

Гастелловцы в Афганистане

(из воспоминаний подполковника запаса Алешина В.Н.)

В августе – ноябре 1979 года генерал армии Иван Григорьевич Павловский, заместитель Министра обороны и главнокомандующий Сухопутными войсками, посетил Афганистан в составе большой советской военной комиссии. Выводы, сделанные Павловским, были доложены Министру обороны Д.Ф. Устинову и начальнику Генерального штаба Н.В. Огаркову. Главным в них было то, что советские войска вводить в Афганистан нельзя.

К мнению комиссии никто не прислушался. Очевидно, в то время министр уже принял другое решение и был связан состоявшимся решением Политбюро о направлении наших войск в Афганистан.

Первые рейсы на Афганистан 2 экипажа нашего полка выполнили 9 марта 1979 года, а 21 марта и я в составе экипажа заместителя командира эскадрилии впервые «посетил» ДРА. Вылет для нас был неожиданным. В полку на этот момент было перекрашено под Аэрофлот только 3 или 4 самолета (на хвостовом оперении нарисован красный флаг вместо звезды), возможно, поэтому выбор пал на борт майора Пристенского А.П., у которого я проходил подготовку в качестве командира корабля. Ведущим был заместитель командира полка Павленко А.И., который уже выполнял рейс на Баграм. Подготовка к вылету проводилась в режиме строжайшей секретности, после постановки задачи даже домой не отпустили переодеться. Загрузили несколько тонн авиабомб и взлетели. И хотя мне пришлось еще много раз впоследствии летать по этому маршруту и попадать в гораздо более сложные ситуации, этот полет запомнился на всю жизнь. Необычным было всё. Во-первых, нам приказали сдать перед вылетом все личные документы и секретную документацию, схемы захода были нарисованы от руки. Таможню не проходили (её у нас еще не было). Радиообмен был ограничен. После пересечения госграницы над Термезом маршрут выдерживали по автономным средствам, так как в Афганистане радиотехнические средства были только на крупных аэродромах, но в горах дальность действия их была ограничена. Но самое сложное оказалось при заходе на посадку: такой режим снижения перед посадкой у нас был запрещен, но в ограниченном пространстве между горами иначе было не зайти. Самолет на таких высотах «не хотел» терять скорость, и даже умудренный опытом майор Пристенский начал нервничать. Но посадка прошла нормально. Нас радостно встречали афганские солдаты, подарили красные значки с арабской символикой, мы тоже отблагодарили их, чем смогли. После выгрузки благополучно взлетели и ушли домой. Потом почти месяц никаких разговоров про Афганистан не было. А в конце мая опять началась суета: начали готовить группу для работы в Афганистане.

Одна авиаэскадрилия нашего полка с июня 1979 года работала в Афганистане с аэродрома Баграм. За полгода работы никаких провокаций со стороны душманов в отношении наших сослуживцев зафиксировано не было. Наверное, поэтому мы не обращали внимания на всевозможные слухи по поводу осложнения обстановки. И даже когда в Фергане началось сосредоточение военно-транспортных самолетов с других полков, мы это воспринимали как обычные учения, которые в то время проводились регулярно, даже, когда появились первые потери.

Фактически действия в условиях, приближенных к боевым, начались 9 декабря 1979 года, когда по сигналу полк был приведен в боевую готовность. Весь личный состав был переведен на казарменное положение. В Фергану прилетели 12 самолетов Ан-22. Была поставлена задача двумя группами (одна из 12 самолетов Ан-22 и вторая из 13 самолетов Ан-12 нашего полка) десантировать посадочным способом боевую технику и личный состав 345 парашютно-десантного полка на аэродром Баграм. С летными экипажами была проведена подготовка, боевая техника загружена в самолеты.

Так для полка начались события, которые впоследствии были названы «вводом ограниченного контингента советских войск в Афганистан».

Ежедневно к 19 часам поступало распоряжение занять «готовность номер один» к вылету. Экипажи и наземный состав выезжали на аэродром, готовили самолеты и ожидали сигнала на вылет. Обычно к 22 часам, поступала команда возвратить личный состав в казармы.

В декабре при небольших отрицательных температурах аэродром Фергана закрывало густыми туманами при видимости в несколько десятков метров.

Так продолжалось до 14 декабря, когда поступила реальная команда на вылет. Полет проходил в сложных метеоусловиях при нижней границе облаков в районе аэродрома Баграм менее 300 метров.

Эмоциональное напряжение экипажей, конечно, было высоким. Опыт полетов на горных аэродромах Афганистана имели только экипажи первой эскадрильи, но они уже почти шесть месяцев находились на аэродроме Баграм и выполняли перевозки по заданиям афганского правительства. А из экипажей, принимавших участие в этом вылете, только два бывали на аэродромах Афганистана.

