер теперь дует с хвоста. Открыли грузолук для загрузки самолёта на завтрашний полёт.

Когда приземлялись, то море казалось совсем рядом – рукой достать. На высоте в полёте было прохладно, температура в самолёте поддерживалась турбохолодильником. А на земле, как только открыли дверь и грузолук самолёта, нас обдало горячим и очень влажным воздухом.

Жара – невыносимая. Чувство такое, что находишься в парилке бани. Даже в тени самолёта становится невыносимо.

Решили сходить посмотреть на Красное море. Когда дошли до береговой полосы, стало ясно, что оно было не так уж и близко от нас – тридцать минут ходу. Несколько местных эфиопов добывали соль в обустроенных под приливы лагунах. Соль собирали лопатами, которая лежала грудками на песке.

Вода в море оказалась ещё теплее, чем воздух. Заходить в воду, чтобы искупаться, не стали. Побродили по воде босиком и всё. Под водой оказался не песок, а ил, чуть покрытый плёнкой из песка. Когда заходили в воду, вода мутнела от этого ила, и во все стороны разбегались маленькие крабы. Они были везде – и под кустами из колючек, и под бугорками из морской травы, которая растёт на берегу. По берегу валялись ракушки, но все поломанные, старые и с трещинами. Очень и очень мелко возле берега. На километр виден песок под водой, так что можно идти и идти, и всё будет по колено. Когда шли к морю, ветер дул на встречу и немного обдувал. А на обратном пути солнце оказалось у нас спереди, чувство жары повысилось, ветер уже меньше обдувал. Все взмокли, пришлось раздеться и снять обувь, но и это не помогало. Обратно попытался идти босиком, но оказался очень горячим песок. Пот так и валил со всех градусов, обратная дорога оказалась труднее. Тяжело дыша и обливаясь потом, мы, наконец, подошли к самолёту и встали в его спасительную тень. Но и это не спасало от жары. В тени была точно такая же температура. На загрузку самолёта остались я и стрелок, а старший техник для заправки самолёта и осмотра двигателей.

В процессе послеполётной подготовки самолёта я обнаружил ряд неисправностей: 1. Разбита левая фара; 2. Разбит корпус ДП-702 на левой основной стойке шасси. Это результат выброса камней передними колёсами шасси на взлёте и посадки самолёта. Эти неисправности необходимо устранить срочно.



Красное море возле аэродрома Ассаб.

К самолёту как раз подошли техники группы АО (авиационного оборудования) и я их озадачил: нужны запчасти. Заменяли неисправные ДП-702, фару, и понесли показывать их инженеру по АО Прокудину.

– Надо подумать, что предпринять, чтобы защитить оборудование, – изрёк инженер.

И дал команду наклеить на корпус концевого выключателя ДП-702 кусок резины. И это сработало! А вот фары меняли почти каждый день. И мы думали, что же предпринять. Наконец мне надоело менять фары, и я изготовил из алюминия и установил козырёк на фару. Пока я это делал, выслушал много «умных» изречений от экипажа:

– Оторвёт набегающим воздушным потоком; – Если бы это помогало, сделали бы на авиационном заводе; – Ты умнее всех? И т. д.

В это время к самолёту подошёл Прокудин. Увидел, услышал. Подумав, дал добро:

– Пробуй!



Инженер по авиационному оборудованию Прокудин Владимир Фёдорович.

На следующий день мы выполнили дневную программу полётов и самолёт зарулили на стоянку в Ассабе. Инженер Прокудин осмотрел самолёт, убедился, что фары целы, и дал команду всем бортехникам по АДО других самолётов сделать такие же козырьки на фары.

Эта мера в дальнейшем позволила нашей авиационной эскадрилье экономить колбы-фары.

С Ассаба до аэропорта и обратно наши экипажи возил автобус с эфиопским водителем. Шоссе проходило вдоль берега Красного моря. Аэродром обороняли танки Т-55, врытые в землю по башни, орудиями в сторону моря. Вдоль приморского шоссе проходила линия обороны, были посты, где находились вооружённые бойцы эфиопской армии. Были участки минных полей, о чём нас предупредили с первых дней пребывания в Ассабе. Однажды, уже в сумерках мы ехали в автобусе в Ассаб, водитель-эфиоп не отреагировал на требование часового остановиться для проверки. Я сидел на заднем сидении, оглянулся и увидел, как боец-эфиоп целится из автомата в наш автобус. Я крикнул «стой!» и все хором заорали водителю: «Кой!» по-амхарски «Стой!» и чудом не получили очередь из автомата.

В аналогичной ситуации лётчикам из ГДР не повезло. Их автомобиль тоже не остановился на требование постового, был обстрелян и оказался в кювете. Хорошо, что никто не погиб.

Была авария автомобиля УАЗ -469 наших военных советников, в котором ехали наши ферганцы. Часовой резко выбежал на дорогу, водитель- боец от неожиданности резко крутнул рулём, и автомобиль кувыркнулся колёсами вверх. Пострадали авиатехник Корякин и штурман Пьянков.

Пережитая беда делает людей добрее. Советский народ в массе своей потому добросердечен, что настрадался. Мы верили, что спасённые здесь дети вырастут добрыми и щедрыми. Они будут знать, и помнить о помощи СССР, о работе лётчиков, врачей и других специалистов. Мы искренне желали, чтобы все эти люди, дети, сама эта красная пересохшая земля спаслись и стали сильнее. Огромные советские автоколонны с эфиопскими и советскими флагами, нарисованными на двери кабины, везли хлеб, сгущённое молоко, муку и другие продукты. Другие советские автопоезда привезли мобильный госпиталь. И эти больные, изголодавшиеся люди запомнили слова СОВЕТСКИЕ, ХЛЕБ, ДРУЖБА. Любая война и голод с особой жестокостью уничтожает стариков и детей. Горные районы провинции Уолло вымерли. Сохранились сооружения, вещи в домах, но погибла жизнь, люди, коровы, козы. Они ушли отсюда или умерли.

Советские вертолёты Ми-8 с сотрудниками эвакуационных отрядов облётывали деревни, разыскивая выживших людей. Когда советский Ми-8 приземлялся на площадке деревень, из тысяч разбросанных чёрных тел поднимались несколько десятков. Они медленно, поддерживая друг друга, бредут к вертолёту, покачивая большими головами. Вертолёт поднимает их в небо, увозя и спасая живых от голода и жары. Переселенцев вертолётами Ми-8 доставляли в лагеря беженцев в провинции Тыграй. Оттуда с аэродрома Мэкэле самолётами Ан-12 мы вывозили их на аэродромы Аддис-Абеба и Гамбела.

На аэродроме Мэкэле наблюдал грустную картину. Под крылом нашего самолёта в окружении своих сородичей сидел седобородый старец, прижав к груди самодельный струнный инструмент. Это была длинная жердь с единственной струной, протянутой от верхушки жерди к резонатору – тыкве, лежавшей у его ног. Старец поднял смычок и провёл им поперёк струны, и родился звук, переходящий в тремоло, пронзительная скрипичная музыка. Седой старец творил музыку, успокаивая сородичей, и дарил людям НАДЕЖДУ.



