**Горячие деньки в Кабуле**

*19.01. Высадка ОГ\* в Кандагаре, задача: доставка боеприпасов и бронетехники.*

ОГ - оперативная группа. Об этом я упоминал в связи с п/п-ком Володей Осиповым, возглавлявшим группу и находившимся на круглосуточной связи с КП ВВС. Вспоминается, что к концу января Володя всё чаще напоминал мне об убытии группы из Кандагара. Чувствовалась растущая обеспокоенность и неослабевающее напряжение. В первые дни из Шинданда в Кандагар были переброшены для усиления охраны аэродрома 134 бойца, а также радиостанция Р-140 на базе ГАЗ-66\*, УАЗ-469\*, 51 тонна боеприпасов, два дизеля, два БТР-60\*, Р-440, Р-142, две полевые кухни, 14 бочек ГСМ\*, 5т продовольствия и др. имущество. С аэродрома Мары в эти же дни туда поступали в основном боеприпасы в больших количествах. Через два дня с Кабула на 4-х Ан-12 из-за тяжелейшей наземной обстановки переброшено ещё 4 БТР-60. Обстрелы аэродрома, по свидетельству Володи Осипова, велись почти круглосуточно.

*22.01. Всего перевезено в Кандагар 20 БТР-60. Обстрел РС Кандагара, уничтожили Ан-26 санитар. Экипаж невредим.*

Кроме указанных БТРов доставлено 22 и 23 января из Шинданда 31т боеприпасов, ГСМ и продовольствие. Эпизод с Ан-26 “санитаром” и другие острые моменты, произошедшие в эти тяжелейшие дни в Кандагаре, вообще-то заслуживают более подробного освещения и я надеюсь, что с помощью Володи Осипова, непосредственного свидетеля и участника, нам удастся всё это описать в отдельном повествовании. (см. воспоминания Осипова В.И. "Главное, - не забывать... Главное, - помнить..." *- прим.ред*.)

*23.01. Начало боевых действий против Ахмад Шаха. Развалили Ан-12 в Кандагаре. Официально: обстрел на выравнивании\*, отлетел хвост по 34 шпангоут, экипаж жив.*

Повторяю, что я сохранил текст заметок на полях с фотографической точностью, вплоть до пунктуации. Но за каждой из этих коротких записей стоит отдельная история, в большинстве трагическая. Например, начинать боевые действия против Ахмад Шаха в период интенсивного вывода войск через контролируемую им территорию (Панджшер, Чарикар, Саланг) было непростительной ошибкой нашего командования, принимавшего решение под давлением высшего руководства страны. Об этом упомянуто в других моих рассказах.

Одна из ярких иллюстраций общей наземной обстановки в Кандагаре - прямое попадание РС\*ом по самолёту Ан-12 на выравнивании - манёвре самолёта перед самой его посадкой с высоты 5-10 м и до касания колёсами земли. Достойно в высшей мере удивления, как в такой ситуации самолёт не развалился на пробеге на части и экипаж остался жив. Но тогда ни времени, ни возможностей на восстановление самолёта, а тем более на разбор причин происшествия просто не было. Мы на КП ВВС лишь принимали доклады об обстановке, на основании которых принимались решения о … продолжении помощи режиму Наджибуллы.

*24.01. Прекратили перевозки из -за обстрела Кандагара РСами, взорваны ранее завезенные боеприпасы (частью)*

*25.01. с 19 до 1.00 26.00 обстрел СО\*, РС. Прекратили перевозки боеприпасов. Стреляют по самолётам на выравнивании. Наличным составом обеспечить охранную зону не могут.*

Очевидно, речь идёт о прекращении перевозок боеприпасов с аэродрома Шинданд в период с 24 по 29 января в силу того, что боеприпасы на аэродроме просто были исчерпаны. С этого аэродрома дополнительно было выполнено ещё всего 2 рейса 27 и 30 января с боеприпасами, бензином и колёсами для БТРов. Это видно из таблицы, т.к. в эти же дни с аэр. Мары ОГ Володи Осипова принимала от двух до 24(!) бортов Ан-12 с сотнями тонн боеприпасов.

Между тем лётчики, летавшие с аэр. Мары, под обстрелами совершали действия на грани подвига.

