

ЖАРКОЕ НЕБО «ГОРЯЧЕЙ ТОЧКИ»

*В этом году мы празднуем годовщину вывода советских войск с территории Афганистана. Эта дата – незажившая рана для тех, кто потерял близких, чья юность оказалась опаленной афганской войной. Она давно закончилась, но боль утрат – это живая боль, как и память о боевых друзьях, чья жизнь там оборвалась... О суровых афганских буднях и своей боевой юности вспоминает шарковчанин **Иосиф Витальевич КУРИЛОВИЧ***

– Высота, полет – про это мечтал уже в школьные годы. В то время даже не мог допустить мысли о летной работе. Она казалась мне далекой и несбыточной мечтой. Однако время шло, я вырослел и после окончания школы знакомый из военкомата предложил мне поступать в Витебский учебный авиационный центр ДОСААФ, я тут же согласился.

Затем была учеба в Сызранском высшем военном авиационном училище летчиков, которое наш земляк закончил в 1981 году.

Свою службу Иосиф Курилович начал в Белорусском военном округе, в поселке Засимовичи Брестской области. Там он налетал свои первые часы полета на Ми-8. Затем военным командованием был направлен в Россию в город Торжок, где в центре переучивания летного состава пересел на управление Ми-24. В 1982 году военное командование направило часть офицерского и личного состава авиабазы для выполнения интернационального долга в Республику Афганистан. Среди тех, кто отправился в «горячую точку», был и лейтенант, летчик-оператор вертолета Ми-24 Иосиф Курилович. Сначала была учебная часть, где летчики получали навыки полетов в гористой местности. Затем – аэродром города Джелалабад, который навсегда вписался в биографию шарковчанина незабываемой страницей.

– Учиться пришлось буквально на лету, – рассказывает Иосиф Витальевич. – Условия для полетов были невероятно сложные. Горная местность сама по себе очень опасна, а тем более, когда температура предельно высокая. При обычных для этой жаркой страны летних +40 градусов даже на равнинных аэродромах располагаемая мощность двигателей падала на треть, а в высокогорье двигатели не выдавали и половины мощности. Поэтому несчастные случаи при посадках происходили даже с опытнейшими пилотами, у которых был огромный налет часов. Лучшим учителем была каждодневная работа: в день экипажи выполняли по 5–6 вылетов, проводя в воздухе до 8 часов.

В практику вошли маневры с большими перегрузками и крутые пикирования. Многие знакомые летчики впоследствии говорили, что летать по-настоящему их научил «Афган».

На личном счету Иосифа Куриловича 250 боевых вылетов – это 400 часов в небе, связанных с разведкой местности, сопровождением колонн, прикрытием поисково-спасательных служб, выполнением боевых операций, авиаударов по внезапно обнаруженным целям.

Без армейской авиации сегодня трудно представить и армию, и войну. Знакомый силуэт «двадцатьчетверки» – боевого вертолета Ми-24 – в Афганистане не раз дарил надежду десантникам и пехоте в самых безнадёжных боевых ситуациях. А скольких раненых, рискуя своей жизнью, вывезли с поля боя вертолетчики!

Навсегда в памяти Иосифа Витальевича останется один из роковых дней – 24 июля, когда душманами был сбит вертолет сослуживцев и близких друзей.

– Шла наземная операция, – рассказывает он. – В районе Пачиро-Опан в провинции Нангархар в 5 часов вечера наши 2 экипажа были подняты накрытие вертолета Ми-8. Набрал высоту 800 метров, один вертолет был поражен с земли ракетой. Из 12 раненых солдат и трех членов экипажа, в числе которых были мои друзья, никто не выжил...

После Афганистана в 1985 году Иосиф Курилович прошел лечение в Минском военном госпитале, после которого врачи вынесли вердикт: к летной службе не пригоден. Поэтому старшему лейтенанту пришлось сменить военный мундир на штатский костюм. От военного командования он получил медаль «За боевые заслуги» и Почетную грамоту Верховного Совета СССР.

Возвращения с войны молодого летчика с нетерпением дома ждали родители – Виталий Эдуардович и Клавдия Ивановна.

Жизнь не стоит на месте. Через некоторое время он женился на Алине Викентьевне. Они воспитали двоих сыновей – Сергея и Валерия. Сейчас Иосиф Витальевич работает асфальтобетонщиком в Шарковщинском дорожно-строительном управлении № 26.

Елена АНАНИЧ