Советские Ми-8 доставили на аэродром Мэкэле переселенцев. 1984 год.

1.4. Сепаратисты угрожают нашей авиационной эскадрилье.

После очередного рейса с беженцами на аэродром Аддис-Абеба, нашему экипажу самолёта Ан-12БП №12112 дали команду взять на борт командирский УАЗ-469. Грузовую кабину самолёта мы тщательно помыли напором воды от пожарной машины. Установили трапы под загрузку автомобиля, и командирский водитель Гога лихо заехал в грузовую кабину.

Командир полка Митченко занял место за штурвалом на правой «чашке», а начальника штаба, особиста (военного контрразведчика КГБ) и водителя я разместил в кабине сопровождающих. Пока летели, мне удалось выяснить, что этот полёт – инспекционная миссия командования. Проверка размещения 4-х экипажей в Ассабе, организации безопасности на земле и при выполнении полётов.

Перелетели на аэродром Ассаб. В грузовой кабине нашего самолёта собрали весь личный состав 4-х экипажей.



Радист Кудрявцев и Гога – водитель УАЗ-469 командира полка. Эфиопия.

Командир полка, а затем особист довели нам информацию о том, что сепаратисты угрожают сбивать наши самолёты. И в связи с возможностью нападения на экипажи на земле, принято решение вооружить экипажи дополнительно двумя автоматами Калашникова. А пистолеты Макарова всему личному составу иметь при себе постоянно. Обратили наше внимание, что периметры всех аэродромов заминированы. В кусты, в траву не ходить!

И в связи с усилением грозовой деятельности в Эфиопии, начальник штаба довёл следующую информацию:

16 августа 1979 года произошла катастрофа самолёта Ан-12БП с экипажем в составе: командир корабля капитан Логинов Вячеслав Федорович, помощник командира корабля старший лейтенант Назарков Василий Петрович, штурман капитан Фатьянов Анатолий Васильевич, старший борттехник старший лейтенант Мышин Виктор Николаевич, старший воздушный стрелок прапорщик Верещагин Сергей Николаевич, старший бортрадист прапорщик Каратун Юрий Васильевич, начальник радиостанции прапорщик Цепенев Владимир Николаевич, борттехник по АДО капитан Рябошапка Владимир Никитович, бортпереводчик капитан Нурмуханов Серик Манапович, специалист ТЭЧ майор Игибульдин Галей Зайнетдинович.

Причиной катастрофы явилось повреждение сот маслорадиаторов градом, приведшее к утечке масла на трех двигателях. Экипаж перед полетом не изучил метеообстановку, и не выбрал маршрут, проходящий через районы без грозowych явлений. Бортовую РЛС для определения грозowych засветок в полете экипаж не использовал, допустил вход в мощно-кучевую облачность вместо ее обхода или возврата на аэродром вылета. Экипаж Запорожского военно-транспортного авиационного полка выполнял перевозку личного состава Эфиопской Армии. После взлёта и набора высоты 5 100 метров на 34-й минуте полёта самолёт попал в зону сильного града. Продолжительность нахождения в этой зоне составила около 30 секунд. На 42 минуте полёта борттехник доложил об интенсивном убывании и падении давления масла в двигателях №1, №4. По команде командира экипажа на 43-й и 48-й минуте полёта были принудительно зафлюгированы воздушные винты двигателя №4 и двигателя №1, а на 58-й минуте

по этой же причине, – воздушный винт двигателя №3. Экипаж продолжал полёт со снижением на одном работающем двигателе над горной местностью, пытаясь найти площадку для вынужденной посадки. На 62-й минуте полёта была произведена вынужденная посадка на склон горы с убранными шасси и выпущенными закрылками на 35 градусов. Самолёт разрушился и сгорел. На борту находилось несколько десятков военнослужащих эфиопской армии. Все они, а также 10 членов советского экипажа, погибли.

Вот такая информация к размышлению!

1.5. Смена мест базирования самолётов.

На аэродроме Ассаб постоянно дует ветер преимущественно со стороны моря, песок набивается в волосы, скрипит на зубах. От ветра болят корни волос на головах. Эту проблему мы в экипаже решили радикально. После дневных полётов всем экипажем постриглись на лысо под ноль. Стриглись в грузовой кабине самолёта ручной машинкой для стрижки волос. Затем на автобусе поехали на Красное море купаться. Голове полегчало!



Красное море возле аэродрома Ассаб.

Потом вернулись на самолёт для проведения послеполётной подготовки самолёта, загрузки груза на завтрашний рейс, и заправки самолёта топливом. Все работы выполнили, а топливозаправщик забуксовал, и застрял в песке. Немного не доехал до самолёта. Водитель – эфиоп буксовал до тех пор, пока не «сжёг» сцепление. Тогда наш командир решил подрулить самолёт к топливозаправщику. Запустили двигатели №2 и №3, и порулили. Но мы уже загружены 10 тоннами муки. Самолёт стал проседать в песок. Выпустили закрылки на 35 градусов. Теперь зарываются колёса передней стойки шасси.

Всё, застряли! Самолёт Ан-12 в отличие от С-130 назад рулить не может. Позвали коменданта аэродрома, чтобы дал команду эфиопским танкистам буксировать самолёт. И только двумя танками Т-55 удалось вытянуть самолёт за основные стойки шасси назад. Подтащили самолёт к топливозаправщику и заправили топливом.

К утру стоянку хорошенько утрамбовали катком, поливая морской водой. Больше мы не застревали, и продолжали подруливать на самолёте к топливозаправщику ещё дня три, пока не отремонтировали автомобиль.

Каждый раз, возвращаясь вечером в гостиницу «Аджип», мы проходили мимо кафе. Запах эфиопского кофе манит и зовёт, но у нас денег местных нет. Бырр – так называются эфиопские деньги. Уже конец ноября, а обещанный аванс нам ещё не выдали. Мы со старшим техником Игорем Локтиковым, который немного «спик англишь», жили в одном номере и стали думать, как быть. Не принимают ли к оплате рубли? Может что-то продать? И решили продать мои новые гражданские туфли, купленные в Фергане. Вечерком после ужина я взял свои туфли, и мы с Игорем пошли в кафе. Туфли специально несую открыто. Думаю, может эфиопы, которые сидели в кафе сообразят, что туфли я продаю. Зашли, сели за столик. Официантка принесла два кофе. Мы стали на ломанном «аглицком» говорить:

– Мани ноу. (Денег нет).

Но эфиопка объяснила, что это презент. Так мы узнали, что всем посетителям подают бесплатный кофе. Хорошо, идём дальше! Показываем соседям по столику туфли:

– Шуз. Гив ми бырр. (Обувь. Дай мне бырр).

