

# ПЕРВЫЙ ГВАРДЕЙСКИЙ: ИСТОРИЯ АВИАПОЛКА

В прошлом номере газеты «Знамя» военный лётчик, гвардии подполковник запаса В.Н. Алёшин рассказал читателям о послевоенном периоде истории гастелловского полка, базировавшегося на аэродроме возле Никифоровки с 1941 по 1943 год. Сегодня Виктор Николаевич продолжит свой рассказ и сообщит читателям о событиях, происшедших в 1980-1990 годы, непосредственным участником которых был он сам. Благодаря этому нам представляется бесценная возможность узнать о славных и трагических страницах недавней истории страны из первых уст.



Экипаж В.Н. Алёшина в 1986 году (автор - второй слева).

В 1979 ГОДУ советское руководство приняло решение о вводе войск в Афганистан. Не станем сейчас пытаться дать какую-либо оценку этому решению и его последствиям, а просто вспомним, как всё было.

Ещё за 9 месяцев до ввода советских войск в Афганистан, весной 1979 года, экипажи нашего 194-го полка стали выполнять рейсы туда по доставке воинских грузов для правительственных войск, сражавшихся с мятежниками. Летом, под видом гражданских самолётов «Аэрофлота», на аэродроме Баграм начала работать эскадрилья нашего полка, которая перевозила людей и грузы в различные районы Афганистана.

А в декабре 1979 года началась настоящая боевая работа. В эту южную страну доставлялись войска, военные, медицинские и гуманитарные грузы. Самолёты нередко подвергались обстрелам с позиций моджахедов. В столь сложных условиях, к сожалению, не обошлось без потерь. Уже 7 ноября 1980 года из-за ошибки пилота при выполнении посадки на аэродроме Кабула выкатился за взлётно-посадочную полосу самолёт майора Петрушина. Погиб штурман отряда гвардии капитан М.П. Ткач, двое членов экипажа получили переломы, остальные - травмы и ушибы.

В этот период личный состав и техника работали на пределе своих возможностей. Налёт на полк втрое превышал нормы налёта на дивизию! Некоторые экипажи налётывали до 1200 часов за год при норме 70 часов. На подобные нарушения режима труда и отдыха уже перестали обращать внимание, хотя в прежние времена за это серьёзно наказывали. У меня однажды стартовое время (продолжительность непрерывного рабочего времени, - прим. автора) составило двое суток при норме 12 часов. Стартовое же время до 24 часов стало обычным делом.

Кроме рейсов в Афганистан по перевозке воинских грузов и личного состава, как у нас говорили «за бугор», на экипажи была возложена и печальная миссия по доставке погибших военнослужащих («груз 200») к местам захоронения. Эти полёты в народе окрестили «Чёрным тюльпаном». Порой перевозить приходилось и своих сослуживцев. Так, 16 сентября 1983 года при выполнении посадки на аэродроме Шиндант из-за отказа управления потерпел катастрофу самолёт капитана А.М. Матицина. Погибли 10 человек, из них шестеро членов экипажа, бортовым техником в котором был наш земляк из села Трубново Инжавинского района, гвардии старший лейтенант Николай Анатольевич Алёшин. По счастливой случайности выжил лишь старший воздушный стрелок, находившийся в кормовой кабине «Ан-12», которая уцелела в момент взрыва.

Следует сказать, что круг наших задач не ограничивался одним Афганистаном. В это же время несколько экипажей полка находились в длительных командировках в других странах, таких как Мадагаскар, Мозамбик, Эфиопия, Вьетнам. При этом с полка не снимались задачи по учебно-боевой подготовке, хотя на базовом аэродроме практически не оставалось личного состава. После 10 месяцев пребывания на Мадагаскаре меня без отпуска отправили в Эфиопию. Месяц между командировками я привлекался к учебно-тренировочным полетам на базовом аэродроме и круглосуточному дежурству в 20-минутной готовности в качестве командира поисково-спасательного экипажа (наш полк входил в систему поисково-спасательного обеспечения Туркестанского военного округа, - прим. автора).

С марта 1979 года по 1992 год на базе полка работал учебный авиационный центр по обучению иностранных специалистов на самолёт «Ан-12». За это время было подготовлено 50 лётчиков и более 300 авиационных специалистов из Эфиопии и Афганистана.

