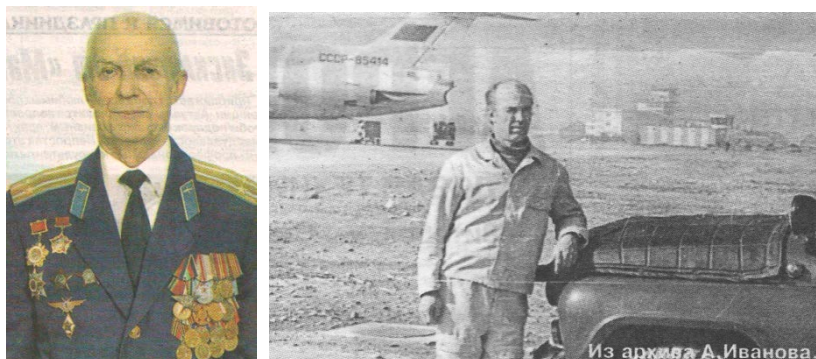


В КАБУЛЕ ПОГОДА ЛЕТНАЯ



Вместе с десанниками и воинами других частей 40-й армии интернациональный долг в Афганистане выполняли летчики военно-транспортной авиации.

В трех километрах от Кабула расположен высокогорный аэродром. В годы афганской войны он являлся крупной базой советской авиации. На этом исключительно важном в стратегическом отношении аэродроме базировались эскадрилья тактической разведки, истребительно-бомбардировочная эскадрилья, военные самолеты афганской авиации, а также легендарный «полтинник» – 50-й отдельный смешанный авиационный полк. Советские крылатые машины Ан-12, Ан-24, Ан-32, Ил-76, Ту-154, вертолеты Ми-6, Ми-8, Ми-24 взлетали и садились круглосуточно, доставляя людей и грузы, отправляясь на боевые задания и возвращаясь обратно.

В течение двух лет руководителем полетов на аэродроме Кабул был подполковник Александр Иванов. Его первая афганская «командировка» длилась с августа 1986 года по август 1987-го, вторая... уже после вывода войск. К моменту службы в Афганистане опытный авиатор имел за плечами несколько горячих точек, пройденных им в составе военнотранспортной авиации (ВТА). Впрочем, в Афгане Александр Леонидович появился в числе первых советских военнослужащих, когда в конце декабря 1979 года, будучи командиром воздушного корабля, доставил в Кабул разведроту 103-й воздушно-десантной дивизии.

Александр Леонидович распорядился своей судьбой таким образом, что остался верен одной воинской части, одному городу Советского Союза и даже одному-единственному городскому микрорайону – знаменитому Журжево. После окончания в 1965 году Балашовского высшего военного училища, где прошел отличную подготовку на командира воздушного корабля, был направлен служить в Витебск, в 339-й военно-транспортный авиационный полк – как раз в то время, когда именно в городе на Двине осваивался новый тип самолетов Ан-12. Специфика военно-транспортной авиации такова, что здесь особенно ценятся квалифицированные кадры – добросовестные офицеры, одаренные пилоты. Не требуется пресловутых «волосатых лап», чтобы пройти все ступени карьерного роста.

В 339-м Александр Иванов начинал службу в качестве правого летчика. Был командиром корабля, отряда, эскадрильи, заместителем командира полка. Окончил Военно-воздушную академию имени Ю. А. Гагарина. Выполняя вместе с боевыми товарищами ответственные

правительственные задания, облетел едва ли не весь земной шар. Горячие точки офицера до афганских событий, – Чехословакия, Египет, Сирия, Алжир. Участвовал в операции «Труба» и практически во всех крупных учениях, где была задействована военно-транспортная авиация Союза. Летал в Перу с целью оказания гуманитарной помощи этой стране после землетрясения. В общей сложности провел в воздухе около 5 тысяч часов.

Первым орденом Красной Звезды Александр Леонидович был награжден за успешное освоение самолета Ил-76. А вот следующий орден – «За службу Родине» III степени – последовал за Афган. Главная задача руководителя полетов – обеспечивать своевременные и безопасные взлет и посадку экипажей. И это в условиях почти каждодневного обстрела моджахедами аэродрома. Часто приходилось осуществлять маневрирование воздушными машинами, чтобы ракеты «духов», прилетающие из-за гор, не повредили боевую технику, и одновременно поднимать, в воздух вертолеты – на подавление огневых точек противника. Нередко на аэродром садились и наши «раненные» в бою истребители. И постоянно нужно было объезжать огромное летное поле, чтобы предотвратить возможное минирование. Бывало и так, что через ограждение норовили проникнуть обыкновенные местные мальчишки, которые тащили в сумках мины. И каждый божий день отправлял он в Союз самолеты с «Грузом 200». Этих закрытых гробов повидал офицер за год службы в Афгане предостаточно. По мнению многих воинов-интернационалистов, прошедших эту войну, официальная цифра наших потерь в 15 тысяч занижена.

Подполковник Иванов руководил полетами не только в Кабуле. Часто вылетал на полевые аэродромы, где выполнял ту же задачу – обеспечение взлета и посадки вертолетов, – но уже в более трудных полетных условиях, при постоянных попытках душманов атаковать и уничтожить аэродром. Ни одна машина, когда полеты обеспечивал Александр Иванов, не потерпела аварию и не была сбита.

Охрану аэродрома в Кабуле осуществляли солдаты и офицеры 350-го парашютно-десантного полка 103-й воздушно-десантной дивизии из Витебска. А вот во время второй «командировки» Александра Леонидовича – с августа 90-го по август 91-го, на тот же аэродром и ту же должность, – никакой охраны уже не было. Этот год службы подполковника Иванова был отмечен вторым орденом Красной Звезды.

Талантливого авиатора не могло не замечать командование. Александру Леонидовичу предлагали перебраться в Москву, чтобы занять инспекторскую должность в аппарате управления военно-транспортной авиации Союза. В тот момент до перестройки было еще далеко, так что вполне мог стать москвичом. Его несколько раз сватали на должность командира различных полков (что предполагало, опять же, отъезд из Витебска). Семья Ивановых четырежды могла переехать в другой жилой дом. Но нет! Только 339-й. Только Витебск. Только родное Журжево. Вот такое постоянство, надежное, как вся советская ВТА.

Вспоминая и осмысливая события афганской войны, один из её участников подполковник Александр Иванов говорит так: «Советские воины достойно выполняли поставленные перед ними задачи. Честь и хвала им за это, а ушедшим вечная память. Мы воевали не зря».

Виталий Сеньков