Эфиопы стали подходить к нам, брали в руки туфли, нюхали. Наконец один из них обулся и пустился в пляс. Поторговались и сошлись на 40 быррах (арба бырр).

Наконец-то мы попробовали бутылочное эфиопское пиво. Это пиво было лучше, чем наше «фаргона пивоси».

Вот уже три недели наши экипажи Ан-12 работают без выходных с утра до вечера по 12 часов, выполняя по 2—3 рейса на перевозку грузов с аэродрома Ассаб, перевозку переселенцев из Мэкэле.

Наконец, командир полка Митченко дал команду провести ротацию экипажей, и далее работать по схеме: два дня полётов, на третий день – предварительная подготовка самолёта. Экипажи поменялись аэродромами базирования. Наш экипаж самолёта Ан-12БП №12112 отправили для базирования на аэродром Асмара.

1.6. Город Асмара.



Аэропорт Асмара, вид с борта самолёта Ан-12.



Аэродром Асмара. Справа военная стоянка самолётов и вертолёттов.

История Асмары восходит к 800 году до н. э., согласно устной традиционной истории Эритреи Тигринья, в районе Асмары на плато Кебесса жили четыре клана: Геза Гуртом, Геза

Шелеле, Геза Серенсер и Геза Асмаэ. Эти деревни часто подвергались нападениям кланов с равнин и правителей «сегер мерреб мелаш», пока женщины каждого клана не решили, что для победы над их общим врагом и сохранения мира четыре клана должны объединиться. Мужчины согласились, отсюда и название «Арбат Асмэра». Арбате Асмэра буквально означает на языке тигринья: «четверо (множественное число женского рода) объединили их». В конце концов Арбат был отброшен, и он был назван Асмэра, что означает «они (женщины) их объединили». В администрациях Асмары все еще существует район под названием Арбате Асмара. Теперь он называется итальянизированной версией слова Асмара. Многоязычные жители Эритреи и соседних народов сохраняют верность оригинальному произношению Асмэра.

Асмара, небольшая деревня в девятнадцатом веке, начала быстро расти, когда она была оккупирована Италией в 1889 году. Губернатор Фердинандо Мартини сделал ее столицей итальянской Эритреи в 1897 году.

В начале 20 века Эритрейская железная дорога была построена к побережью Красного моря от Асмары до Массауа, проходя через город Гинда. Большая итальянская община развивала город. Согласно переписи 1939 года, население Асмары составляло 98 000 человек, из которых 53 000 были итальянцами. Город приобрел итальянский архитектурный облик. К концу 1930-х годов Асмара называлась *Piccola Roma* (Маленький Рим). В настоящее время более 400 зданий имеют итальянское происхождение, и многие магазины все еще имеют итальянские названия (например, *Bar Vittoria*, *Pasticceria moderna*, *Casa del formaggio*, *Ferramenta*).

Королевство Италия инвестировало средства в промышленное развитие Асмары и прилегающих районов Эритреи, но начало Второй мировой войны остановило это. После разгрома итальянских войск на севере Африки в 1941 году Эритрея находилась под управлением британской военной администрации.

В 1952 году Организация Объединенных Наций приняла решение объединить бывшую колонию под управлением Эфиопии. Столицей теперь была Аддис-Абеба, расположенная более чем в 1000 километрах к югу. Поэтому национальный язык города был заменен с языка тигринья на амхарский язык.

В 1961 году император Хайле Селассие I прекратил «федеральное» соглашение и объявил территорию 14-й провинцией Эфиопской империи. Это послужило началом вооруженной борьбы за независимость Эритреи.

Город Асмара расположен на высоте 2300 метров над уровнем моря. Он расположен на возвышенностях с севера на юг, известных как Эритрейское нагорье, продолжение Эфиопское нагорье. Умеренная центральная часть, где находится Асмара, расположена на скалистом высокогорном плато, которое отделяет западные низменности от восточных прибрежных равнин. Земли, окружающие Асмару, очень плодородны, особенно те, что расположены к югу от Регион Дебуб из Эритреи. Высокогорье, в котором расположена Асмара, отступает, открывая восточные низменности, характеризующиеся обжигающей жарой и влажностью эритрейских соляных бассейнов, омываемых Красным морем. К западу от плато простирается обширная полусасушливая холмистая местность, продолжающаяся вплоть до границы с Суданом через регион Гаш-Барка.

В Асмаре преобладают два типа климата, а именно климат тропической саванны и холодный полусасушливый климат. В год выпадает около 480 мм осадков. Климат сухой в течение 185 дней в году со средней влажностью 51%.

Здесь теплое, но не жаркое лето и мягкая зима. Из-за высоты 2300 метров температура относительно мягкая для города, расположенного не особенно далеко от более жарких районов страны. Этот климат характерен для дождливых, влажных и сухих сезонов. В Асмаре в среднем выпадает около 500 мм осадков в год. Заморозки бывают в городе крайне редко. Длительный сезон дождей в году длится с июня по сентябрь. Короткий сезон дождей длится

с марта по апрель. В среднем около 60% годовых осадков Асмары выпадает в июле и августе. Напротив, декабрь-февраль, как правило, самые засушливые месяцы в Асмаре, где в среднем за три месяца выпадает всего 9 мм осадков, вместе взятых. Из-за переменных осадков климат Асмары также характеризуется засухой. Несколько продолжительных засух в этом регионе произошли, начиная с 1960-х годов и с тех пор повторялись каждое десятилетие. Чтобы получить богатую питательными веществами и влажную почву для сельскохозяйственных целей, население полагается на вырубку лесов для использования подстилающей почвы.

Город Асмара известен своими зданиями начала 20 века, в том числе Ар-деко Синема Имперо открыт в 1937 году и считается экспертами одним из лучших образцов ар-деко стиля, кубизма Африки, эклектика Эритрейской Православной энды Мариам собора и бывшего Оперного театра, церковь Богоматери Розария Асмэра, и неоклассический Дворец губернатора. Город украшают итальянские виллы и особняки, одним из ярких примеров является Здание Всемирного банка. Большая часть центральной Асмары была построена между 1935 и 1941 годами.

В Асмаре есть широкие улицы, рестораны, городские площади, бары и кафе, в то время как многие бульвары обсажены пальмами. Итальянская кухня и культура очень актуальны. Бесчисленное количество ресторанов и кафе с высоким качеством эспрессо, капучино и латте, а также мороженое в салонах и ресторанах. Общие блюда из итальянской кухни – макарон аль Суго е «Бербер», что в переводе означает «макарон с томатным соусом и атлас» (пряность), «лазанья» и «отбивная по-милански» (Милан котлета).

Главная улица – Либерасьон Аве, пересекает столицу с востока на запад, и все прогулки по Асмаре обычно начинаются здесь – мимо Дворца Губернатора, романских портиков Опера Хаус, Католического собора, городской мечети и внушительного фасада кинотеатра Синема Имперо. Итальянский стиль, однако, отсутствует на северо-востоке города, где местное население было размещено в течение колониального периода в бедных лачугах, стоящих здесь и в наши дни.



