

ДВЕНАДЦАТЬ ЛЕТ В НЕБЕ АФГАНИСТАНА

К концу 1970-х годов в отечественной Военно-транспортной авиации (ВТА) был накоплен значительный опыт по воздушной перевозке войск, боевой техники и грузов на различных театрах военных действий (ТВД). 1979 год открыл новую страницу в её истории – началась работа в Афганистане. В декабре части ВТА были подняты по тревоге и перебазировались на аэродромы погрузки, куда стали прибывать боевая техника воздушно-десантных войск, средства связи и управления. Все это загружалось в самолеты и перебрасывалось в исходные районы для десантирования (ИРД), где экипажи получали боевую задачу.

К исходу дня 24 декабря 1979 года пятьдесят Ил-76 из 3-й и 18-й гвардейских военно-транспортных авиационных дивизий (втад), сорок Ан-22 из 12-й и более двухсот Ан-12 из 6-й и 7-й втад 194-го и 708-го отдельных военно-транспортных авиационных полков (втап) были сосредоточены на аэродромах Средней Азии и в Энгельсе. 25 декабря началась воздушная операция по вводу советских войск в Афганистан.

Первой в Кабул вылетела пара самолетов Ил-76 командира 339-го втап подполковника И. М. Капаева и его заместителя подполковника А. В. Павлова. На самолете подполковника Капаева находились заместитель командующего ВДВ генерал-лейтенант В. Н. Костылев, группа офицеров штаба 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии во главе с командиром дивизии гвардии полковником И. Ф. Рябченко. Помимо офицеров на борту были средства связи. На второй самолет загрузили две командно-штабные машины. Однако выполнить поставленную задачу группе не удалось. При подлете к Кабулу в связи с ухудшением метеоусловий пришлось возвращаться на аэродром вылета. Однако в целом это не повлияло на выполнение общей задачи.

Командир 3-й гвардейской втад генерал-майор авиации Г. С. Обидин вспоминает, что десантирование частей ВДВ выполнялось посадочными способом на аэродромы Кабул и Баграм группами по 6–10 самолетов, время взлета определялось удалением ИРД от заданного аэродрома посадки.

По свидетельству заместителя командира 339-го втап по летной подготовке подполковника А. Л. Иванова, перелет в Кабул и Баграм полк осуществлял по установленным воздушным трассам с 5-минутным интервалом. За ними следовали экипажи 334-го псковского и 110-го кречевицкого полков. Посадка выполнялась в сложных метеоусловиях. После выгрузки десанта все экипажи вылетали на аэродромы, определенные для дозаправки, затем следовали домой, куда возвратились 26 декабря.

Генерал-майор авиации Ю. П. Липунцов, командир паневежской 18-й гвардейской втад, вспоминает, что взлетали с аэродрома Чимкент, перелет проходил за облаками, в режиме радиомолчания, связь вел лишь ведущий. В 19.30 произвели посадку в Кабуле. Погода была плохая. Многие обратили внимание на зарево в облаках на севере. Впоследствии выяснилось, что один самолет – экипаж капитана В. В. Головчина из 128-го втап был потерян. Это стало первой утратой в той войне, унесшей жизни более пятнадцати тысяч советских воинов.

28–28 декабря 1979 года военно-транспортная авиация за 55 часов двумя рейсами десантировала на аэродромы Баграм и Кабул 7750 человек личного состава ВДВ, 890 единиц боевой и другой техники, 1060 тонн различных материальных средств. Но работа ВТА в небе Афганистана на этом не закончилась. Приходилось выполнять различные задания командования, перевозить войска в ходе их замены и вывода, доставлять военные и гуманитарные грузы. Работа эта длилась долгие двенадцать лет (еще два года экипажи ВТА продолжали выполнять полеты и после вывода советских войск из Афганистана).

Часть воздушных перевозок осуществлялась с приграничных аэродромов Таджикистана, Туркмении и Узбекистана без дозаправок на аэродромах выгрузки. До 1984 года в них использовались все типы военно-транспортных самолетов, а с 1985 года были прекращены полеты в ДРА Ан-22, не оборудованных индивидуальными средствами защиты. Из общего числа рейсов 60 процентов пришлось на регулярные снабженческие перевозки вооружений, боеприпасов, продовольствия, технического имущества.

В отдельные периоды по воздуху доставлялось и авиационное топливо. Для этого использовались специальные резервуары емкостью 2, 4 и 6 кубометров, а также топливные баки самих самолетов. В этом случае экипажи взлетали с аэродромов СССР с максимальной заправкой, а в Афганистане сливали топливо в топливозаправщики с таким расчетом, чтобы осталось для возвращения на аэродром вылета. Таким способом на Ил-76 одним рейсом доставлялось до 30 тонн керосина, которого хватало на 10 боевых вылетов самолетам фронтовой авиации. Для перевозок с базовых аэродромов Кабул, Баграм, Кандагар на провинциальные аэродромы использовались самолеты Ан-12, базировавшиеся в Баграме.