*26.01. Выкатился в канаву в Кандагаре Ан-12, погнул винт, ушёл в Мары на 3х двигателях.*

Речь идёт об одном из 18 бортов с 10 тоннами боеприпасов на каждом, принятых и разгруженных в этот день. Этот самолёт после разгрузки под обстрелом из РСов взлетел на трёх двигателях!

*29.01. Дана команда на перебазирование передовых команд из Баграма 120, 378, 263, 262. В моё дежурство (с Тараненко )перевезли все передовые.*

*30.01. Перелёт боевого эшелона 263, 378, 120, 262. Пара 23 вернулась по неисправности в Баграм. Всю ночь ремонт. В 6.30. 1.02 ушли на Мары. Руководил Фёдор Перекрёстов. Сам с 25 чел. ушёл последним на Мазари Шариф.*

Речь идёт о выводе частей ВВС 40А из Баграма.

120 - 120 иап\* - истребительный авиационный полк на самолётах МиГ-23;

378 - 378 ошап - отдельный штурмовой авиационный полк на самолётах Су-25 (известных “Грачах”);

262 - отдельная вертолётная эскадрилья на вертолётах Ми-8МТ и Ми-24,

263 - отдельная разведывательная эскадрилья на самолётах разведчиках Су-17м3Р.

Интересно отметить самоотверженность инженеров, техников и механиков, устранивших ночью неисправность МиГ-23, что позволило не сорвать план вывода. Наверняка, работа выполнялась при дефиците личного состава и материально технических средств.

Федя Перекрёстов - полковник, инспектор ВВС 40А по фронтовой авиации. Отличный парень и надёжный боевой товарищ. По ходу боевых действий мы с ним много и плодотворно работали. После Афгана встречались в Москве в 1990 году на 1-ую годовщину вывода. Несколько лет были на связи. После выхода на пенсию он жил в Севастополе, к сожалению, сейчас связь утеряна.

*01.02.* *Перелёт 3,4/50; 1м на 24ке Голованов пропал в 21ч 05м (вылет в 20.10 ). До перелёта с 18.00 до 19.40 провёл операцию по эвакуации обо\* с Баграма (215 ) 4 Ан-12.*

Как звезда в конце существования коллапсирует до величины белого карлика, так в этих двух строках заключены события, которых хватило бы на сценарии двух полнометражных фильмов или на отдельные книги о событиях драматических и трагических, которых было , правда, немало за время афганской войны.

В первом случае речь идёт о выводе двух эскадрилий - 3-й и 4-й - 50 осап ("полтинника"). Первым на доразведку погоды по маршруту через Саланг на вертолёте Ми-24 пошёл командир полка полковник Голованов Александр Сергеевич, лётчик оператор ст. лейтенант Пешеходько Сергей. В условиях низкой облачности через час с небольшим полёта связь с экипажем пропала. Все попытки восстановить связь не привели к успеху. Экипаж пропал в горах Гиндукуша. Через своего приятеля, служившего во внешней разведке, я предпринял попытки что-то разузнать о месте падения, чтоб в оставшееся время попытаться организовать поиск и эвакуацию экипажа. Но, к сожалению, он ничем помочь не смог, в том числе и потому, что мы уже не могли выделить поисковых средств, что раньше неоднократно делали по заявкам этой службы. Вечная память ребятам!

Во втором случае говорится об эвакуации обо - отдельного батальона охраны с покинутого нашими войсками аэродрома Баграм. Этот эпизод нашёл отражение в моём рассказе “Вывод из Баграма”.

*2.02. Нет погоды, сидят 50 ( в полтиннике ), нет Ил-76.*

*3.02*. *Нет погоды в Кабуле. Перебазирование ОГ\* из Кандагара в Шинданд 135 чел 2 Ан-12 Шемякин, Захаренков. В 2.00 вышла 103 полным составом на Хайратон-Термез На её территории 2 (две)* *бригады гвардейцев РА.*

*В ночь с 3 на 4 в 2ч.30м вышла 103. Осталось в Кабуле 2 батальона, ВВС - 46 чел + 2 эск, 50. Ночью непр. стрельба. 2 батальона 1400 чел. Проблемы с продовольствием и размещением.*