Асмара. Кинотеатр Синема Имперо.



Дворец Губернатора.



Собор святого Иосифа. Асмара.



Великая мечеть Асмары- Аль Кулафа Аль Рашидин.

Мечеть расположен в центре Асмары. Он считается одним из трех выдающихся зданий города. Спроектированный Гвидо Феррацца, он был построен в 1938 году. Арабская фраза аль-Кулафа аль-Рашидин может означать «последователи правильного пути».

Рифленый римский минарет виден со всех концов города. Имеет две платформы и два балкона итальянского рококо или позднего барокко стиль. Передний открытый двор мечети покрыт черными каменными плитами геометрического узора.

Наш экипаж Воробьева разместили в общежитии местного университета. Вполне приемлемые условия. Комнаты на 4 человека. Железные кровати, тумбочки. Умывальники, туалет в конце коридора. На первом этаже была небольшая кухня, где механик Сейдали умудрялся приготовить из продуктов сухпайка вкусные завтраки и ужины на весь отряд. Обеды мы готовили на борту самолёта на керогазе, которая нещадно коптила и дымила. Дело в том, что самолёт Ан-12БП №12112 не был оборудован самолётной электроплиткой. На борту был только электрокипятильник, в котором мы кипятили воду и иногда варили куриные яйца.

В очередной наш прилёт на аэродром Аддис-Абеба, мы со старшим борттехником отправились на «разведку» на болгарский Ан-12, который мирно лежал в овраге перед торцом ВПП.

Ещё при заходе на посадку я заметил, что туда ведёт тропинка. Справа от торца ВПП стоит БТР. Значит, там обитают бойцы охраны аэропорта. С собой мы взяли инструменты и пару банок тушёнки. Пока бойцы – эфиопы открывали, пробовали нашу тушёнку, мы залезли в Ан-12 и ахнули. Самолёт был целенький, никто ничего не снял! Нашей добычей стали авиационные часы, электроплитка и кофеварка. Всё это мы смонтировали на нашем самолёте и пользовались. Хотя среди авиаторов бытует примета, что с аварийного самолёта ничего снимать нельзя. Мы в приметы не верили.

Аэродром Асмара являлся аэродромом совместного базирования ВВС (военно-воздушных сил) Эфиопии, авиагруппы ВВС ТОФ (военно-воздушных сил Тихоокеанского флота СССР) и международным аэропортом.



Аэропорт Асмара. 1984 год.

Город Асмара был в осаде, и линия обороны проходила настолько близко, что были слышны звуки выстрелов и артиллерийская канонада. Снабжение города осуществлялось нашими самолётами и периодически автоколонной из Массауа под охраной эфиопской армии.

Задание на завтрашний день экипажам в Асмаре передавал КП «Сокол» из Аддис-Абебы. Принимал и докладывал о выполнении заданий устно начальник радиостанции в Асмаре. Так же устно доводил информацию командиру отряда. Радисты работали азбукой Морзе, и с применением установленных кодов. Так что враги не смогли бы ничего понять. Да, мы сами порой не могли толком понять, что за информация получена. Дублировали, перепроверяли. Задача для авиаотряда в Асмаре была прежней: перевозка молодёжи на аэродром Гамбела. Из числа студенческой молодёжи были сформированы строительные отряды, которые в регионе Гамбела строили домики-тукули для переселенцев. Периодически с аэродрома Ассаб мы перевозили в Гамбелу строительные материалы. С борта самолёта Ан-12 мы видели стройные ряды тукули, где в дальнейшем организовали что-то вроде колхозов. Мы самолётами Ан-12 привезли в Гамбелу тысячи тонн семян пшеницы из Ассаба и через несколько месяцев зазеленели поля в регионе Гамбела.

Асмара. Вид с борта самолёта Ан-12.



Однажды на маршруте полёта нашего самолёта Асмара – Аддис-Абеба произошёл отказ автопилота самолёта АП-28Д1. Бортпереводчик махнул мне:

– Тебя командир зовёт.

Я зашёл в кабину экипажа, где меня озадачил командир:

– Сайфитдин, разберись, автопилот не держит курс.

Я достал и развернул огромный альбом электрических схем самолёта Ан-12. Подумал, подумал, но ничего толком не придумал. Проверил предохранители цепи питания автопилота, они были целы. Тогда Воробьев предложил мне:

– Сайфитдин, займи рабочее место за штурвалом на правой чашке и рули вместо автопилота.

Пилотажно-навигационные приборы мне знакомы и принцип управления рулями я знал, поэтому с удовольствием взялся за управление самолётом.

Но я ещё много не знал. И о триммерах рулей забыл, а командир со своего места ещё, как потом выяснилось, «утяжелял» рули. Пыхтел я, пытаюсь удержать курс и высоту, минут 30. Прочувствовал на сколько тяжёл самолёт Ан-12 в ручном пилотировании. Вся эта процедура была организована для меня, как урок на будущее, чтоб лучше изучал материальную часть и лучше обслуживал технику. Командир пояснил:

– Сайфитдин, ты теперь понял, как трудно управлять самолётом без автопилота. Отремонтируй, обслуживай, как надо автопилот, чтобы не было таких проблем.

Я надолго запомнил этот урок и ещё несколько дней у меня болели мышцы рук.

Теперь в дни предварительной подготовки самолёта, после выполнения обязательных работ по оборудованию самолёта, я более пристальнее стал изучать перечень неисправностей и способы их устранения. В дальнейшем я научился быстро находить и устранять неисправности оборудования самолёта.

И были случаи, когда проявлялась какая-нибудь неисправность на самолёте, командир говорил:

– Борттехники, теперь вы главные, а весь экипаж в вашем распоряжении.

И весь экипаж таскали стремянки, подносили инструменты, помогали, чем могли нам, борттехникам для устранения неисправности. В экипаже была взаимопомощь и взаимовыручка.

Были случаи, когда по замене приходили в наш экипаж другие люди полетать денёк-другой, и некоторые вели себя неправильно, но мы их быстро «ставили на место».

Однажды приболел наш «правак» и ему на замену пришёл молодой лётчик с другого экипажа. Я ему поручил на аэродроме Мэкэле почистить картошку для супа, а он отказался:

– Каждый есть свою морковь, я пилотирую, а прапорщики – готовят обед.

Картошку почистили переводчик и стрелок, и суп мы сварили для экипажа. Но в полёте Мэкэле – Гамбела всему экипажу мы подали обед, а праваку я подал тарелку в котором лежали две сырые картофелины и меж ними – морковь. Догадитесь с трёх раз, что это означало. Эту «картину» увидели и командир, и старший борттехник, но никто ничего не возразил. Все прекрасно поняли- это процесс воспитания молодого лётчика. И лётчик понял, осознал, когда целый день полетал в экипаже голодным. Больше таких эксцессов не было.

