И они наблюдали, собирали информацию о войсках, о прибытии, о движении, о перемене вооружении. И эта агентура в некоторых случаях действовала несколько поверхностно, поэтому нам легко было ее разоблачать. И вот поэтому много было такой агентуры. Ну, мы сумели, например, в воздушной армии, перевербовывать разведчиков, т.е., мы заманивали их, выявляли английскую, немецкую и американскую агентуру, их перевербовывали и заводили игры.

 Например, у нас был один из аэродромов (я сейчас не могу сказать, поскольку связано с 44-м и через нашего агента, мы выявили вербовочную связь через посылку). Т.е. никто не вербовал через посылку, было прислано письмо, в котором было предложено человеку, который должен оказать им помощь через письмо. Это в Германии, у нас все новые аэродромы были немецкие, а вот аэродром «Брант» – это наш аэродром, где мы построили для дальней авиации. Потому что немецкие аэродромы были 1,5-2 км, а дальние авиации нужно было посадить 3-3,5 км. Поэтому «Брант», аэродром, построили наши советские строители и в этом районе мне через посылку предложили вербовочное предложение, в котором сказали: «Вот, вы согласитесь с нами сотрудничать, а мы вам окажем помощь, мы вам пришлем тайнопись и будем платить деньги через посылку.

 Эта женщина, получив посылку, идет к другой женщине, а эта женщина, вторая, была нашим агентом. И вот я получил посылку и мне предлагают такое: собирать сведения о военных, как мне быть? А эта женщина из агентуры, - Ну, если деньги дают, так деньги надо брать, - так примерно сказала. И сразу сообщила нам эти данные. Мы ей дали такое задание, чтобы она порекомендовала ей капитальное сотрудничество, потому что если не она, так другой агент прибежит. Раз они занимаются агентурной работой против наших войск, там агента у них не было.

 Таким образом, работали, а в последствии - перевербовали и заставили работать на двоих. И через эту агентессу мы дали такие данные, которые она не может передать и сказала: «Надо что бы вы приехали сюда, тут такие-то данные». Приехал разведчик, приехал на связь и мы, значит, под контролем стали смотреть как он все показывает. Он прошел у нее по комнате, а потом по ступеням и по четырем аэродромам прошел везде. И в конце мы его взяли и говорим: «Ну, что, два попались наши, остальные три новых агента у нас выявили». Он говорит: «Все, что хотите». Мы его завербовали и заставили работать на нас. Вот такая работа проводилась и в дальнейшем таких 3-4 факта еще были за мою службу.

 Я в Германии служил с 1961-го года по 67-й. Там была интересная работа и она осталась у меня на всю жизнь как память. Мой начальник потом был там Федорчук Виталий Васильевич, он отправлял меня в Союз, поскольку я у него был по делу руководства Московского округа, он сказал мне: «Поезжай». И меня направили в Тулу начальником особого отдела.

 Я прибыл в Тулу на транспортную авиацию. Починили и вывели самолеты, транспортная авиация АН-22. Один полк был в Иваново, второй полк – в Туле и два полка в Сещи, в Брянской области, где сняли фильм «Вызываем огонь на себя» с артисткой Морозовой. Вот эти 4 летных полка было.

 В результате работы в этом полку у нас случилось несчастье. Мы потеряли два АН-22. Один самолет упал в 1969 году, когда в Перл ушел. Попросили оказать им помощь, их заливало водой и попросили у нас вертолеты и медицинскую помощь. В каждый самолет АН-22 входило 2 вертолета, 2 экипажа. Прилетели туда 7 самолетов, если эти войска идут строем, по 3 самолета идут звеном, то транспортная авиация латала «гуськом», разрыв перед ними был 3-5 км. И вот шли туда 7 транспортных самолетов и третий самолет, как потом нам сообщили, упал в море, где треугольник, там, где всякие события. Мы подумали, что его сбили и начали заниматься изучением этой версии. Появилась одна из версий. Дали подводным лодкам задание, чтобы они разведали там. И действительно самолет сбит, наверху трупов не было, а боевой самолет оказался военным госпиталем, там постели, все плавает, так нам сообщили. И у нас была одна из версий, что его сбил неизвестный самолет, можно так сказать. Или американцы, или датчане, это одна из версий.