2 и 3 февраля по погоде не принимали в Кабуле Ил-76 с мукой. Из текста следует, что лишь 3 февраля оперативная группа во главе с Осиповым вышла из Кандагара на Шинданд с последующим перебазированием в Кабул и далее в Союз на Ил-76, разгруженных в Кабуле. Важный момент - это вывод 103 вдд\* из Кабула, с которой, вероятно, ушёл и обо, выведенный накануне из Баграма. Так как дорога на Термез из Кабула одна, сейчас у меня возник вопрос: зачем было организовывать эвакуацию обо из Баграма воздушным путём, рискуя потерять личный состав и самолёты, если можно было присоединить батальон к выходившей 103 вдд? Но вопрос с постановкой запоздал как раз… на 34 года.

Что касается размещения и питания указанного личного состава, насколько помнится, особых проблем не было, т.к. Пересылка и близлежащие модули "полтинника" имели достаточно места для бойцов, а продовольствия, как оказалось, даже вплоть до нашего выхода 14 февраля на Пересылке были полные склады.

*4.02.* *Есть погода. На плане 20 Ил-76. Пришло 23, в т.ч. 19 - мука, 1 - р/ст, 1 - колёса Ан-12, 1 - продовольствие, 1 - бензин для Варенникова*

*5.02. 1я колонна 5 - Шинданд - КМ. В 50ке - партизанщина. Несколько десятков лётчиков и техников, вокруг афганцы, все модуля разграблены. В 50ке нет ни воды, ни света. Лётчики нервничают - улетать. Командующий - в 19.30.*

*Доразведка в Пули -Хумри 10/1200 (облачность 10 баллов, нижний край 1200 м). Накал нарастает. Наконец, в 21.22 пошли. Один за другим 6х8, 10х24. В 0.15 вырубился ЗАС. Только через РТ\*. Остался один Грачев Ан-12. Сейчас запустится и уйдёт. В Кабуле останется только наша группа, 2 батальона (500 чел) + наша группа 45 чел*

Хочу ещё раз заметить, что есть только единственный способ комментировать эти сжатые, отрывистые, незаконченные, а местами грамматически непоследовательные строки - полагаться на мою память, прикрытую вуалью времени длиной в 34 года. И несмотря на то, что записи велись на протяжении разного времени суток в условиях непрекращающихся полётов, перелётов боевых эшелонов, различных происшествий, а также хронического желания спать, за достоверность основных содержания записей “на полях” готов ручаться и по сей день.

Так, чуть погода позволила, пошли борта с мукой из Ферганы, Чимкента и Ташкента. За два дня в Кабул доставлено 825 тонн муки. Одна интересная деталь: из бесед с летчиками прибывающих бортов, в магазинах Туркмении, Узбекистана и Киргизии муки не купить, жёсткий дефицит. Вот такой ценой мы тогда выполняли свои обязательства перед союзниками. К слову, сравнить, как бывшие, да и не только бывшие, союзники ведут себя в подобных ситуациях по отношению к России в наши дни.

Заметка о колёсах для Ан-12х говорит об интенсивности работы 1-й эскадрильи "полтинника" в оставшиеся дни. Не оставлялись без внимания и вопросы снабжения продовольствием оставшегося контингента, а что касается “*бензина для Варенникова*”, имеется в виду острейшая нехватка ГСМ вообще в Кабуле, а этот бензин, скорее всего, и солярка, и автомасла, предназначались как для группы Варенникова, так и для Советского посольства.

Обращает на себя внимание заметка, что в "полтиннике" партизанщина, разграблены все казармы, нет ни воды, ни света, лётчики и техники как на иголках с одним желанием: поскорее улететь. Вряд ли у кого возникнет вопрос, почему всему этому хаосу нельзя было организовать противодействия. Ответ на поверхности: не было сил, да и желания затевать разборки буквально перед запуском двигателей для ухода. Всякий, бывший там, может подтвердить повадки местного контингента, способного на хитрые и коварные действия. Несмотря на всё это из записи видно, что Командующий распорядился выход начать в 19.30. Группа выходила на Пули-Хумри, но фактически, по погоде, лётный эшелон пошёл лишь в 21.22.