С июня 1979 года (т.е. еще до ввода советских войск) и до февраля 1981 года в Афганистане работал ферганский втап. За этот период боевой опыт получили все три эскадрильи полка, которые выполнили три тысячи полетов с общим налетом 4850 часов. С 1981 по июль 1983 года их поочередно заменяли экипажи криворожского 363 и арцизского 37 втап 6-й Криворожской военно-транспортной авиационной дивизии. Наибольшая нагрузка легла на плечи личного состава дальневосточного 930-го комсомольского Трансильванского Краснознаменного авиационного полка, экипажи которого за период с июля 1983 по февраль 1989 года перевезли 297,6 тыс. человек, 111 тыс. тонн боевой техники и грузов. Его потери в Афганистане составили 14 человек и 6 самолетов Ан-12.

К середине 1980-х годов ПВО повстанцев стала более организованной, так как они начали получать современные переносные зенитные ракетные комплексы, создавали посты оповещения о полетах наших самолетов, сформировали специальные мобильные группы, вооруженные ракетами типа «Стингер», которые, постоянно меняя свое место положения, вели обстрелы самолетов из засад в районах аэродромов и на маршрутах полета. С 1985 по 1989 год было зафиксировано несколько десятков пусков ракет по военно-транспортным самолетам. Однако и у наших экипажей уже был накоплен определенный боевой опыт, появились новые способы действий и тактические приемы преодоления ПВО противника. Существенные изменения претерпели и средства индивидуальной защиты самолетов, которые как выяснилось имели серьезные недостатки: малый боекомплект тепловых ловушек, низкая эффективность ловушек малого калибра, отсутствие теплопеленгаторов, информирующих экипаж о пуске ракеты. Все это вынуждало летчиков вести непрерывный отстрел тепловых ловушек по заданной программе, что

вело к их перерасходу: одной зарядки автомата отстрела ложных тепловых целей (ЛТЦ) не хватало даже на взлет и посадку, поэтому экипажам приходилось возить за собой ящики с пиропатронами и дозаправлять ЛТЦ во время разгрузки самолетов, что увеличивало время их нахождения на аэродромах Афганистана. Неудачным был и угол установки автомата пуска пиропатронов (АПП-50), из-за чего ложные тепловые цели отстреливались далеко от самолетов и не попадали в зону захвата головок самонаведения ракет, которые уходили по направлению на тепловое излучение двигателей самолета. Все эти недостатки специалистами были устранены. Изменение места установки АПП-50 и угла отстрела позволило повысить эффективность защиты почти в шесть раз. Пришлось отказаться от применения ЛТЦ ночью, т.к. это сильно демаскировало самолет, и противник начинал его обстрел другими видами оружия. Было установлено, что при соблюдении мер светомаскировки дальность обнаружения самолета не превышает 1 км, при этом резко снижается возможность пуска ракет.

Низкой оказалась и эффективность системы обеспечения боевой живучести самолетов Ил-76. В октябре 1984 года один из них, пилотируемый майором Ю.Ф. Бондаренко из 128 втап паневежской дивизии, взорвался в воздухе при подлете к Кабулу от попадания в топливный бак, расположенный в крыле, ракеты «Стингер». Экипаж погиб. После этого на всех Ил-76 была доработана система нейтрального газа.

В сложнейшей обстановке экипажи ВТА проявляли самоотверженность, высокое летное мастерство, готовность выполнить поставленные задачи с риском для жизни. Так, 15 октября 1984 года экипаж самолета Ан-12 капитана В.А. Царалова при разгрузке на аэродроме Хост попал под ракетный и минометный обстрел. Несколько мин взорвалось у самолета. Из восьми членов экипажа пятеро были ранены, в том числе и командир, а правый летчик – смертельно. Был поврежден и самолет. Находясь под обстрелом, экипаж все же сумел запустить три исправных двигателя и взлетел. Управляя самолетом одной рукой, капитан Царалов успешно совершил перелет и посадку.

В июне 1985 года при входе в Панджшерское ущелье подвергся обстрелу самолет Ан-12. Пуск двух ракет заметил воздушный стрелок и немедленно доложил командиру. По его команде был произведен отстрел тепловых ловушек. Первая ракета прошла далеко по стороне, а вторая попала в ловушку и взорвалась не повредив самолет. Мужественный поступок в феврале 1989 года совершил летчик – инспектор боевой подготовки ВТА полковник В. М. Колбасин, который в составе сокращенного экипажа ночью перегнал неисправный самолет Ан-12 из Кандагара на аэродром Мары в России.

Большая нагрузка легла на ВТА при выводе советских войск из Афганистана. Первый этап вывода проходил с мая по август 1988 года, второй с 15 августа по 15 февраля 1989 года. На первом этапе задачу по выводу войск воздушным эшелонам выполняли 10 экипажей Ил-76МД 339 витебского втап, 20 экипажей 930-го завитинского отдельного военно-транспортного авиационного полка (овтап) и 5 экипажей 194-го гвардейского овтап. Для базирования самолетов ВТА были задействованы практически все аэродромы Туркестанского военного округа.