1.7. Стало жарко – открой дверь! Взрыв колёс шасси.

Однажды мы загрузили на борт в Асмаре человек 200 студентов-стройотрядовцев, для перелёта на аэродром Гамбела. Был жаркий, душный день. Я закрыл входную дверь, поставил на защёлку, и ушёл в кабину экипажа для исполнения других обязанностей. Разбег, взлетаем, и командир говорит:

– Что-то скорость медленно растёт!

Я бросил взгляд на приборную доску и всё понял, горит сигнальное табло открытого положения входной двери!

Выбежал в грузовую кабину, и увидел, что действительно открыта входная дверь. Увидел, что студенты тянут дверь, но закрыть не могут. Не могут, потому что дверь стала на фиксатор открытого положения. Идти к двери по левому борту опасно, можно выпасть за борт. Поэтому я пошёл по правому борту самолёта, держась за десантный трос. В районе центроплана перешёл на левый борт, за дверью отжал фиксатор, и с большим трудом закрыл дверь.



После этого случая, командир распорядился, чтобы при перевозке пассажиров в грузовой кабине находился или борттехник по АДО или стрелок. Так мы и работали в дальнейшем. И это спасло нас от большой беды. Мы могли сгореть в воздухе.

Асмара. 1984 год. Идельбаев.

Возвращались на второй рейс в Асмару, а наш самолёт длительное время диспетчер «держал» на дальней зоне ожидания. Как потом уже после приземления нашего самолёта выяснилось, что другой самолёт Ан-12БП застрял на взлётно-посадочной полосе с проблемой шасси.

На борт нашего самолёта поднялся Сергей Захаров, и мы накинулись на него с расспросами, что произошло с вашим самолётом на ВПП.

На самолете Ан-12БП №12130, – рассказал Захаров, – мы – экипаж в составе: командир корабля Кузьмин Алексей Феликсович, помощник командира корабля Спиридонов Сергей, штурман Хмаренко Александр, старший борттехник Аннаев Худайкули, я – борттехник по АДО, радист Поляков Владимир, стрелок Бандура Николай возили зерно из Асмары в Мэкэле по три рейса в день. Два дня летаем, потом один день предварительная подготовка. Полёт был как раз перед выходными, причем третий по счету. При разгрузке в Мэкэле заметили, что на правой стойке шасси два внешних колеса сильно потрепаны, большие порезы от камней. Предложили командиру заменить, пока идет разгрузка, на что был дан категоричный отказ:

– Порезы не такие уж и значительные, самолет после разгрузки будет полегче, взлететь взлетим, а там полоса отличная, приглашу самолет, а завтра хоть все колеса меняйте.

Так решили и полетели. Взлетели без проблем, да и приземлились супер, Кузьмин на это дело просто мастер. А вот при сруливании с полосы произошел взрыв двух внешних колес на правой стойке шасси. Одно колесо наехало на другое и наш самолет встал. От хвоста нашего самолета до взлетной полосы было метров пять.

– Ну, встали и встали, – сказал командир, – будем здесь колеса менять, сейчас наши техники только подъемники привезут и всего дел то.

Но не тут-то было. Не успели остановиться двигатели, как к самолету подъехала диспетчерская машина. Диспетчер нам со всей серьезностью заявил, что на подлете у него Боинг, у которого топлива осталось на 40 минут полета. Если мы не успеем за это время убрать наш самолет, то он вынужден будет дать ему добро на посадку, потому что лететь ему просто не куда, и тогда при посадке он своим крылом снесет нашему самолету хвост. Через пару минут подъехал тягач. Прицепили тягач, запустили два внешних двигателя на подмогу, начали толкать самолет. Самолет как вкопанный, передняя стойка на пределе, просто выгибается, все попытки оказались безуспешными, а тем временем прошло минут двадцать. Я впервые своими, можно сказать всеми частями тела, почувствовал, как бежит время. И тем более над нами пролетел тот самый Боинг, у которого топлива уже оставалось на 20 минут. Ситуация была на грани паники, мы уже в душе прощаться начали с нашим самолетом. И тут один из наших наземных специалистов предложил идею:



Эфиопия. Борттехник по АДО Захаров, командир корабля Кузьмин, радист Поляков, переводчик, стрелок Бандура, штурман Хмаренко.

– У нас на стоянке лежат пятиметровые доски широкие, толщиной сантиметров по десять. Положим их под внутренние колеса, потихоньку начнём заезжать, внешние колеса тоже начнут приподниматься, освободятся друг от друга, и так по доскам укатим самолет на безопасное расстояние. Мгновенно почти все присутствующие побежали грузить доски. Привезли быстро, подложили, как надо под внутренние колеса. Запустили на этот раз все двигатели, чтобы самолет максимально разгрузил шасси, тягач начал толкать самолет и все получилось. Как только первое колесо заехало на доску, действительно внешние колеса расцепились, и самолет медленно покатился по доске. Не успели мы подъехать до конца второй доски, как на полосу приземлился Боинг. И точно его крыло как раз прошло метрах в пяти от хвоста нашего самолета. Колеса мы тут же на месте поменяли, успешно съехали с доски и зарулили на стоянку.

1.8. Костёр в грузовой кабине. Птица залетела в двигатель.

Дело было так. Мы, экипаж Воробьева на самолёте Ан-12БП №12112 с аэродрома Мэкэле взяли на борт 300 человек беженцев. Закрыли дверь. Жара. Духота. Запуск двигателей, взлёт. Я находился в грузовой кабине, наблюдаю за пассажирами. В середине грузовой кабины сидит старейшина племени, машет своим опухалом.

Через полчаса самолёт набрал заданный эшелон, и стало прохладно в грузовой кабине. А ещё через полчаса стало холодно, ведь за бортом минусовая температура. На борту самолёта – дети гор, люди простые. Всё своё они носят с собой, в том числе и вязанку дров.

Стало холодно – разжигай костёр, грейся! Увидел, как возле старейшины появился дымок, и склонённые головы людей, раздувающих огонь! В два прыжка я оказался возле костра, затоптал и потом залил водой огонь. Машу руками, перекрещиваю руки. Но-но! Нельзя!

Эти люди не знают, что под полом грузовой кабины, есть топливные баки. Огонь легко может перекинуться туда, и самолёт сгорит, как свечка.



Эфиопия. Переселенцы в грузовой кабине Ан-12БП. 1984 год.

За нашим самолётом на аэродроме Мэкэле взлетал Ан-12БП №11746, который выполнял рейсы с грузом Ассаб – Мэкэле. Экипаж в составе: командир корабля Краснопольский, помощник командира корабля Сытько, штурман Лопатев, старший борттехник Аннаев, борттехник по АДО Малышев, радист Фатнев, стрелок Антонкин, переводчик Черкун.