 А в 70-м году те же самые аналогичные данные поступили к нам с просьбой оказать помощь небольшой стране Шри Ланке, территориально это около Индии. Их заливает часто и попросили вертолеты, чтобы снимать людей с деревьев, на островах. В то время президентом была Бандаранаике. И наше правительство оказало помощь. Туда послали вертолеты, самолеты АН-22. Один из самолетов майор Жуков доставил, 2 вертолета доставили, разгрузили эти вертолеты и стали взлетать. И перед взлётом в него поместили 17 человек, больных. Почему? Потому что сразу прививки не сделали, поскольку там особенно часто бывают болезни. На юге в Средней Азии прививок не было и они заболели желтухой, по-русски можно сказать. 17 человек больных поместили в самолет АН-22, он взлетел и над Калькуттой, примерно набрав 6000м высоту, у него получился удар по самой кабине. От удара перебило связь, загорелась третья установка в самолете, начался пожар и командир корабля, майор Жуков, передает по внутренней связи: «Радист, радист, передайте, что по самолету был удар, самолет горит, дайте команду, что мне делать».

 А штурман говорит ему: «Командир, командир, я вижу внутри полосу на территории Индии, полоса большая, примерно 3 км, запасная, ни одного самолета нет, ничего».

 Командир говорит: «И я вижу». Самолет горит, и начальник дал команду: «Приготовиться к выброске, 17 человек в кабине, надеть парашюты для команды!».

 А потом штурман: «Полоса, полоса впереди!».

 Он: «Отставить!», - смотрит полосу, - «Будем садиться!».

 А самолет горит. Потом командир Жуков командует: «Отключить двигатели, которые горят!». И бросил самолет в пике. Вторая команда поступила: «Отключите и эти двигатели, поскольку давление большое, стены не выдерживают, самолет кренится. Выключите те, которые работают». Те оба двигатели, которые горели, первые и вторые силовые установки, выключили сразу. А третьи и четвертые есть. Он говорит: «Выключай!» Борт-инженер выключил, самолет бросает и идет в пике на эту полосу.

 Штурман говорит: «Командир, командир, у меня 500, да, кажется, 500, скорость». Потому что самолет трясет, поскольку он идет не на двигателе, а в пике брошен.

 А командир говорит: «Мне никогда не казалось» по пленке, что мы прослушали и идет 500, подходит к полосе, самолет не слушается, поскольку посадочная скорость у АН-22 - 180-200 км, а он 500 км. Он прижимает машину к полосе, а самолет не слушается. Идет на бреющем проскакивает эту полосу и командир говорит: «Заводи все двигатели!». Завел, а завелась только одна. Самолет горит. Левая установка, четвертая у него, завелась и он этой установкой, одним двигателем (один двигатель в самолете 16 тыс. лошадиных сил), он разворачивает самолет и поворачивает на этот аэродром, и правой консолью задевает проволочное ограждение этого аэродрома и потом пошел не по полосе, а по грунту, как идет человек – начал влево, вправо. Шасси выпустил на левой части и на правой. Прошел 1400 м и взорвался.

 К самолету, потом как мы уже узнали, поскольку в самолеты, которые шли за границу, мы внедряли, т.е., сажали оперативного работника. И если что-то случается с впереди идущим самолетом, то второй, который идет 3-5 км за ним, там есть этот работник, в третьем или во втором вертолете. Как раз там был майор Бондарев, старший уполномоченный этого полка. И когда самолет потерпел поражение, второй идущий за ним самолет должен искать аэродромы или площадь, где можно посадить самолет и оказать тому самолёту помощь. Самолет сел на аэродром и подошел сразу к этому экипажу. Индийцы говорят, что самолет упал, взорвался и они достали двух летчиков – летчика и штурмана, живыми еще застали. Медперсонала на аэродроме нет, но был не врач, а простой медработник, медсестра, и она ничего не могла сделать. Кровь идет, и они уже на руках у летчиков, которые прилетели, умерли. Ничего не могли сделать.