Далее отмечено, что 5 мсд\*, дислоцировавшаяся в Шинданде, вышла колонной на Союз через Герат, Кушку, Тарагунди в Калай Мор. Эту колонну возглавлял первый зам. Командующего 40А генерал Пищев Н.П. и, как известно, последний солдат из этой колонны пересёк границу также 15 февраля 1989 года. Здесь больше ничего об этом не сказано, но, разумеется, весь маршрут колонны во всё время её передвижения непрерывно был на контроле штаба 40А и КП ВВС. Со стороны ВВС 40А во все части дивизии были выделены ГБУ\* для осуществления взаимодействия войск на маршруте с силами прикрытия фронтовой и армейской авиации, работавшими по графику и, в случае необходимости, по вызову с аэродромов Туркестанского военного округа. Задолго до начала движения колонн по этому западному маршруту, а также и по восточному из Кабула на Термез через Чарикарскую зелёнку, Джабаль - Уссарадж, Баграм, перевал Саланг, Пули-Хумри, Ташкурган, Хайратон на Термез была проделана большая работа по распределению групп боевого управления и многочисленных авианаводчиков по блокам, постам, по частям и подразделениям с указанными выше задачами. Притом, насколько помню, вариантов было несколько, в зависимости от реально меняющейся обстановки и наличия офицеров боевого управления (авианаводчиков), так как к этому времени значительная часть из них вышла в Союз с частями из таких гарнизонов, как Джелалабад, Асадабад, Кандагар, Лашкаргах, Газни, Гардез, Шахджой, Фарахруд и др. В моём блокноте, к счастью, обнаружились эти варианты, один из которых позвольте представить здесь, как иллюстрацию непростой и тщательно продуманной всесторонней подготовки к выводу войск, если у кого из читателей может сложиться мнение, что, мол, миссия окончена и осталось всего - ничего, построиться и выйти. Покажу только небольшой фрагмент здесь, хотя по праву он должен был быть полностью показан в очерке “Авианаводчики”. Но, так уж сложилось.

*План выхода на блоки*

*Баграм*

*2.01 выход на блоки 345пдп\**

*1/345 м-р Котляр Маяк -1 12.02*

*2/345 ст. л-т Шаповалов Маяк - 2 12.02*

*3/345 к - н Красуленков Маяк - 3 12.02*

*4.01*

*762 орвб ст. л - т Заводевкин Виза 7.01*

*13.01*

*тыл 108 мсд, 177 спн ст. л - т Комок Руно 16.01*

*25.01*

*177 спн ст. л - т Христюк Урал 28.01*

*28.01 НЭ ВВС м - р Зарубин Гора 1 бтр 31.01*

В таком порядке были расписаны и расставлены все авианаводчики на все блоки по западному и восточному направлениям для всех частей и подразделений от батальона и выше, с указанием позывных, дат постановки и снятия с блоков, а также всех необходимых данных для связи со старшими колонн и с авиацией поддержки и прикрытия. Всего на каждом из 67 блоков находилось по одному авианаводчику. Выше показано всего 7 блоков. Весьма вероятно, что среди читателей мало найдётся любителей читать незнакомые фамилии, наименования частей, позывных и мест расстановки авианаводчиков. Это, как если бы вам предложили, например, читать телефонный справочник. Но для тех, кто там был, это может не только всколыхнуть воспоминания, а и душу растревожить. И хотя каждый авианаводчик находился на блоках с несколькими бойцами выводимых подразделений, отдадим должное признание их мужеству и доблести находиться там в полной экипировке и в постоянной готовности к осуществлению взаимодействия с авиацией в интересах выводимых колонн. Притом, что всё происходило зимой, в горах, при постоянном риске огневого противодействия со стороны душманов. Тех же, кто же заинтересуется всеми вариантами и полными списками, добро пожаловать на связь: pavel.vinokurov@gmail.com

**Обратная сторона миллиметровки, не разлинованная под график приёма бортов.**

*6.02. Сегодня лёг в 2.00. Выпускал 16 вертолётов 50 осап. В 6.00 звонок со “Спарки” (КП ВВС Найбабад). Утром ребята сказали, что во “Времени” объявили, что последний сов. солдат покинул Кабул. А мы - 512 чел? Очередное подтверждение, что политика и действительность - вещи, часто несовместные. Сегодня в “Правде” целая статья того же содержания.*