Высокая нагрузка вынуждала командование полка идти на риск и доверять ответственные задания плохо подготовленным экипажам. В 1988 году ещё не закончилась работа полка «на Афганистан», а четыре экипажа бы-



Недавно довелось встретиться с одним из последних командиров гастелловского полка Александром Ивановичем Фадеевым, который командовал полком после передачи его Узбекистану. Знакомы с ним ещё по школе, в Фергане дружили семьями. Он рассказал, что полк в Узбекистане в 1995 года был переименован в 63-й ОВТАП и расформирован в 1999 году. До этого времени знамя находилось в полку, а в 2005 году передано в музей СА в Москве. Правительство Узбекистана не пыталось отменить историю полка, хранило и пропагандировало её лучше, чем это делалось в то время в России. А расформирование - естественный процесс: не осталось самолётов, не на чем стало летать. Это является основной причиной расформирования многих воинских частей и у нас в России в настоящее время.

ли направлены во Вьетнам. Служба там оказалась омрачена тяжёлой авиационной катастрофой. 8 июля 1989 года на аэродроме Камрань при выполнении посадки потерпел катастрофу самолёт «Ан-12БП», пилотируемый капитаном С.В. Генераловым. Погибли 32 человека, в том числе пятеро членов экипажа. Командир корабля чудом остался жив, хотя и получил тяжёлые переломы. Воздушный стрелок и пассажир, которые находились в кормовой кабине, отделались «лёгким испугом». Причины катастрофы - слабая подготовка экипажа, попытка захода на посадку в условиях плохой видимости из-за тропического ливня.

В Фергане в это время обстановка тоже была далека от нормальной: СССР накануне развала, в республиках началось брожение, криминал и безответственные политики принялись раскачивать государственную систему. Столкновение криминальных группировок в Ферганской долине переросло в кровавую резню. Запылали дома турок-месхетинцев в пригородах Ферганы и близлежащих кишлаках. Для наведения порядка в город были введены внутренние войска. Все подготовленные экипажи были привлечены к эвакуации семей турецкой национальности в другие районы Советского Союза. И хотя в отношении военнослужа-

а в 1999 году расформирован. По ходатайству ветеранов знамя 194-го гвардейского Брянского Краснознамённого авиаполка им. Н.Ф. Гастелло было передано на хранение в Центральный музей Советской Армии.

Однако история полка на том не закончена. Живы ветераны, периодически проводятся встречи по случаю годовщины полка в местах проживания значительной части бывших однополчан (Ростов-на-Дону, Тверь, Оренбург). В этом году администрацией города Ростов-на-Дону, где в 1932 году был создан полк, принято решение одной из площадей в новом микрорайоне присвоить имя 1-го гвардейского авиаполка. В гимназии №36 Ростова-на-Дону много лет существует музей, который занимается сохранением и популяризацией истории гастелловского полка.

В Никифоровском краеведческом музее также оформлен большой стенд, посвящённый истории нашего полка, на котором представлены редкие снимки военных и более поздних лет, подлинные предметы обмундирования и другие интересные экспонаты. А на окраине посёлка, на месте бывшего аэродрома, где установлен памятный камень в честь 1-го гвардейского авиаполка дальнего действия, ежегодно в День Победы ветераны и жители возлагают цветы в знак памяти о беспримерном подвиге героев Великой Отечественной войны. В числе тех, кто приходит на это памятное место, бывают и лётчики гастелловского полка, воевавшие с фашистами и служившие в более поздние, но тоже непростые и беспокойные годы.

Возможно, благодаря Виктору Николаевичу Алёшину, нам представится случай подробнее рассказать в одном из ближайших номеров газеты «Знамя» о некоторых наиболее интересных и ярких эпизодах славного прошлого авиаполка, судьба которого столь тесно связана с нашим районом.

Фото из личного архива В.Н. Алёшина.



Учения в Аягузе в 1978 году.

щих полка провокаций со стороны местного населения не было, все испытывали тревогу за свою судьбу и будущее своих семей.