 Когда Бондарев сел во второй самолет, вдруг приезжает велосипедист, индиец, и привозит консоль, 90 см кусок консоли, лопасть. И говорит: «У-у-у, с потолка», вот как я сейчас на потолок смотрю, т.е., с неба упало. Куски обгорелого самолета потом майор Болдырев перевез в Иваново и там начали смотреть.

 И мы пришли к выводу, что двигатель самолета, который в Перл шел и упал, проработал 43 часа. А здесь - 47 часов проработал, который упал в Индии над Калькуттой. Поднялся на 6000м и потом упал. Майор Жуков хотел посадить его на запасной аэродром. И потом начали разбираться – два самолета упали, наработав 43 часа.

 На аэродроме в Иваново мы получили 5 двигателей для запаса. Самолеты работают под контролем завода. Дефекты случаются, а их много было, их устраняла бригада с завода. Нам не разрешалось никуда лезть. Самолеты посадили после полетов и там наши проверяют. Все недостатки докладывают заводской бригаде, которая обслуживает аэродром и наши войска. Все идут, устраняют и снова летают.

 В данном случае у нас было выявлено много недостатков в самолетах. Очень много текло горючего, масел и все такое и завод устранял. И в данном случае мы заводу говорим, мол, вот то-то, то-то, и они начинают проверять и так далее. Но мы взяли контрольно. Поставили под контроль 2 двигателя и начали проверять, сколько наработают. Потому что есть подозрения в том, что этот кусок лопасти вызывает какое-то несоответствие. Действительно, эти 2 двигателя показали, что у одного двигателя на 43 часу оторвалась лопасть, такой же кусок, а у второго – на 48, вроде так, по времени. И я докладной запиской доложил в контрразведку округа.

 С этой бумажкой пошли в ЦК, вызвали конструктора Антонова. Антонов, говорят, обвинял другие детали, вроде там были другие причины. А когда мы дали докладную и сказали, что вся беда в том, что те самолеты, которые упали и те, у которых мы проверили двигатели, у них время сходится, значит, что-то не соответствует. А оказалось, что винт не соответствовал двигателю. Антонов решил поправить дело тем, что Гречко дал ему 2 года, заключили договора и поставили Антонову задачу: «Вы можете дать мне самолет, чтобы я туда поместил ракетный комплекс вместе с машиной, со всем. И чтобы этот комплекс мог быть доставлен без посадки от Чкаловской, например, от Москвы до Дальнего Владивостока на 10 тыс. Можете дать такой самолет?». Антонов дал согласие. Заключили договорные обязательства. Это было, по-моему, в 1964 году, поскольку в 67-м уже войска поступили в этот самолет.

 И в 1966 г. Гречко говорит Антонову: «Срок кончился в 2 года, давай самолет». А он говорит: «Нет двигателя, нет лайнеров. В Воронеже 10 штук, в Куйбышеве и в Киеве на 410-м самолете 5 сплайнеров готово от самолетов, а нет двигателя. Мне обещает Запорожье, что должны делать самолеты и обеспечивать другие самолеты, которые ставили двигатели, разработанные на этот самолет, а они не были готовы. А министр Гречко говорит: «А нам какое дело? 2 года прошло – давай». А он говорит: «Вы согласитесь, если я поставлю турбовинтовые на ТУ-95?». А Гречко говорит: «Ставьте, пожалуйста». И стал думать о том, как ставить. Он выбирает, сколько поставили образцов на испытание. И он проходит 8 или 9 тыс, а нужно дать 10 тыс. Т.е., то задание, что дал Гречко, он не выполняет. Тогда Антонов начал думать, что сделать. А на ТУ-95 лопасть 12 см. Так он тогда говорит: «Нужно чуть-чуть расширить, чтобы самолет мог достичь 10 тыс.».

 Вот эту консоль увеличили, было 12 см, стало 14 см и они утяжелили винт, а двигатель остался тот же. И этим он нарушал центровку двигателей, силовую установку и сам пропеллер, лопасть, ту, которая была утяжелена, и поэтому аварии случились. Вызвали Антонова, объявили ему выговор и сказали: «Снимай эти придуманные вами усилители, поставьте родные на ТУ-95». После этого поставили на самолет и еще сейчас самолеты, я не знаю, есть там или нет, вроде есть несколько, но они уже не летают что ли...