

В НЕБЕ НАД АФГАНОМ

Дни 9 и 10 декабря 1979 года выдались морозными: столбик термометра опускался до отметки 30 градусов. 339-й военно-транспортный авиационный полк был поднят по тревоге. После выполнения мероприятий, отрабатываемых в таких случаях, многие ожидали отбоя тревоги. Однако на аэродром стали прибывать боевая техника воздушно-десантных войск, средства связи, десантники. Экипажи приступили к их погрузке в самолеты. В 22 часа поступила команда на вылет в исходный район десантирования (ИРД) – аэродром Балхаш, расположенный в Казахстане. Один за другим в воздух поднялись самолеты полка. После вылета экипажей 339-го ВТАП на аэродром Витебск-Северный для загрузки десанта произвели посадку самолеты двух других полков 3-й гвардейской дивизии – 110-го и 334-го. К вечеру 15 декабря они тоже перелетели в ИРД.

В Балхаше экипажам была поставлена боевая задача: посадочным способом десантировать личный состав, боевую технику и средства связи на аэродромы Кабул и Баграм. Команда на вылет поступила 25 декабря.

Первой в Кабул взлетела пара самолетов Ил-78 командира 339-го полка подполковника И. Капаева и его заместителя подполковника А. Павлова. На борту самолета подполковника Капаева находились заместитель командующего ВДВ генерал-лейтенант В. Костылев, группа офицеров штаба 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии во главе с командиром дивизии полковником И. Рябченко. Во второй самолет были загружены две командно-штабные машины.

Однако выполнить поставленную задачу в заданное время группе не удалось. При подлете к Кабулу в связи с ухудшением метеоусловий руководитель полетов дал команду паре следовать на аэродром вылета. Повторный перелет осуществили после улучшения погоды. В 22 часа на задание ушел полк. Перелет в Кабул и Баграм осуществлялся по воздушным трассам на 5-минутном интервале.

До Кабула время полета чуть больше трех часов. После пролета Термеза вошли в воздушное пространство Афганистана. Ночь, внизу десятибалльная облачность и горы. Полет над горной местностью требовал высокой точности пилотирования. Приступая к снижению, экипаж должен быть полностью уверен в своем местонахождении.

После выгрузки десанта все экипажи вылетали на аэродромы, определенные для дозаправки, и далее следовали домой. 339-й полк поставленную задачу выполнил без потерь. К сожалению, так было не у всех. Самолет Ил-76 капитана Голобчина из 128-го паневежского полка при заходе на посадку столкнулся на высоте 3000 метров с горой. Экипаж и 37 десантников погибли. Это была первая потеря в той войне...

25–28 декабря военно-транспортная авиация всем составом 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.

После ввода войск для экипажей ВТА 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. Работа эта продлилась двенадцать долгих лет (еще два года экипажи выполняли полеты и после вывода советских войск).

Все задачи выполнялись при возрастающем противодействии средств ПВО душманов. Часть воздушных перевозок осуществлялась с приграничных аэродромов Таджикистана, Туркмении и Узбекистана без дозаправок на аэродромах выгрузки. Из общего числа самолеторейсов, выполняемых в Афганистан, шестьдесят процентов пришлось на регулярные снабженческие перевозки вооружения, боеприпасов, продовольствия, технического имущества. 30 декабря 1979 года экипажи 339-го полка выполнили два «специальных рейса» – один самолет доставил десантникам валенки, а другой новогодние елки.

К середине 80-х годов ПВО бандформирований стала более организованной. В этот период возросли поставки моджахедам современных переносных зенитных ракетных комплексов. Одновременно ими были созданы посты оповещения о полетах наших самолетов и сформированы специальные мобильные группы, вооруженные ракетами типа «Стингер». Эти группы, постоянно меняя свое местоположение, вели обстрелы самолетов из засад в районах аэродрома и на маршрутах полета. С 1985 по 1989 год было зафиксировано несколько десятков пусков ракет по военно-транспортным самолетам. К этому времени в ВТА был накоплен ценнейший боевой опыт выполнения задач в локальных войнах, разработаны и использованы новые способы действий и тактические приемы преодоления ПВО противника. Существенные изменения претерпели и средства индивидуальной защиты самолетов.

После вывода советских войск из Афганистана ВТА продолжила полеты в Кабул, осуществляя перевозку стройматериалов, строительной и автомобильной техники, медикаментов, топлива и других гуманитарных и военных грузов. Лишившись обеспечивающих безопасность полетов мероприятий, выполняемых ранее в интересах ВТА силами ограниченного контингента войск, экипажи выполняли полеты, рассчитывая только на свои силы. Поэтому большое значение имело грамотное применение тактических приемов и средств индивидуальной защиты самолетов. Наличие у моджахедов станции прослушивания каналов связи, на которых осуществлялось управление экипажами, вынудило выполнять полеты в режиме радиомолчания, меняя позывные экипажа.

Наибольшую сложность и опасность представляло маневрирование в районе аэродрома при взлете и посадке. В целях исключения возможности поражения пакетами, выход на маркированный пункт Мурад, расположенный в 100 км северо-западнее Кабула, осуществлялся на высотах 8850–10050 метров. Мастерство экипажей проявлялось в том, что, падая с высоты 10000 метров, необходимо было пилотировать самолет с таким расчетом, чтобы вывести его на торец взлетно-посадочной полосы.

Посадка в условиях высокогорья требовала особых навыков. Экипажи перед полетами в Афганистан специально отрабатывали этот тактический прием, после чего выполняли контрольные полеты с посадкой и взлетом на аэродромах Афганистана с инструкторами, имеющими боевой опыт. Все те экипажи, с которыми мне довелось выполнять такие полеты, впоследствии, летая самостоятельно, успешно выполняли поставленные задачи.

Всего за время афганской войны с декабря 1979 года до конца 1991 года экипажи ВТА выполнили 26900 самолето-рейсов. Туда и обратно было перевезено 883,4 тысячи человек и 426,8 тысячи тонн грузов.

Боевые потери ВТА за годы войны в Афганистане составили десять самолетов (в том числе два Ил-76, восемь Ан-12) и пять экипажей. За успешное выполнение поставленных задач, проявленное при этом мужество и высокое летное мастерство 820 военнослужащих ВТА были награждены орденами и 870 медалями.

Олег Сивухин,
полковник запаса, военный летчик 1-го класса,
старший преподаватель кафедры философии и политологии ВГАВМ