

ДЕВЯТЬ «БОГАТЫРЕЙ» КОМЭСКА

24 июля исполнилось 77 лет со дня образования 339-го военно-транспортного авиационного ордена Суворова полка.

В Витебске, где долгие годы дислоцировалась прославленная часть, проживает немало ветеранов советской военно-транспортной авиации (ВТА). Один из них – воин-интернационалист, военный летчик 1-го класса, подполковник в отставке **Александр Ручец**. В его биографии 339-й был первым и единственным полком, в котором Александр Николаевич нес службу, выполняя огромное количество заданий как мирного, так и военного характера.



Родом Александр Николаевич из Пензы. После окончания Балашовского высшего военного авиационного училища летчиков был направлен для несения службы в Витебск, вначале – в отряд управления 3-й гвардейской Смоленской орденов Суворова и Кутузова военно-транспортной авиационной дивизии. Отряд управления – своего рода воздушный штаб соединения, который тогда, в 1967 году, использовал три самолета ВТА – Ан-12, Ли-2, Ил-14.

Три авиаполка было в составе 3-й гвардейской – в Витебске, Пскове и поселке Кречевицы (рядом с Великим Новгородом). Недолго служил молодой лейтенант бок о бок с командованием дивизии: в 339-м оказалось свободным правое кресло пилота на одном из самолетов Ан-12, и Александр Николаевич, став помощником командира корабля, навсегда связал свою судьбу с Витебском и его знаменитым полком.

339-й ВТАП – это три эскадрильи по 9 крылатых гигантов. Александр Ручец последовательно занимал должности помощника, затем командира корабля, командира отряда (три самолета), заместителя и наконец командира эскадрильи. Провел в воздухе в общей сложности 6000 часов. Совершал полеты во многие уголки Советского Союза, включая Дальний Восток, Камчатку, Заполярье. Участвовал во всех крупных учениях с применением ВТА. В его послужном списке немало горячих точек: события в Чехословакии в 1968-м, советско-китайский вооруженный конфликт на острове Даманском, Египет, Сирия, Алжир, Ангола, Йемен, Афганистан, межэтнические конфликты на территории самого СССР в последние годы великой страны. В одну сторону доставлял технику, грузы, продовольствие, боеприпасы, личный состав армейских подразделений, обратно в Союз – служащих советских учреждений, отпускников, раненых бойцов.

Уже само по себе управление самолетом ВТА требует от всего экипажа выучки, собранности, хладнокровия. Тем более, если взлетаешь, идешь строем, а затем садишься целой эскадрилей, а то и вовсе всем полком.

Бывало так, что в течение получаса все 27 самолетов 339-го уходили в небо один за другим, и на аэродроме в Журжево воцарялась непривычная тишина.

Если же пилотирование происходит в боевых условиях, нагрузка на летчиков и их ответственность увеличиваются в разы. А ну-ка посади многотонную машину на афганский аэродром, когда маневр снижения с огромной высоты приходится осуществлять не по правилам науки, то есть заблаговременно, а только войдя в специальную, короткую по авиационным меркам зону безопасности. А у тебя на борту – десятки человеческих жизней. Или тонны авиационных бомб.

Вспоминает ветеран любопытный случай. Однажды во время полета над Средиземным морем штурман сообщил: «Командир, под нами авианосец». На что Александр Николаевич ответил: «Сейчас с эскортом пойдём». И точно, минут через десять к нашему самолету пристроилось несколько натовских F-16. Так и сопровождали, играя на нервах. Фотографировать себя разрешали, как будто позировали.

Во время афганской войны Александр Ручец был уже комэском, летал на Ил-76. Эта машина – шедевр отечественного самолетостроения, рабочая лошадка ВТА. Его модификации до сих пор на вооружении российской армии... В начале 1980-го Александру Николаевичу еще доводилось доставлять из Афгана в Союз цинковые гробы, пока не появились скорбные «черные тюльпаны», то есть специально предназначенные для этого самолеты.

В Ташкенте, где для эскадрильи был базовый аэродром, находились в командировке по 45 дней. Здесь или на других аэродромах Средней Азии брали на борт патроны, ракеты, снаряды и летели в Кабул, Баграм. Обратно вывозили подбитую технику, людей – раненых или тех солдат и офицеров, срок службы которых «за речкой» истек. Потом возвращались в Витебск до следующей командировки в Ташкент.

Однажды в Кабуле стояли при запущенных двигателях на разгрузке, когда начался обстрел аэродрома. Из центра управления полетами Александру Николаевичу кричат: «Уходи скорее на взлет!» Куда уходить, если еще не выгружены 10 тонн авиабомб, и все уже без швартовки? Только когда последняя бомба покинула борт, самолет ушел на взлетную полосу – как раз в момент окончания обстрела.

Как и его боевые товарищи, непросто пережил Александр Николаевич развал Союза и последовавшее расформирование полка. Двадцать семь «богатырей» могли и дальше служить стране. Когда с аэродрома в Журжево поднялся в воздух последний самолет, многие авиаторы плакали...

За время службы Александр Ручец был награжден орденами Красной Звезды, «За службу Родине» III степени, медалями «За безупречную службу» III степени, «За воинскую доблесть». Сегодня Александр Николаевич – один из активных членов первичной ветеранской полковой организации Белорусского союза офицеров.

Виталий СЕНЬКОВ.