На взлёте на скорости 180 км/час произошло столкновение с птицей, которая залетела в двигатель №1. Экипаж продолжил взлет после флюгирования воздушного винта и выключения двигателя №1. Дальнейший набор высоты выполнялся на скорости 210 км/час.

Штурман Лопатев рассказал нам об этом инциденте.

Два огромных марабу с длинными носами, дальше которых они не видели, спокойно сидели с правой стороны ВПП. При разбеге нашего самолёта в сторону города Мэкэле с курсом 291 градусов, начали не спеша друг за другом пересекать ВПП справа налево. Первый марабу перешёл на советскую сторону перрона, и второй медленно перебирая длинными худыми ногами пошел с американской стороны налево, но попал под винты двигателя №1. Вначале самолёт резко потянуло влево, а это на узкой взлётно-посадочной полосе Мэкэле было чревато последствиями.



Аэродром Мэкэле. 1984 год. Командир корабля Иншаков, радист Гайворонский, командир корабля Краснопольский.

На скорости 180 км/час старший борттехник Аннаев Худайкули безошибочно выключил отказавший двигатель, и продублировал КФЛ (кнопкой флюгирования). Пилот Женя Сытько пытался убрать РУДы (рукоятки управления двигателями) на 0, чтобы прекратить взлёт, но командир корабля властно дал взлётный режим.

Благо, превышение аэродрома в 2200 метров медленнее переводит воздушные винты с равновесных оборотов на пониженный режим вращения. Взлёт был продолжен. После отрыва самолет неустойчиво покачался вправо-влево, но в итоге без крена набрал высоту и необходимую скорость по прямой над городом Мэкэле. С земли диспетчер запрашивал, что произошло, но переводчику Игорю Черкуну запретили давать информацию. Командир Краснопольский оказался прав, т.к. за ВПП над городом был большой запас высоты, хотя в экипаже была небольшая растерянность о правильности действий. И непонятно, чем бы закончилось прекращение взлёта с аэродрома Мэкэле. Была опасность выкатывания самолёта за пределы взлётно-посадочной полосы. Через 40 минут совершили успешную посадку в Ассабе на трёх двигателях, и благополучно завершили это невероятное приключение!



Отказ двигателя №1. Воздушный винт зафлюгирован.

Глава 2

2.1. Конференция по безопасности полётов. Лекции об Эфиопии.

Вот уже три дня мы не летаем по причине отсутствия керосина ТС-1. На аэродром уже не вывозят людей, опасаясь организованной пьянки на борту самолётов. Поскольку на каждом самолёте всегда были запасы выпить – закусить.

Чтобы хоть чем-то занять людей, замполиты организовали спортивные соревнования: по волейболу, шахматам, шашкам, нардам. На борту каждого самолёта имелись и шахматы, и нарды, которые мы привезли в палаточный лагерь. Я принял участие в соревнованиях по шахматам.

Мы занялись стиркой своего накопившегося белья, стриглись, мылись в бане. Благо баню топили с утра до вечера ежедневно. Это была баня на базе автомобиля ГАЗ- 66, где размещалась парилка, водогрейный котёл. К нему натянута палатка, где по кругу размещался душ.

В летнем кинотеатре показывали фильмы из клубной машины на базе ГАЗ- 66, иногда по два фильма за вечер. Начальник клуба Сергей Мельник попросил меня помочь в доставке киноплёнок фильмов из Посольства СССР.

С разрешения командира полка, мы на клубной машине ежедневно ездили в наше Посольство за фильмами. Просмотренные киноплёнки сдавали и взамен брали новые. Это поездка была для меня отдушиной от лагерной скуки.



Клубная машина.

Посольский комплекс СССР – это огромная территория в 14 гектаров в великолепном реликтовом эвкалиптовом лесу. На горе – здание посольства, на высоте 2700 метров над уровнем моря. А верхняя точка посольской территории еще выше – 2870 метров. По архитектуре это здание напомнило мне Дворец съездов в Кремле – его миниатюрная копия.

Киноплёнки мы брали в клубе посольства – двухэтажном здании. Рядом находился четырёхэтажный многоквартирный дом для дипломатов, – была библиотека; залы – спортивный и бильярдный. А также кинозал с балконом и сценой с уходящими от нее вверх рядами кресел на 300 человек. На сцене – шикарный черный концертный рояль.

По пути мы иногда заезжали в госпиталь «Балча», где трудились советские медики. Угощали медсестёр хлебом нашей выпечки, выпивали вместе по сто граммов спирта, общались, чему они неслыханно радовались.

В город Аддис-Абебу выход никому из лагеря пока не разрешали, поэтому для покупки и доставки эфиопского джина в лагерь использовали два автомобиля: водовозку и клубную машину.

Мне вручали перед выездом из лагеря парашютную сумку и эфиопские деньги – бырры. На обратном пути я делал покупки, и доставлял их в нашу палатку.



Начальник клуба Мельник Сергей. Эфиопия. 1984 год.

Провели партийное собрание эскадрильи, для маскировки называемое «профсоюзным». Мне поручили выступить с партийной информацией о Перестройке в СССР.

В палаточном лагере провели конференцию по безопасности полётов, как большой разбор полётов. С информацией выступили руководители служб, командиры и замполиты. Наградили грамотами лучших, и пожурили нарушителей дисциплины.



Аддис-Абеба. Партийное собрание. Борттехник Идельбаев, командир полка Митченко, борттехник Рудаков, замполит Кокоуров.

Из доклада командира эскадрильи Зарипова мы узнали, что средний возраст командиров кораблей – 30 лет, самый пожилой Кулыгин Б. П. – 48 лет, самый молодой – Закиров Г. Х. – 27 лет со 2-м классом летчика ВВС. В основном все командиры кораблей с 1-м классом, выпускники Балашовского ВВАУЛ 1965—1978 годов выпусков. Все прошли 5 лет войны Афгана с 1979 года и имели громадный опыт полетов в горной местности.

Командиры кораблей Митченко, Месилов, Васильев, Краснопольский, Новожилов, Зайцев, Воробьёв, Заикин, Зарипов, Поспелов, Бикбаев, и старший группы Кулыгин имели приличный опыт полетов в Афганистане, Мозамбике и других странах мира по перевозке людей, техники и грузов.

То есть группа была опытная и сильная в плане обеспечения безопасности полетов, что в итоге и привело к безаварийной работе с дальнейшим накоплением ценного опыта, и передаче опыта молодым ферганским экипажам.

Мы считаем, сказал Зарипов, что наши Ан-12 лучшие самолеты в мире. Мы неплохо знаем магчасть и готовы работать в отрыве от базы.

Нами облётаны 16 аэродромов из 74-х.

Бетонные ВПП: Асмара, Аддис-Абеба (Боле), Бахр-Дар, Годе, Дэбрэ-Зэйт, Дыре-Дауа, Гамбела,

Грунтовые ВПП: Ассаб, Кэбре-Дэхар, Келуб, Массауа, Мэкэле, Тессеней, Шелабо, Ширэ, Фатма (Халеб).

