

Возвращаясь к напечатанному

БУДНИ МИРНЫЕ И ВОЕННЫЕ

Наши постоянные читатели наверняка помнят, что в номерах газеты «Знамя», вышедших 14 и 21 июля этого года, подполковник запаса В.Н. Алёшин рассказал об истории 1-го гвардейского авиаполка дальнего действия, базировавшегося в Никифоровке в годы Великой Отечественной войны. Впоследствии он был переименован в 194-й гвардейский авиационный бомбардировочный полк, ему было присвоено имя Н.Н. Гастелло.

ПОЗДНЯЯ история этой части связана с узбекским городом Фергана, где полк базировался в 1960-1990 годах. Отсюда самолёты «Ан-12» улетали в разные концы нашей страны, откуда же они отправлялись как на боевые, так и на вполне мирные задания во многие государства Азии и Африки.

Непосредственного отношения к нашему району послевоенная история полка вроде бы не имеет. Но это лишь на первый взгляд.

Никифоровская земля - часть России, а потому всё, что касается страны в целом, затрагивает и нас. К тому же, многие жители района немало поколели по свету, потрудились на благо Родины в самых отдалённых местах, сражались в Афганистане и других горячих точках. И не одному из них наверняка приходилось встречаться с лётчиками гастелловского полка, получать от них помощь в трудную минуту. Это своеобразное продолжение той дружбы, которая возникла между никифоровцами и лётчиками в суровое военное время, и которая продолжается поныне благодаря усилиям таких людей, как А.Н. Боднар и В.Н. Алёшин.

Уверены поэтом, что для многих читателей районной газеты окажутся небезытересными воспоминания Виктора Николаевича Алёшина о его службе за рубежом, где он и его товарищи отстаивали интересы страны.

АФГАНИСТАН. НАЧАЛО

В 1979 году правительство СССР приняло решение о вводе войск в Афганистан. Сделано это было вопреки выводам комиссии, которую возглавлял генерал И.Г. Павловский. Он заранее предупреждал руководство страны о тяжёлых последствиях этого шага для армии и государства в целом. Тем не менее, в Афганистан ввели советские войска, которые в течение долгих десяти лет вели тяжёлые бои против направлявшихся и снабжавшихся из Пакистана, Ирана и стран НАТО душманов. Они стремились свергнуть управлявший страной Революционный совет, взявший курс на сближение с СССР, технический прогресс и социальные преобразования.

Боевые действия советских войск против душманов начались осенью-зимой 1979 года, но В.Н. Алёшину пришлось впервые вылететь в Афганистан за несколько месяцев до этого срока. Вот как он сам рассказывает об этом:

"Первые рейсы на Афганистан два экипажа нашего полка выполнили 9 марта 1979 года. А 21 марта и я в составе экипажа заместителя командира эскадрильи майора А.П. Пристенского, у которого проходил подготовку в качестве командира корабля, отправился в рейс на Баграм.

Вылет стал для нас неожиданным. Готовились к нему в режиме строжайшей секретности, после постановки задачи даже передеться домой не отпустили. Загрузили несколько тонн авиабомб и взлетели. И хотя мне пришлось ещё много раз впоследствии летать по этому марш-

руту и попадать в гораздо более сложные ситуации, этот полёт запомнился на всю жизнь.

Необычным было всё. Во-первых, нам приказали сдать перед вылетом все личные документы и секретную документацию. Схемы захода на аэродром были нарисованы от руки. Таможню не проходили. Радиообмен был ограничен. После пересечения государственной границы над Термезом маршрут выдерживали по автономным средствам, так как в горах дальность действия радиотехнических средств была ограничена.

Но самое сложное оказалось при заходе на посадку: такой режим снижения у нас был запрещён, но в ограниченном пространстве между горами иначе было не зайти. Самолёт на больших высотах "не хотел" терять скорость, и даже умудрённый опытом майор Пристенский начал нервничать. Однако посадка прошла нормально.