Первой вылетела группа самолетов Ан-22, а за ней на дистанции 20 минут группа из 13 самолетов Ан-12 194 гв. втап под командованием командира полка подполковника А. Павленко, назначенного на эту должность немногим более месяца назад.

Конечно, на аэродроме выгрузки никакой информации о составе групп и порядке захода их на посадку не было, поэтому фактически заходом руководили командиры групп. Для объективности следует отметить, что на аэродроме посадки радиотехнических средств, кроме приводной радиостанции, не было.

Схема захода группы на посадку предусматривала выполнение двух кругов над аэродромом для снижения с исходной высоты 6000 метров, поэтому первым четверем экипажам нельзя было уходить на второй круг, так как самолеты вклинились бы между находившимися выше самолетами группы и создали бы угрозу столкновения. Снижение и заход выполнялись в облаках. Вторым в боевом порядке группы следовал экипаж командира эскадрильи, который не выдержал режим снижения, прошел дальний привод на 100 метров выше заданной и ушел на второй круг. Можно было ожидать самого худшего, но всё обошлось. Конечно, днем в простых метеоусловиях такое превышение над заданной высотой могло быть исправлено увеличением вертикальной скорости снижения, но в горных условиях, да еще ночью в облаках летчик рисковать не стал.

Тем не менее, все самолеты приземлились благополучно и приступили к выгрузке боевых машин с расчетами.

Выгрузка боевой техники после посадки производилась на магистральной рулежной дорожке без выключения двигателей. В экипажах командир, помощник и старший бортовой техник оставались на рабочих местах, а остальные занимались выгрузкой.

Возвращение экипажей едва не было омрачено летным происшествием или еще хуже - катастрофой. После выгрузки командир корабля капитан Чернышев А.И. произвел взлет и вместо набора высоты над точкой, на первом развороте взял курс на Термез. Его спасло то, что его самолет Ан-12 был необычайно «летуч» и обладал хорошей тяговооруженностью, на нем стояли более мощные двигатели АИ-20М. Самолет Чернышева смог быстро пробить облака, экипаж увидел горы, по ущелью набрал безопасную высоту и на резервном эшелоне взял курс на Термез, практически в режиме радиомолчания.

После пролета госграницы выяснилось, что Фергану уже закрыло туманом, и группа получила команду следовать на запасной аэродром Чирчик. Садись уже на рассвете.

В Фергане, после разбора полетов, экипажи вновь загрузили самолеты и ждали очередной команды на вылет, которая поступила ночью 25 декабря уже при общем вводе войск.

25-28 декабря 1979 года двумя рейсами была произведена переброска основной группы личного состава 345-го опдп на аэродром Баграм.

Я в этих полетах не участвовал, так как выполнял дежурство в поисково-спасательном экипаже. В связи с нехваткой лётного состава экипаж майора Луговского находился на дежурстве почти месяц. Сменили нас только 12 января. Мы выполнили перевозку запчастей в Кызыл-Арват (Туркмения), где при ночной посадке 7 января получил повреждение один из наших самолетов (опытнейшему летчику майору Кубасову Ю.М. пришлось лететь больным, в полете у него поднялась температура до 39°, и на посадке он допустил грубую ошибку в технике пилотирования). А с 14 января 1980 года начались мои регулярные полеты «за бугор». В первые месяцы после ввода войск не припомню попыток со стороны душманов сбивать военно-транспортные самолеты, две катастрофы в Кабуле (Ан-12 и Ил-76) фактически произошли по вине экипажей. Но в последующем целями стали и наши самолеты. Должен признаться, за 5 с лишним лет работы на Афганистан в моем самолете не было ни одной пробоины даже от стрелкового вооружения, только один раз был обстрелян из автомата на аэродроме Баграм, к счастью, пули остановил борт Камаза, на котором я ехал с дальней стоянки к руководителю полетов.

Постепенно все стабилизировалось, превратилось в рутину, хотя трудно назвать «рутиной» ежедневные полеты «от темна до темна» в условиях жуткой азиатской жары. В качестве «отдыха» мы периодически назначались в поисково-спасательный экипаж, который должен был в 20-минутной готовности к вылету обеспечивать поисково-спасательные работы в Туркестанском военном округе при авиационных происшествиях. К-счастью, их тогда было мало, и мы имели возможность отоспаться.

Обычный ритм иногда нарушался серьезными происшествиями, бывали и катастрофы, о которых уже говорилось ранее. И хотя погибали близкие нам люди, это не могло сравниться с тысячами погибших молодых солдат, которых мы доставляли обратными рейсами с Афганистана. Я доставил к местам захоронений не одну сотню героев той войны, но так и не смог привыкнуть к этим рейсам: непонятное чувство вины мешало нормально работать.