*Идёт непрерывным потоком мука. В день принимаем до 400 тонн, потребность Кабула суточная в муке - 450 т (по данным генерального директора Af Sotra - Афганско-Советская транспортная компания). Сверху возникла идея дополнительно из Маров возить муку (всего 700 т) ночью. Это бред, афганцы разгружать не будут, а как обеспечить безопасность, когда и днём на стоянке, как в Одессе на привозе. Предложил нач. ВОСО\* ТуркВО\* принимать днём на освободившуюся полковую стоянку. Поехал проверил - можно 24 Ан-12. По докладу ген.л-та Богданова сегодня в 15.00 ожидать обстрел РС\*. Спрашиваю, будем принимать Илы. Ответ - по плану. 1е РСы в р-не СЗ\* (северная заправка) 17, 18а*

*14.45. Из 6 дизелей в 103й вдд: 3 выведено из строя, 3 афганцы не обслуживают (нет солярки); один наш ДГА-200 - накрылся водяной насос. Сидим без света и воды с 14.00. С Мазари Шариф в 18.30 выходит Ан-26 Данилов с насосом. Перевезено: 16 Ил-76 муки 400 тонн, средства связи для РА. Итого 4875 тонн.*

Текст ясен почти весь, без комментариев. В 2 ночи лёг после выпуска вертолётов. Никаких временных перерывов в сутках со сбросом на человеческий фактор. Критерий один: есть погода или не препятствует обстановка - вперёд, на север. В 6.00 уже на связи с командным пунктом, где узнаю из наших центральных СМИ, что нас уже нет в Кабуле. А между тем, нам оставалось ещё 8(!) дней. Ну, и с общей наземной обстановкой всё ясно: “духи” обстреливают РСами с разной интенсивностью. Лишь один короткий штрих: на мой вопрос, принимать ли Илы во время обстрелов РСами, большой начальник не взял на себя ответственность на прекращение приёма бортов, что ещё раз подчёркивает важность выполняемой задачи и отношение Союза к своим договорам. Что касается условий нашей работы, то заметка с дизелями говорит сама за себя. Но, оперативно реагировали, не паниковали, оперативно выходили из затруднений. Благо, что средства связи не подводили, хотя и были случаи, когда связь с центром в Найбабаде обеспечивалась исключительно ретрансляторами: самолётами или вертолётами, находившимися в это время в воздухе.

*7.02.89 20 Ил-76 + 10 Ан-12 (с Маров) итого 500+90 = 590 тонн. Всего 5465 тонн*

*Ночью морозы до 15 град. Для Кабула удивительно. В городе холод, голод (нет хлеба). У нас в городке почти каждый вечер нет воды и света. Дал команду Долгову (нач. КЭЧ\*) перейти на свой дизель и своё обеспечение водой (2 водовозки). В 20.30 прилетел ген.-полковник Гареев (заменщик Варенникова).*

34 года - вполне достаточный срок, для того, чтоб многое вылетело из памяти, притом не только деталей, но и целых событий. В который раз с благодарностью должен отозваться об этих для меня ценных записях, позволяющих оживить в памяти события и их участников, многие из которых, увы, уже не смогут ни подтвердить, ни возразить нам, ещё вспоминающим о них. Некоторые детали записей уже и для меня, писавшего тогда эти строки, читаются, как увлекательный и напряжённый сюжет повествования о людях, попавших таки в порядочную переделку. Ночью, в мороз, без света и воды, под частыми обстрелами из РСов и артиллерии заниматься не только вопросами приёма и выпуска большегрузов, но и не очень свойственными авиационному человеку распоряжениями хозяйственного свойства. Впрочем, обстановка заставила.

