

Сивухин, О. Так начинался Афган / О. Сивухин // Віцьбічы = Витьбичи. — 2024. — 25 янв. — С. VI. — (Прил.: «Вечерний Витебск»).

ТАК НАЧИНАЛСЯ АФГАН

К концу 1970-х годов 339-й военно-транспортный авиационный полк (ВТАП, дислоцировался в Витебске) приобрел немалый опыт воздушных перевозок боевой техники и личного состава на самолетах Ил-76. Но главный экзамен на боевую зрелость витебские авиаторы стали держать с первой декады декабря 1979 года, когда руководство СССР приняло решение о вводе войск в Афганистан.



Крылатые гиганты Ил-76 на аэродроме Кабул

Афганская эпопея для экипажей полка началась гораздо раньше 25 декабря 1979 года — официальной даты ввода ограниченного контингента советских войск. Например, экипажи эскадрильи подполковника Ардалиона Павлова перевозили грузы и военную технику осенью 1978-го – весной 1979 года. Только в марте экипажи военно-транспортной авиации (ВТА) выполнили в Кабул 43 рейса. Воздушные перевозки в эту горную страну продолжались длительное время и после вывода советских войск из Афганистана 15 февраля 1989 года.

К осени 1979-го события в Демократической Республике Афганистан приняли характер непрерывных боевых столкновений правительственных войск с незаконными вооруженными формированиями. Задача проведения рекогносцировки афганских аэродромов на случай посадки тяжелых военно-транспортных самолетов была поставлена командующим ВТА командиру 3-й гвардейской военно-транспортной авиационной дивизии (штаб управления находился в Витебске)

полковнику Геннадию Обидину 2 октября 1979 года. Два самолета Ил-76 339-го ВТАП взяли курс на Афганистан.

Командиром первого экипажа был сам комдив Геннадий Обидин. Второй Ил-76 пилотировал командир 339-го полка полковник Иван Капаев. Целью первого экипажа была рекогносцировка аэродрома Кабул, второго – Баграм. Поставленная задача была выполнена успешно.

9 декабря были подняты по тревоге и приведены в полную боевую готовность все соединения и части ВТА. На аэродромы стали прибывать боевая техника воздушно-десантных войск, средства связи, подразделения десантников. Экипажи приступили к их погрузке в самолеты. В 22 часа в штаб 339-го ВТАП поступила команда на вылет в исходный район десантирования – аэродром Балхаш в Казахстане.

После вылета экипажей 339-го полка на аэродром Витебск-Северный последовательно произвели посадку самолеты двух других полков 3-й гвардейской ВТАД из Кречевиц и Пскова. К вечеру 15 декабря, загрузив в самолеты боевую технику, средства связи и личный состав 103-й воздушно-десантной дивизии, они также перелетели в исходный район десантирования. Там экипажам была поставлена боевая задача: посадочным способом десантировать личный состав, боевую технику и средства связи на аэродромы Кабул и Баграм.

25 декабря в 22 часа поступила команда на вылет. Первой взяла курс на Кабул пара самолетов Ил-76 командира 339-го полка подполковника Ивана Капаева и его заместителя подполковника Ардалиона Павлова. Перелет в Кабул и Баграм выполнялся по воздушным трассам с 5-минутным интервалом между самолетами. До Кабула время полета чуть больше трех часов. После Термеза самолеты вошли в воздушное пространство Афганистана. Ночь, внизу десятибалльная облачность и горы. Посадку произвели в сложных метеоусловиях: ветер, заряды снега, низкие черные облака. На севере алело зарево. Как выяснилось впоследствии, это горел разбившийся в горах самолет Ил-76 капитана Геннадия Головчина из 128-го военно-транспортного авиаполка 18-й ВТАД. При заходе на посадку он столкнулся с отрогом Гиндукушской гряды горного хребта Кабульской впадины на высоте 3000 метров. Все находившиеся на борту 37 десантников, экипаж и три офицера инженерно-технической службы полка погибли. Это была первая потеря в той войне.

После посадки самолеты рулили по магистральной дорожке один за другим. В это время на борту расшвартовывались грузы и техника. Подрулив к началу взлетно-посадочной полосы, не выключая двигатели, первый самолет начинал разгрузку. Точно так же действовал экипаж следующего самолета. Так последовательно готовились к разгрузке все самолеты группы. Им отводилось от 10 до 15 минут. Затем экипажи вылетали на аэродромы, определенные для дозаправки, и далее следовали домой.

25–28 декабря военно-транспортная авиация всем составом за 55 часов двумя рейсами десантировала посадочным способом на аэродромы Кабул и Баграм 7750 человек личного состава воздушно-десантных войск, 890 единиц боевой и другой техники, 1060 тонн различных материальных средств. Но все это составило лишь два процента от того колоссального объема работы, которую выполнили экипажи на афганской войне.

После ввода войск для экипажей 3-й ВТАД продолжилась каждодневная тяжелая и опасная работа по обеспечению маневра авиаполков фронтовой авиации на аэродромы Афганистана, перевозке войск в ходе их замены и вывода, доставке военных и гуманитарных грузов. Обратными

рейсами из ДРА вывозили личный состав по плану замены или демобилизации. Одной из задач была также эвакуация больных, раненых и погибших.

28 декабря 1979 года была сформирована нештатная санитарная эскадрилья 339-го ВТАП в составе двух самолетов Ил-76, трех Ан-12, одного Ил-18 и одного Ан-26, а также четырех бригад медработников. Старшим группы был назначен заместитель командира 339-го ВТАП подполковник Ардалион Павлов.

Утром 29 декабря экипажи этой эскадрильи эвакуировали раненых и погибших воинов во время штурма дворца Амина из Кабула в Самарканд. Именно ее самолеты получили печально известное название – «черный тюльпан».

Командование и состав эскадрильи со временем менялись, но ее работа продолжалась на протяжении всех 10 лет войны. Все задачи выполнялись при возрастающем противодействии средств ПВО. В этот период возросли поставки моджахедам переносных зенитно-ракетных комплексов. Было зафиксировано несколько десятков пусков ракет по военно-транспортным самолетам. Помимо охоты за самолетами в воздухе душманы прилагали большие усилия для вывода из строя аэродромов, которые постоянно подвергали ракетно-минометным обстрелам.

После вывода советских войск экипажи, лишившись обеспечивающих безопасность полетов мероприятий, выполняемых ранее нашими войсками, летали, рассчитывая только на свои силы. Наибольшую сложность и опасность представляло маневрирование в районе аэродрома при взлете и посадке. Чтобы исключить возможность поражения самолета ракетами, заход на посадку осуществлялся с максимальным градиентом снижения и одновременным отстрелом ложных тепловых целей.

Боевые потери ВТА за годы войны в Афганистане составили десять самолетов (в том числе два Ил-76, восемь Ан-12) и пять экипажей.

В новополоцком микрорайоне Боровуха-1 25 декабря прошлого года был торжественно открыт памятный знак известного скульптора академика Российской академии художеств Салавата Щербакова. Памятный знак посвящен воинам-десантникам 350-го парашютно-десантного полка 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии и экипажу самолета Ил-76 128-го военно-транспортного авиаполка, погибшим в авиационной катастрофе под Кабулом при выполнении интернационального и воинского долга.

**Олег СИВУХИН, военный летчик
1-го класса, полковник в отставке.**

<https://www.vitbichi.by>