Мы удивились, что дети там не плачут, в отличие от наших! Это редкость для эфиопов, а сами эфиопы никуда не спешат, всё – бугеля, т.е. завтра.

Каждый из нас на своем уровне передавали свои знания, умения и отработанные навыки по безопасности полетов своим подчиненным. Руководящий состав – более жестко, активно и организованно на более высоком уровне, вплоть до временного отстранения командира корабля или весь экипаж от полетов.

Стыковали уровень подготовки экипажей, сроки ВЛК и болезни членов экипажей, исправность и ресурсы самолётов, отпуска.

Досуг: соорудили бюст Ленина в лагере, собирали монеты, проводили праздничные мероприятия, торжественное вручение грамот, сертификатов и подарков, спорт, экскурсии, выпуск юмористической стенгазеты, баня, рыбалка, обработка панцирей, кораллов, рогов, вязание платков.

Учили эфиопов планировать перевозки, работать по спланированному графику, показывали аппарату ГВС, что вмешательство в планирование приводит к хаосу.

Обеспечивали перелеты самолётов 194 втап и ВТА через Асмару из Ферганы в Мозамбик. Мы использовали мощь нашего государства по обеспечению группы помощи для повышения летного мастерства экипажей полка в условиях запредельной жары, сильного обледенения в облаках и высокогорных аэродромов.

Борис Павлович Кулыгин сразу в 1984 году сказал: «Всю Африку не перевезёшь. Нам надо без потерь, живыми и здоровыми вернуться на Родину».

По поручению командира полка Митченко, замполиты организовали несколько познавательных лекций по истории Эфиопии. С этой целью замполит Кокоуров и начальник клуба Мельник привезли в наш лагерь лектора из Советско-Эфиопского культурного Центра. Сразу после обеда весь личный состав эскадрильи был собран в летнем кинотеатре, и мы с интересом слушали лектора.



Эфиопия. 1985 год. Лекция в палаточном лагере.

Лекция: История Эфиопии.

История существования Эфиопии составляет более двух тысячелетий. Название происходит от греческого «Айтьопия», что означает – страна людей с обожженными солнцем лицами. Прежнее название – Абиссиния. Впервые упоминается в IV тысячелетии до нашей эры. На севере Африки находилось царство Аксум (IV—VI вв.). Сложившееся на его основе

в XIII—XIV вв. государство вело многовековую борьбу с сепаратизмом и иноземцами, особенно после открытия Суэцкого канала в 1869 году. В 1882 году Италии удалось захватить ряд районов Эфиопии, объявив их своей колонией. Попытки Италии расширить свои владения закончились поражением в знаменитой битве при Адуа 1 марта 1896 года.

В 1935 году Эфиопия вновь была оккупирована Италией. В 1941 году освобождена англо-эфиопскими войсками. С 1952 по 1962 годах по решению ООН создана Федерация Эфиопии и Эритреи. С 1975 года – Социалистическая Эфиопия в результате свержения императора Хайле Селассие I.

Большая часть территории страны Эфиопское нагорье. На юго-востоке нагорье круто обрывается к глубокой рифтовой долине с бессточными озёрами на дне, которая отделяет его от Сомалийского плато. Почти на всей территории Эфиопии климат субэкваториальный, постоянно жаркий и летне-влажный, на Эфиопском нагорье прохладный (среднемесячная температура на высоте 2400 метров +13 +18 °С). На востоке и северо-востоке тропические пустыни и полупустыни. Впадина Афар – одно из самых жарких мест на земле, среднемесячная температура доходит до +35 °С. На севере страны часты сильные засухи. Наибольшая влажность в низменных районах юго-запада. Особенности климатических сезонов отражены в местных названиях: «время цветов» (сентябрь – декабрь); «жаркое время» (сухой сезон: декабрь – март); «время посевов» (апрель – май), «время тяжёлых дорог» (сезон больших дождей: июль – сентябрь).

Реки принадлежат бассейну Нила. Крупнейшая Аббай – Голубой Нил, названный так за чистоту воды в сухой сезон, и Атбара. К Индийскому океану текут Веби-Шебели и Джубба. Крупное озеро Тана, солёное озеро Ассале во впадине Афар, живописные озёра рифтовой долины. На севере, востоке и юго-востоке кустарниковые пустыни, полупустыни и опустыненные саванны с акацией; на юго-западе по долинам рек тропические леса.

Национальные парки: Аваш, Гамбела, Сымен и другие – заказники. Фауна богата и разнообразна. Вместе с Сомали, Джибути, Кенией и Эритреей Эфиопия включается в регион, так называемого Африканского Рога. Это государство занимает важное стратегическое положение на стыке Азии и Африки, обладает значительным хозяйственным потенциалом и играет важную роль на политической арене континента. Эфиопия по территории восьмое государство на Африканском континенте и первое по численности населения. Ее территория составляет 1,3 млн. квадратных километров с населением 25,2 млн. человек. Основные национальности амхара, галла, тиграи, сомалийцы.

Столица – город Аддис-Абеба. Государственный язык амхарский (амаринья). Более 40% населения исповедуют христианство, примерно 50% – ислам, около 10% подвержены традиционному вероисповеданию. Плотность населения 53 чел. на 1 км; горожан – 14%. Эфиопия одна из наименее экономически развитых стран мира. В сельском хозяйстве занято 85% активного населения, 90% экспортных доходов, 44% ВВП. Малоэффективное земледелие, устаревшие ирригационные системы. Из-за частых засух периодически возникает голод. Основные культуры – зерновые; кофе – арабика.

Эфиопия – родина кофе, одна из главных производителей кофе в Африке; масличные (нут, кунжут и клещевина – получают касторовое масло), бобовые, фрукты (виноград, цитрусы, авокадо, папайя). Животноводство: крупный рогатый скот, овцы, козы, лошади, ослы, мулы, верблюды; птицеводство. Пчеловодство, сбор мёда диких пчёл для производства вина «теджа» и восковых свечей. Рыболовство незначительно из-за религиозных ограничений. Лесоразработки. Развита пищевая, текстильная, кожевенно-обувная, деревообрабатывающая, цементная, металлургическая (из лома), металлообрабатывающая, нефтеперерабатывающие промышленности. Машиностроение, производство шин. Добываются золото, платина, марганец, калийная соль. Ремёсла: ткачество (гобелены), кузнечное и гончарное дело; обработка кожи, кости, дерева и металла, плетение циновки, корзин. В стране имеется около 14 тыс. км

автодорог с твёрдым покрытием, железная дорога Аддис-Абеба – Джибути. Международный аэропорт. 10 вузов, в том числе 2 университета. Музеи.