*8.02.89. Совпадение, осталось до 15.02 7 дней. Сегодня в 4.20 разбудили со “Спарки”: в готовность ПСО\* для Су-24 в район Джелалабада. Выхожу на “Спарку”, Щербинину: на х@я нам Джелалабад. Он: я и сам не знаю.*

*Принято 20 Ил-76 + 12 Ан-12 с мукой. Возят с Чимкента и Ташкента, в Фергане муки нет. В 15.34 обстрел 4 РС. Легли: 3 - севернее точки, 1 - южнее. Пристреливаются, вилка. Сегодня ждал с Ташкента посла - Воронцова. Везёт его всё тот же Ан-26 (Афанасьев ).*

*Муки за 8.02 620 тонн, всего 6085 тонн.*

*Сел Воронцов в 20.50*

*Морозы в Кабуле ночью до 15, утром 10 - 8.*

*Днём понаехало корреспондентов со всех стран. Ген. л-т Богданов (зам. Варенникова) поставил задачу заняться ими. Занимался часа 1,5. 2 женщины, замёрзли. Предложил чай, зашло человек 5 мужиков. С ними хряснули по 100 шила.*

Найбабад, расположенный невдалеке от Мазари-Шарифа и Ташкургана (15км с-в от первого и 10км с-з от второго), был как нельзя более удачно выбран как место дислокации штабов 40А и ВВС и находившихся при них частей. Оттуда, кстати, и до Термеза, конечной точки маршрута выводимой из Афгана колонны советских войск, порядка 50км по относительно ровной и малозаселённой местности. В Мазари-Шарифе приземлялись большегрузы, а в Ташкургане отличные площадки для вертолётов. Это давало возможность бесперебойного материального снабжения всей оперативной группы транспортной авиацией, а также прикрытия с воздуха колонн вертолётами на всём протяжении маршрута от Саланга и до Термеза.

Упомянутый Щербинин - начальник штаба ВВС 40А Володя Щербинин, у которого я в характерной русской манере, выражающей в данном случае крайнюю степень удивления, и спросил-таки, какая такая в районе Джелалабада может быть работа Су-24, для которой я должен посадить в готовность ПСО (поисково-спасательное обеспечение). На что, как и ожидалось, Володя ответа не знал. Сейчас можно предположить, что это один из вариантов неизвестных нам операций и услужливых игр в угоду и по заказу Наджибуллы, именно в дни проводки колонн через районы ответственности Ахмад Шаха. Из той же серии, кстати, и идея в период вывода наших колонн бомбить дислоцированные в Панджшере его же бандформирования. Где-то я уже упоминал о неблаговидной роли во всём этом печально известного нашего министра иностранных дел Шеварднадзе.

Упоминается здесь о Воронцове - советском после в Афганистане, который уже через неделю вместе с нами покинул Кабул, об этом написано в рассказе “Вывод из Кабула”.

Запись о корреспондентах проливает дополнительный свет на описанный мной в упомянутом рассказе эпизод прессконференции. Действительно, было на аэродроме довольно морозно, и в литерном домике, где проходило мероприятие, пришлось отпаивать девочек горячим чаем, а с мужиками пришлось согреваться спиртом, за неимением виски или бренди, да и просто водки. Что поделать… таковы законы гостеприимства. Для тех, кто не читал упомянутого рассказа замечу, что пишущая братия из ряда, как сейчас сказали бы, недружественных нам стран, появилась через день после того, как в наших центральных СМИ объявили, что последний советский солдат покинул Кабул. И у них было основание сомневаться, наблюдая непрерывный поток самолётов с советскими звёздами на хвостах и множество солдат на аэродроме и вокруг него. Отсюда и разговор с генералом Богдановым по поручению Варенникова.

Мука шла плотным потоком, а заметка, что в Фергане муки нет, косвенно показывает, что ради помощи нашим друзьям мы основательно подчищали наши закрома, вероятно и в ущерб местным туркестанцам.

*9.02.89. сегодня прибыло 12 Ил-76, 12 Ан-12 с мукой 460 тонн Всего 6545 тонн. Приезжал Попко* - *отправил ГАЗ-66 на Ташкент, встречает Щапин. Приезжал Евдокимов Дима на лендровере, дал ему две бочки керосина. В городе нет ни продовольствия, ни топлива. Последние 80 машин 108мсд пересекли Саланг. Всё, дорога в руках Ахмад Шаха. С нашим уходом Кабул он задавит. Самолётами не прокормить и летать они после 15го не будут. Кто будет принимать, кто прикрывать? Сейчас наша задача - убрать нашу группу в Союз.*

В этом эпизоде за 9 февраля обращают на себя внимание фамилия офицера ВВС ТуркВО Щапина. Представители 73ВА постоянно находились при ВВС 40А, выполняя поставленные штабом воздушной армии задачи. Об одной из таких задач, выпуске 4-х Ан-12 из Баграма, упомянуто в рассказе “Вывод из Баграма”, где выпускающим и был как раз Коля Щапин, полковник, инспектор 73ВА. Володя Попко был представителем советского торгпредства.