О том, что мы сами являемся мишенями, как-то не думали. После очередной трагедии в голову приходила мысль, что со мной этого не может произойти. Возможно, эта мысль и спасла, а еще элементарная осторожность. Ведь, очень часто причиной происшествия являлся неоправданный риск. Я вспоминаю один из своих первых полетов в Кундуз. После посадки меня «пригласил» на КДП руководитель полетов и грубо отчитал, за то, что я вышел на посадочную прямую на удалении 4 км (так было по схеме), надо было на удалении 1 км, так как неделю назад на 4 км сбили вертолет. Впредь я от греха подальше установленную схему нарушал, хотя это тоже был риск.

Несколько самолетов было сбито или получили повреждения из-за спешки: производили снижение не над аэродромом, а над территорией, контролируемой душманами. Вспоминается катастрофа в районе Джалалабада, когда самолет в нарушение установленной схемы произвести заход на посадку с прямой и был обстрелян из крупнокалиберного пулемета (ДШК) сверху, с вершины горы. Самолет упал, все погибли.

Конечно, много было и боевых потерь: враг был достаточно хорошо вооружен для партизанской войны, вооружение поставлялось из стран НАТО, его боевые группы проходили хорошую подготовку под руководством опытных инструкторов.

Всех потрясла катастрофа моего одноклассника над Кабулом в 1986 году. Официально говорилось, что он был сбит ПЗРК «Стингер» на высоте 6000 м (что вызывало сомнения). Как оказалось, не напрасно. Несколько лет назад мне удалось побеседовать с ветераном, принимавшим участие в расследовании. Оказалось, что груз (10 тонн боеприпасов) был заминирован предателем из афганской армии, которого впоследствии расстреляли, но эти сведения не получили огласки (несмотря на гласность).

Достаточно, конечно, было происшествий и по причине отказа авиатехники. Мой низкий поклон нашим авиатехникам, авиамеханикам и инженерам, которые при такой интенсивной работе обеспечивали наши полеты, но и они при такой нагрузке иногда ошибались.

Однажды перед вылетом на Кандагар при подготовке самолета у бортехников вызвала сомнение работа сигнализации уборки и выпуска шасси. Специалисты авиационного оборудования что-то подпаяли и с задержкой на полчаса мы вылетели по заданному маршруту. При заходе на посадку шасси у нас не выпустились ни с первого, ни со второго раза. Пришлось выпускать от аварийной системы. После посадки видимых повреждений не обнаружили, а когда по схеме посмотрели место ремонта, поняли, что оплошность допустил специалист по авиационному оборудованию, выполнившему неправильную пайку (теоретически схема должна была работать и в этом случае, но, видимо, конструкторы этот вопрос лучше продумали). Убирать шасси после взлета было рискованно: они могли не выпуститься, а лететь с выпущенными - могло не хватить топлива, слишком большое сопротивление. Решили рискнуть, по пути было много запасных аэродромов. Топлива едва хватило до базового аэродрома. Шум поднимать не стали, но виновному за свою оплошность пришлось «налить экипажу» для снятия стресса.

Часто, особенно в начальный период опасные ситуации на территории Афганистана возникали из неграмотных действий группы руководства. Руководители полетов (РП) были свои, военные, зачастую не имевшие опыта работы с разнотипными самолетами, руководившие полетами по заранее отработанным плановым таблицам. В условиях ведения боевых действий нужен был особый опыт и интуиция. Однажды при заходе на посадку на том же аэродроме Кандагар РП дал команду выполнить круг над аэродромом без посадки на запасном эшелоне. На прямой он неожиданно дал команду на немедленную посадку. Мы доложили, что уже не успеем, в ответ: «Жить хотите – успеете». Оказалось, другого выхода у нас действительно практически нет: над нами «висел» Боинг, впереди по курсу на той же высоте выходила группа вертолетов, слева и справа - возвращались с задания истребители. Пришлось переводить двигатели на режим отрицательной тяги (за проходную), что было крайне опасно на таких высотах, и «падать», выпуская механизацию на снижении. Посадку произвели «на отлично», но я не хотел бы повторить такой заход еще раз.

Бывало сложная ситуация возникала по объективным причинам. Такой объективной причиной являлся приказ на выполнение задания, даже если погодные условия за пределами допустимых. Чаще всего мы превышали пределы по температуре, так как при температуре воздуха выше +35°C значительно падала мощность двигателей, однако вес груза нам никто не снижал. В Средней Азии половина лета за + 35 градусов, и если бы обращали внимание на жару, «ограниченный контингент в Афганистане» остался бы без снабжения и авиационной поддержки. Потому экипажам приходилось рисковать. В качестве примера один случай при взлете с аэродрома Шиндант.