До конца XIX века основа литературы – богословские сочинения, в живописи – иконопись. Каменные храмы царства Аксум; дворцы в Аксуме (IV в.); базилики Марии Сионской в окрестностях Дабтара; монастырские ансамбли в Лалибеле, Дэбрэ-Дамо и в районе Тыграй; храмы и монастыри царской резиденции в Бет-Амхара (XIV в.); в Гондэре и близ него – загородный царский сад и аббатство. В Бале известная пещера Соф Омар (длина 15,1 км). Денежная единица – бырр.

Границы Эфиопии на большом протяжении не демаркированы. Значительные участки ее – прямые геометрические линии. Вплоть до конца XIX века Эфиопия не имела общенационального центра-столицы государства. Это объясняется тем, что императоры, ведя постоянные войны за расширение и укрепление своей власти, часто меняли месторасположения своих резиденций. Наконец в 70-80-х годах XIX века царь Ныгус Шоа Сахле-Мариам обосновал свою резиденцию на горе Энтото. Географическое положение на водоразделе крупнейших рек Африки – Голубого Нила и Аваш, обилие водных источников и леса выгодно отличали это место. Здесь им был построен дворец, где во время его многочисленных завоевательских походов оставалась его супруга Таиту. Возведена была также церковь Святой Марии, в которой он короновался, в 1889 году, как император Эфиопии Менелик II. Однако климат на вершине горы Энтото был довольно сырой и промозглый и императрица решила перенести свою резиденцию к подножью горы, в местечко Фильвохо. Она приказала построить там для себя дом и отказалась вернуться на Энтото. Как гласит народное предание, однажды утром, выйдя из дома, Таиту увидела распутившийся цветок необыкновенной красоты. «Новый цветок!» – воскликнула она (по амхарски – аддис абеба) и решила дать это название всей местности. В 1886 году, в письме к супругу императрица пишет, что расположилась в месте, которое назвала Аддис-Абеба, и этот год считается годом основания эфиопской столицы.

Современная столица Эфиопии – город Аддис-Абеба – это политический, экономический, торговый, научный и культурный центр Африки. Город с более чем 1,5 миллионным населением. В Аддис-Абебе сконцентрированы все государственные органы, министерства и основные ведомства, более 150 крупных и средних предприятий легкой, пищевой и химической промышленности. В городе располагаются штаб-квартиры и представительства различных общенациональных общественных, международных и африканских организаций. Имеется два театра, несколько кинотеатров, четыре музея (национальный историко-этнографический, этнографический при Университете, археологический и филателистический) а также Национальная выставка и львятник.

Аддис-Абебский рынок (маркат) самый крупный в Африке. Здесь продается как национальная, так и современная европейская легкая одежда, обувь, различные сувениры, овощи, фрукты, специи.

Даже те продукты питания, которые поставлялись в Эфиопию со всего мира во время засухи и голода, те банки и коробки, на которых было написано «Это дар голодающему народу Эфиопии, обмену и продаже не подлежит», свободно продавались в супермаркетах разных городов страны, включая столицу. И стоило все это очень дорого, даже для нас. Реально голодающие люди даже не заходили в такие магазины по причине отсутствия денег. Самым бедным основные продукты выдавались по карточкам в специальных магазинах, но очереди в такие магазины занимались с ночи.

Наиболее достопримечательными местами Эфиопской столицы являются: церкви Святой Марии, Святого Георгия, Святой Стефании и собор Святой Троицы; мавзолей Менелика II; центральная улица – «Черчель стрит», площадь Еккатит-12 и бульвар Менелика II, на котором многие деревья посажены главами африканских государств во время первой сессии ОАЕ

в 1963 году. В районе бульвара расположены Дом Африки, комплекс зданий Экономической комиссии ООН для Африки и Юбилейный Императорский дворец.

Мало кому известно, что популярный среди миллионов людей на планете напиток – кофе родом из Эфиопии. Родиной его является бывшая провинция Кэфа, по имени которой он и был назван. Собираемый вручную, высушенный на солнце и приготовленный традиционным методом эфиопский кофе обладает сильным нежным ароматом, уникальным характером, насыщенным настоем с ярким длительным послевкусием цветочных тонов. При приготовлении неизменно присутствует нежная вкусная пенка. История открытия напитка овеяна многочисленными легендами. Самая известная из них – о пастухе Калдиме, который пас своих коз на горных склонах Эфиопии. Он заметил, что козы, съев красные плоды кустарника, становились необыкновенно бодрыми. Калдим приготовил напиток из ягод, но он оказался горьким на вкус. Расстроенный пастух бросил ветки с ягодами в костер и через некоторое время почувствовал дурманящий аромат. Только из обжаренных зерен получился тот самый напиток, который мы пьем, и по сей день. Тогда Калдим, выпив этот напиток, чувствовал себя бодрым целый день и всю ночь. Он поделился секретом бодрости с настоятелем близлежащего монастыря, тот испробовал действие напитка на себе. После этого все монахи монастыря пили этот отвар, чтобы не засыпать во время ночных молитв. Сегодня Эфиопия является одним из лидеров кофейного производства. Это страна с огромным потенциалом, поскольку значительная часть ее диких кофейных рощ не эксплуатируется. Этот ресурс развития кофейной отрасли пророчит стране великое будущее. Кофейные деревья в Эфиопии растут как на крошечных крестьянских плантациях, так и на достаточно крупных. Основную часть кофейной продукции этой страны (около 60%) собирают с дикорастущих кофейных деревьев. Этот кофе еще называют «лесным». Уникальность произрастания – одна из причин, почему во многих эфиопских сортах чувствуются экзотические «дикие» терпкие нотки. Кофе Йергачеффе производится из недавно собранных, полностью зрелых ягод. Сбор урожая организован очень тщательно, под пристальным вниманием, чтобы гарантировать, что только лучшие ягоды будут использованы для производства кофе. Йергачеффе обладает медовой сладостью с легкими цветочными оттенками и нотками жасмина – все это гармонично сочетается в его незабываемом вкусе. Эфиопия является колыбелью кофейного напитка и единственной страной, удачно совмещающей культивирование кофе с дикорастущими плантациями. На территории Эфиопии сформирован центр древнейшего человека. В конце 1974 года в бассейне реки Аваши американско-французской экспедицией были найдены останки предчеловека, возраст которого определен в 63 миллиона лет. В Аддис-Абебе в честь этого события установлен памятник. Позднее другие, многочисленно найденные свидетельства подтвердили, что территория Эфиопии является одним из основных очагов происхождения древнего человека. Эфиопия стала местом формирования особой расовой группы, родиной одной из древнейших цивилизаций, которая занимает промежуточное положение между экваториальной (австрало-негроидной) и евразийской большими расами. Для Эфиопии, середины двадцатого века, характерен был довольно пестрый, несмотря на давние процессы ассимиляции, этнический состав населения, где переплелось и перемешалось множество племен и народностей, со свойственными им обычаями и традициями. Это древнейшее государство африканского континента, насчитывающее более двухсот племен и народностей.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.