После этих событий полк просуществовал ещё три года, а в 1992 году был передан в распоряжение республики Узбекистан,

## ПЕРЕХВАТ НАД ОКЕАНОМ

ПЕРВЫЙ борт в Демократическую республику Мадагаскар от Ферганского полка пошёл в апреле 1984 года. А в сентябре отправилась моя группа в количестве 14 человек (7 - экипаж, 7 - группа обслуживания). Перелёт проходил по маршруту: Фергана - Ташкент - Карачи (Пакистан) - Аден (Йемен), ночёвка в нашей дипмиссии на берегу Аденоского залива. Наутро: остров Виктория (Сейшельские острова) - Антананариву (Мадагаскар). Налёт составил почти 20 часов, в основном над океаном. Шли по международным воздушным линиям.

К сожалению, навигационное оборудование наших стареньких уже «Ан-12» далеко не соответствовало международным стандартам. Параметры и дальность действия наших систем и радиостанций были ограничены. Пришлось применить все свои знания и умения, чтобы выдержать маршрут и не заблудиться над бескрайними просторами Индийского океана. Столько вычислений на логарифмической линейке мы со штурманом, наверное, не выполняли за всю свою предыдущую службу. Так или иначе, перелёт прошёл строго по плану, если не считать небольшого инцидента над Индийским океаном после вылета с аэродрома Карачи.

По международным нормам ни один самолёт (включая и военный) не имеет права подходить к воздушной трассе ближе 20 км. Но американцы всегда не слишком строго придерживались международных норм. В 1984 году в Индийском океане курсировали авианосцы Шестого флота ВМС США. На вооружении у них были тогда ещё новейшие палубные истребители «F-14». Примерно через час после взлёта, когда мы летели в

нейтральных водах вдоль побережья, нас встретило звено - три «F-14» и взяло в «клевщи».

Чтобы не вызывать лишних вопросов у международного сообщества, наши самолёты были покрашены под «Аэрофлот», а мы переодеты в форму гражданского воздушного флота. Но шила в мешке не утаишь, разведка работала, и американцам было всё известно, даже наше точное время взлёта. Однако мы не думали, что у них хватит наглости нарушать международные нормы. Поэтому приближение военных самолётов почти на 10-20 метров явилось для нас неожиданностью. Этот манёвр употребляется обычно для принуждения к посадке, но куда, не на палубу же авианосца - мы для него были несколько великоваты. Оказать какое-то сопротивление мы не могли, так как перед вылетом за границу с самолётов было снято пушечное вооружение, впрочем, с пушками мы тоже были бы лёгкой мишенью. Срочно по дальней связи передали в Москву об инциденте. Следовало назвать марку самолёта-перехватчика, принадлежность и так далее, но вышла заминка. Я уже видел фото этого самолёта и знал, что им в ближайшее время будут оснащаться авианосцы США, так как выписывал журнал «Флюгер Ревю» на немецком языке, но в нашей печати этой информации не было. С нами летели инспекторы из штаба военно-транспортной авиации старше и опычнее меня, но они с этими самолётами не были знакомы и руководствовались надписью на фортылке одной из машин: «VF-114», что означало наименование авиационного крыла (тактическая единица в армии США). С трудом удалось убедить их в своей правоте. Передав



Американский истребитель «F-14» преследует самолёт В.Н. Алёшина над Индийским океаном.

радиограмму, стали ждать ответа и рекомендаций, а также развития событий. Это сейчас нас пытаются убедить, что США наш друг и образец демократии, для СССР это был самый опасный враг, от которого можно ожидать, что угодно...

Пассажиры же, видя, что пилоты истребителей снимают нас на фотоаппарат и видеокамеру, также начали фотографировать в иллюминаторы. В моём фотоаппарате была заряжена цветная позитивная плёнка. К сожалению, получился только один кадр, который вы можете здесь увидеть. Нафотографировали, стали ждать, что же предпримут наши «провожающие». Примерно через 40 минут полёта истребители так же внезапно исчезли, как и появились. По рассказам моих однополчан, такое сопровождение наших самолётов по международным трассам было частым явлением. Однако никто из нас не мог сказать: было ли это спланированной акцией или хулиганством пилотов. В положенное время мы благополучно приземлились в Адене.