На земле радостно встречали афганские солдаты, дарили сувениры. Мы тоже отблагодарили их, чем смогли. После выгрузки благополучно взлетели и ушли домой".

Следующий месяц прошёл относительно спокойно, никаких разговоров про дальнейшие полёты в воюющую страну среди личного состава полка не велось. Но в конце мая опять началась суета: стали готовить группу для работы в Афганистане.

9 декабря 1979 года полк по сигналу был приведён в боевую готовность. Весь личный состав перевели на казарменное положение. Была поставлена задача двумя группами по 12 и 13 самолётов «Ан-12» десантировать посадочным способом боевую технику и личный состав 345-го парашютно-десантного полка на аэродром Баграм. Провели подготовку с экипажами, загрузили технику в самолёты. 14 декабря состоялся вылет... Так для полка начались события, которые впоследствии были названы "вводом ограниченного контингента советских войск в Афганистан".



Аэродром в Кандагаре.

рутинно-десантного полка на аэродром Баграм. Провели подготовку с экипажами, загрузили технику в самолёты. 14 декабря состоялся вылет... Так для полка начались события, которые впоследствии были названы "вводом ограниченного контингента советских войск в Афганистан".

РУТИНА ПОД ПУЛЯМИ

Вылеты с десантом и грузами следовали один за другим. Пунктами назначения были Баграм, Кабул, Кундуз, Шиндант, Кандагар и другие аэродромы. Назад часто возвращались с ранеными или убитыми бойцами на борту. В последнем случае такие рейсы назывались "чёрными тюльпанами".



Офицеры 194-го авиаполка: Сушич, Алёшин, Иванов.

Работать приходилось в тяжелейших условиях горной местности с характерными для неё сложными метеоусловиями, садиться на плохо приспособленные аэродромы. Самолёты часто попадали под обстрел из различных видов оружия, терпели катастрофы при посадке. Иной раз подвела техника, а порой и люди.

Особенно опасным было снижение перед посадкой и набор высоты после взлёта. Боевое охранение обеспечивало относительную безопасность лишь над самими аэродромами и в непосредственной близости от них. Но в горах не всегда удавалось снизиться или подняться достаточно круто, и идущие на малой высоте «Ан-12» и «Ил-76» обстреливались с земли.

Подполковник В.Н. Алёшин вспоминает:

"Всех потрясла катастрофа с самолётом моего одноклассника в 1986 году над Кабулом. По официальной версии, он был сбит ПЗРК "Стингер". Но это вызвало большие сомнения, так как взрыв произошёл на высоте 6000 метров.

Как оказалось, сомневались мы не напрасно. Несколько лет назад мне удалось побеседовать с ветераном, принимавшим участие в расследовании того случая. Оказалось, что груз - 10 тонн боеприпасов - был заминирован предателем, военнослужащим афганской армии, которого впоследствии расстреляли. Несколько машин были сби-

тны или получили повреждения из-за спешки: производили снижение не над аэродромом, а над территорией, контролируемой душманами. Боевых потерь было немало. Врага достаточно хорошо вооружали для партизанской войны страны НАТО, его боевые группы проходили подготовку под руководством опытных западных инструкторов.

Постепенно всё стабилизировалось, превратилось в рутину, хотя трудно назвать "рутиной" ежедневные полёты от темна до темна в условиях жуткой азиатской жары, горной местности и боевых действий.

О том, что мы сами служим мишенями, как-то не думалось. После очередной трагедии в голову приходила мысль, что со-

мною этого не может произойти. Возможно, эта мысль и сберегла, а ещё элементарная осторожность. Ведь очень часто причиной катастрофы становился неоправданный риск. За пять с лишним лет полётов на Афганистан в моём самолёте не появилось ни одной пробоины даже от стрелкового вооружения.

Только однажды я был обстрелян из автомата на аэродроме Баграм, уже на земле. К счастью, пули остановил борт "КАМАЗа", на котором я ехал к руководителю полётов.

