

БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ

В числе ветеранов Вооруженных Сил, для которых день 15 февраля – дата особенная, военный летчик-снайпер, член совета Витебской городской организации «Братство» Белорусского союза ветеранов войны в Афганистане подполковник в отставке Александр Кривенко.



Ветераны 339-го военно-транспортного авиационного полка 9 мая на площади Победы. С полковым знаменем – Александр Кривенко. 2000-е годы.

Многие ветераны ВТА, которые родились в разных уголках Советского Союза, благодаря службе в управлении 3-й гвардейской военно-транспортной авиационной дивизии или в одной из ее частей – 339-м военно-транспортном авиаполку – связали свою судьбу с Витебском. А вот Александр Иванович – коренной витебчанин и покидал родной город, только когда учился в Балашовском высшем военном авиационном училище летчиков или когда поднимал в небо свой крылатый гигант Ил-76, выполняя правительственное задание или боевой приказ.

Снайпер в данном случае – это военный летчик 1-го класса, имеющий повышенный налет и выполнивший определенное количество боевых заданий с оценкой «отлично». По классификации выше летчика-снайпера только звание заслуженного летчика.

На Ил-76 Александр Кривенко прослужил 42 года. Имеет в активе почти 13 тысяч часов налета. В 339-м полку, куда был направлен по окончании училища в 1978-м, служил вторым пилотом, командиром корабля, затем командиром отряда и заместителем командира эскадрильи. А после распада СССР, когда полк расформировали, работал... точнее, все-таки продолжал служить в должности командира экипажа в белорусских авиакомпаниях – вначале в «Трансавиаэкспорт», затем в «Рубистар». Закончил летать, доставляя грузы и людей во многие страны мира, в 2021 году.

Афганистан, конечно, стоит особняком в его послужном списке. Еще в августе 1979-го командиры частей в гражданской одежде летали в эту страну на самолетах ВТА, но со снятыми

пушками и под флагом Аэрофлота – изучали особенности горных афганских аэродромов. В начале зимы того же года витебские летчики обратили внимание, что бойцы 103-й гвардейской воздушно-десантной дивизии начали располагаться в лесах неподалеку от аэродрома в Журжево. О дате ввода войск не знали, но понимали: назревает что-то серьезное.

Свой первый полет в Афган Александр Кривенко совершил в должности помощника командира корабля уже в 1980-м. И кстати, когда возглавил экипаж, тоже не сразу был отправлен в Афган: вначале новоиспеченный командир корабля должен был продемонстрировать свои знания и навыки в полетах... «вокруг трубы». Так летчики в шутку называли тренировочные полеты в районе дымовой трубы котельной близ Журжево.

Выполнение каждого задания по доставке людей и грузов в Афганистан было для летчиков ВТА настоящим испытанием на мастерство, мужество, выдержку.

В кабине самолета поддерживалась комфортная температура, однако комбинезоны авиаторов становились «седыми» от проступавшей сквозь них соли: как тут не потеть от напряжения, если условия для взлета и посадки на аэродромах Кабула и Баграма были крайне жесткими! Самолет на своей огромной высоте должен был долететь до пятикилометровой зоны безопасности, свободной от «духов» со «Стингерами». То есть советские бойцы должны были побеспокоиться, чтобы в радиусе 5 километров от места посадки не взлетела ни одна душманская ракета. И когда самолет пересекал эту черту, начиналась посадка, как шутили летчики, в режиме «камнем вниз»: тяжелая крылатая махина со всевозможными грузами, боеприпасами, боевой техникой, людьми на борту снижалась в два круга со скоростью 20 и более метров в секунду. Все было рассчитано до мелочей. Летчики знали, что допущенную ошибку исправить будет невозможно.

Но ведь и взлет был не менее сложным. В разреженном воздухе самолет не очень-то бодро тянет ввысь, а нужно поскорее набрать высоту и оставить позади Кабул, где тоже мог находиться под видом мирного жителя душман со «Стингером». С гордостью говорит Александр Иванович о том, что витебские авиаторы отлетали в Афган и обратно без катастроф, не потеряв ни одного своего военнослужащего.

Летали и в одиночку, и целым полком – когда, например, доставляли боевые машины десанта. Посадка, разгрузка с невыключенными двигателями и взлет – как сумасшедший конвейер: в голове вереницы из самолетов уже взлетают, а в хвосте еще только садятся.

Бывало, обратным рейсом доставляли в Союз и раненых, переоборудовав чрево гиганта под воздушный госпиталь, и груз «200». Разве забудешь такое – молодой солдат на носилках, без рук и без ног...

После вывода войск Александр Кривенко как военнослужащий 339-го полка летал в эту страну еще два года, доставляя армии законного правительства грузы и боеприпасы. А в последний раз летал в Афганистан уже как летчик Республики Беларусь в 2020 году. Тогда же в Кабуле побеседовал с одним афганцем. Александр Иванович поинтересовался, мол, когда вам было лучше, при советских или американских войсках? «Американец плохой, – ответил афганец. – Не уважал нас. Русский хороший был». «Как хороший?! – удивился Александр Иванович. – Ты же стрелял в него!» На что услышал ответ: «Глупый был...»

За службу во время афганской войны Александр Кривенко был награжден орденом Красной Звезды. Второго ордена – «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени – удостоен за выполнение заданий по доставке грузов в армянский город Ленинакан, который пострадал от землетрясения в 1988 году.