После вывода советских войск ВТА продолжила полеты в Кабул, перевозя строительные материалы, строительную и автомобильную технику, медикаменты, топливо и другие гуманитарные и военные грузы. Без поддержки с земли экипажам приходилось нелегко, полеты совершались в основном в режиме радиомолчания. Особенно опасным было маневрирование в

районе аэродрома при взлете и посадке. Чтобы избежать поражения ракетами, выход на маркированный пункт Мурад, расположенный в 100 км северо-западнее Кабула, осуществляли на высотах 8850-1050 метров, после его пролета скорость снижали для выпуска механизации крыла и шасси, а на удалении 50–40 км от аэродрома приступали к снижению с курсом на маяк «ЛЛ». За 10 км до маяка начинали отстрел ЛТЦ по заданной программе, а в момент его пролета на высоте 7000 метров для увеличения вертикальной скорости снижения выпускали спойлеры. Дальнейшее снижение максимально загруженных самолетов шло на скорости 320–330 км/ч с вертикальной скоростью 20–25 метров в секунду, по двум виткам нисходящей спирали с креном 30 градусом в строго ограниченной зоне над аэродромом. Второй виток нисходящей спирали выполняли с таким арсчетом, чтобы выйти на посадочный курс на удалении 1,5–2 км на высоте 120–150 метров. При этом надо было, падая с высоты 10 000 метров с двигателями, работавшими на режиме «малого газа», пилотировать самолет с таким расчетом, чтобы вывести его на торец взлетно-посадочной полосы на высоте 10 метров с посадочным курсом.

Посадка в условиях высокогорья также имела свои особенности. Экипаж перед полетами в Афганистан специально отрабатывали этот тактический прим, после чего выполняли контрольные полеты с посадкой и взлетом на аэродромах Афганистана с инструкторами, имевшими боевой опыт. Все те экипажи, с которыми мне довелось действовать, впоследствии, летая самостоятельно, успешно выполняли поставленные задачи.

Помимо «охоты» за самолетами в воздухе моджахеды сосредоточили свои усилия на выводе из строя аэродромов. После ухода наших войск обстановка усложнилась. За год аэродром Кабул 192 раза был подвергнут ракетно-минометному обстрелу. В один из дней по этой причине руководитель полетов был вынужден дважды возвращать из района аэродрома в Союз самолет командующего ВТА генерал-полковника авиации В. В. Ефанова, прилетавшего для личного изучения обстановки на месте.

Когда в Кабуле начались бои и возникла реальная угроза для сотрудников нашего посольства, его эвакуация была поручена трем экипажам 110 втап (командир полка – полковник Е. А. Зеленов). Во время загрузки в самолеты начался интенсивный ракетный обстрел Кабульского аэродрома. Экипаж полковника Зеленова, закончив погрузку, под огнем запустил двигатели и взлетел. После набора безопасной высоты он ушел из зоны и с воздуха руководил действиями оставшихся на земле экипажей. Во время взлета самолета командира эскадрильи А. С. Копыркина от попадания ракеты загорелся самолет майора А.В. Малого, готовившегося к взлету. Увидев это, Зеленов дал команду Копыркину прекратить взлет и взять на борт экипаж и пассажиров с горевшего самолета. Под непрекращающимся обстрелом Копыркин сумел забрать на борт сотрудников посольства и экипаж майора Малого. Задача была выполнена.

Всего с декабря 1979 до конца 1991 года экипажи ВТА выполнили 26 900 самолетов-рейсов (40 на самолетах Ан-22, 14 700 на Ил-76 и 11 800 на Ан-12). Туда и обратно были перевезены 883,4 тыс. человек и более 426 тыс. тонн грузов, при этом львиная доля – на самолетах Ил-76. Третья часть воздушных перевозок была выполнена при вводе войск, их замене и выводе, более половины пришлось на регулярные снабженческие перевозки; десантирование посадочным способом при вводе войск составило 2% всех рейсов, около 10% (в обратных вылетах) заняла эвакуация раненых и больных.

Боевые потери ВТА за годы войны в Афганистане составили 10 самолетов (2Ил-76 и 8Ан-12) и пять экипажей: капитана В.В. Головчина (25.12.1979), капитана А. М. Митицына (06.09.1983), капитана Л. Ф. Веритинкова (18.01.1984), майора Ю. Ф. Бондаренко (октябрь 1984), капитана А. Б. Хомутовского (28.11.1986).

За успешное выполнение поставленных задач, проявленные при этом мужество и высокое летное мастерство, 820 военнослужащих ВТА были награждены орденами и 870 медалями. полковнику Е. А. Зеленову и подполковнику А. С. Копыркину присвоено звание Герой Российской Федерации.

О. В. Сивухин