Но товарищей приходилось терять много раз. И хотя погибали близкие нам люди, это не могло сравниться с горечью от смертей тысяч молодых солдат, которых мы доставляли обратными рейсами из Афганистана. Я со своим экипажем вывез к местам захоронений не одну сотню героев той войны, но так и не смог привыкнуть к таким рейсам: непонятное чувство вины мешало нормально работать.

ки назначались в поисково-спасательный экипаж, который находился в 20-минутной готовности к вылету и должен был обеспечивать поиск и спасение в Туркестанском военном округе при авиационных происшествиях.

А ещё были учения, задания внутри страны и командировки за рубеж. Так, около 10 месяцев Виктор Николаевич Алёшин провёл на Мадагаскаре, расположенном к востоку от побережья Африки.

В начале 1960-х годов это государство, состоящее из огромного острова того же имени и множества мелких островов, освободилось от французских колонизаторов. 12 лет спустя оно установило дипломатические отношения с нашей страной. После этого СССР помогал Демократической Республике Мадагаскар укреплять её государственность, оборону и развивать хозяйство. С этой целью туда направлялись многочисленные советские специалисты, в том чис-

ле и лётчики военно-транспортной авиации, выполнявшие на сей раз в основном вполне мирные задачи. Экипаж В.Н. Алёшина отправился на Мадагаскар в сентябре 1984 года. О малопривлекательной встрече с американскими палубными истребителями, случившейся во время полёта над Индийским океаном, Виктор Николаевич рассказал в своей июльской статье.

Буквально на другой день по прибытии в столицу Мадагаскара Антананариву приступили к работе. Начали с облёта аэродромов, на которые предстояло совершать рейсы. Таматаве, Диего-Саурес, Марандава, Тулиар, Форт-Дофин, Самбава, Фарафангана... Для лётчиков это не просто экзотические названия. С каждым из этих мест связано много ярких воспоминаний, оставленных сложными посадками на чересчур короткие взлётные полосы, опасными сюрпризами тропического климата, приятными встречами с приветливыми малагасийцами - коренными жителями Мадагаскара. Некоторые пункты тяжёлым "Ан-12" освоить так и не удалось. В Марандаве заходу на посадку препятствовали огромные деревья, росшие у самого аэродрома. Но местные власти отказались пилить их, предпочтя доставлять грузы более сложными и затратными способами, нежели лишиться реликтовых растений. Фарафангана тоже оказалась непригодной для посадки - грунтовая взлётно-посадочная полоса длиной всего 1000 метров могла сгодиться разве что для лёгких самолётов. Остальные аэродромы тоже были далеки от идеала, приходилось постоянно соблюдать осторожность, очень ответственно подходить к расчёту полётного веса и навигации.

Все эти годы лётчики работали в условиях огромного напряжения, с многократным превышением всех мыслимых норм. В качестве "отдыха" они периодически

Сейчас на торжественных мероприятиях, посвящённых Афганской войне, ораторы часто говорят, что "каждый прожитый день там был подвигом". Может быть и так. Но мы тогда считали это обычной работой и даже получали от неё какое-то удовольствие, когда в очередной раз удавалось с успехом выполнить поставленную задачу или "выкрутиться" из сложной ситуации".

Положение изменилось в конце 1980-х годов, когда в ходе "перестройки" была объявлена гласность. Для участников Афганской войны даже учредили специальную медаль.

Официально последний полёт в Афганистан экипажи гастелловского полка выполнили 3 февраля 1989 года, по маршруту Мары - Кандагар - Шиндант - Мары. Из Шинданта забрали последних солдат - охрану аэродрома. Фактически же экипажи полка ещё не раз привлекались к выполнению заданий в Афганистане, завершив свою работу в мае 1991 года, спустя более двух лет после того, как 15 февраля 1989 года генерал Б.В. Громов пересёк мост через Амударью, символически замыкая последнюю колонну 40-й армии, покидавшей Афганистан.

Все эти годы лётчики работали в условиях огромного напряжения, с многократным превышением всех мыслимых норм. В качестве "отдыха" они периодически

Окончание в следующем номере.