Взлет в Шинданте производился, как правило, на север, в сторону небольшого хребта, уровень поверхности шел плавно вверх. Однажды мы здорово "подергались". Самолет был не мой, двигатели слабые и старенькие. Температура, как назло, за 40 по Цельсию. Шли почтовым рейсом, груза больше 10 тонн набралось, да топлива "по большому кругу" брали по максимуму. Одним словом, оторвались с трудом, думали, шасси уберем и вверх, ан, нет, не растет скорость ни вертикальная, ни горизонтальная - жара, мощность двигателей мала. Идем параллельно земле метров 10-20, даже ноги хочется поджать. Вышли за 10 километровую зону охранения аэродрома, а высоты нет. В кабине тишина, как в гробу, ждем пулеметной очереди с земли, но, видимо, душманы такой наглости среди бела дня не ожидали, обошлось. Понемногу удалось убрать закрылки, но хребет был уже близко, перепрыгнем - не перепрыгнем. Разворачиваться поздно - горы слева и справа, радиуса не хватит. И тут самолет будто проснулся: начала расти скорость, пошли вверх. Посыпались шутки, мол, высоту набрали потому, что Земля круглая.

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

Возможно, для тех, кто пережил Афганистан, перегрузки тех лет сказываются только сейчас. Но не потому болит душа у нынешних ветеранов, больно за то, что иногда предается забвению подвиг живых и погибших, выполнивших свой воинский долг до конца и отдавших свои жизни за интересы государства.

Конечно, ввод войск в Афганистан Советское руководство пыталось замалчивать, поэтому нас не баловали наградами, не доплачивали за риск, а погибших в лучшем случае скромно хоронили за счет государства. Афганцы имели кое-какие льготы, но почему-то многие льготы были засекречены, потому пользовался ими ограниченный круг людей. И лишь при выводе войск средства массовой информации «проснулись» на период «гласности». Участникам даже учредили памятную медаль.

В соответствии с Указом Президента Республики Афганистан от 15 мая 1988 года участники оказания интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан награждены афганскими медалями «Воину - интернационалисту от благодарного афганского народа».

Наш полк Приказом Министра обороны СССР № 104 от 16 мая 1982 года за высокую выучку, боевое мастерство, мужество и отвагу проявленные личным составом при выполнении задания Советского правительства по оказанию интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан 194-й гвардейский военно-транспортный авиационный полк награжден Вымпелом Министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть».

Официально последний полет в Афганистан экипажи гастрелловского полка выполнили 3 февраля 1989 года, по маршруту Мары - Кандагар - Шиндант – Мары. С Шинданта забрали охрану аэродрома - наших последних солдат.

По выполнению боевого задания, весь летный состав экипажей был представлен к правительственным наградам. Командир полка гвардии полковник Митченко А.В. был награжден орденом Боевого Красного Знамени, командиры кораблей орденами Красной Звезды, За службу Родине в Вооруженных Силах III степени, штурманы медалями «За боевые заслуги», остальные члены экипажей медалями «За Отвагу».

Вывод войск продолжался. Последние подразделения Советской Армии покинули Кабул 4 февраля 1989 года. 15 февраля 1989 года – в 10.00 по местному времени генерал Б.В. Громов пересек мост через Амударью, символически замыкая последнюю колонну 40-й армии.

После официальной даты завершения вывода советских войск, экипажи полка еще не раз привлекались к выполнению заданий на Афганистан, завершив свою работу в мае 1991 года.



« انترناسیونالیست - پوچی ته د افغانستان د
منونکوځنگلو لخوا » د مدال داخیستلو
د ویارپسندنه

УДОСТОВЕРЕНИЕ К МЕДАЛИ
«ВОИНУ - ИНТЕРНАЦИОНАЛИСТУ
ОТ БЛАГОДАРНОГО
АФГАНСКОГО НАРОДА»



د افغانستان جمهوریت
РЕСПУБЛИКА АФГАНИСТАН
د افغانستان د جمهوریت رئیس د ۱۳۶۷/۱۲
نیټې د فرمان له مخې « انترناسیونالیست
پوچی ته د افغانستان د منونکوځنگلو لخوا »
د مدال داخیستلو ویارپری

В соответствии с Указом
Президента Республики Афганистан
от 15 мая 1988 г.

награжден медалью
«ВОИНУ - ИНТЕРНАЦИОНАЛИСТУ
ОТ БЛАГОДАРНОГО
АФГАНСКОГО НАРОДА»

د کورنۍ نوم *Алешин*
Фамилия

نوم *Виктор*
Имя

د پلار نوم *Николаевич*
Отчество



..... *240*

..... *22.02.89*