А вот упомянутый Дима Евдокимов по-хорошему заслуживает отдельного рассказа, который, возможно, и созреет со временем. В нём речь пойдёт об аппарате советников нашего посольства и офицерах спецслужб, одним из которых и был Дима. И те, и другие нуждались в нашей помощи и содействии, они часто обращались ко мне по поводу выделения транспортных самолётов и вертолётов для выполнения “специфических” задач. Дима при мне получил полковника и мы обмывали звание у него на квартире в Кабуле. Никогда не вникал в характер его работы, хотя в общих чертах знал, чем он занимается также и по характеру его заявок на выделение вертолётов для выполнение заданий его группы. Именно к нему я и обратился 31 января с просьбой найти пропавший в Панджшере Ми-24 с экипажем командира “полтинника” Саши Голованова, но тогда объективно он ничем не смог помочь.

После выхода хвоста колонны 108мсд через Саланг фактически вся дорога оказалась в руках Ахмад Шаха. Далее следует, если набраться нахальства сказать, мой философско-пророческий пассажик насчёт будущего режима в Кабуле и перспектив оказания материальной помощи режиму Наджибуллы. Разумеется, как советский полковник и верный сын партии и в страшном сне не мог я себе представить развала СССР и последующих за тем трагических событий для всех республик Союза, что, якобы, могло лечь в основу для каких-либо предсказаний. Кстати, современный читатель логично может задать вопрос: какой партии верный сын? В СССР была одна партия, членом которой быть было почётно и, в высшей степени, ответственно - это КПСС - коммунистическая партия Советского Союза. В скором времени после выхода войск из РА для миллионов её членов было величайшим разочарованием и личной драмой начавшийся по вине высшего руководства её распад и, как следствие, развал СССР. Но это не тема нашего повествования. Итак, мой прогноз базировался на прагматическом расчёте соответствия реальной потребности и имеющихся возможностей нашей транспортной авиации, а также, исходя уже из солидного опыта напряжённой работы по организации, управлению и практической реализации доставки продовольствия и вооружения в больших количествах воздушным путём. Притом ещё и ожидании минимальных возможностей армии ДРА в грядущих условиях обеспечить охрану аэродромов и противовоздушную оборону прилегающей территории. Это, конечно, с учётом логично прогнозируемых действий Ахмат Шаха сразу вслед за нашим выходом.

*10.02.89 Подлежит убытию из Кабула (крайние)*

*На Ил - 76:*

*1357обо 204 человека*

*3/357пдп 275 человек*

*ВВС 25 человек*

*Управление 9 человек*

*Лётный эшелон 2 х 8 + 4 х 24 = 14 человек*

*Ан-26 8 человек*

*Всего 22 человека*

*2 х ГАЗ 66 + 2 прицепа - 2 х Ил-76*

*ЗиЛ-131\*, Урал - 2 х Ил-76*

*Мука: 12 Ил-76 + 16 Ан-12 всего 470 тонн*

*Всего 7015 тонн*

Видно, что в этот день пришло 28 бортов с мукой. Особых событий не отмечено. Так как в авиации не любят слово “последние”, как видно, у меня написано “*крайние*”, имея в виду остаток личного состава, подлежащего убытию из Кабула ночью 14 февраля. Получилось 513 человек.

*11.02.89.*

*2х Ил-76 + 7х Ан-12*

*120 тонн*

*7135 тонн*

*Перелёт 4х 24 + 2х 8 Кабул-Кокайды. Начало 23.00.*

*Сегодня проводил совещание Варенников. Отстояли не снимать внешнее кольцо застав. Решили: всех оставить, уход 14 или 15.02. Оставляется с 13 на 14 2х Ил-76 на ночь или 1х Ил-76 + 2х Ан-12. 2й вариант - увезти всю технику (“Космос” и т.д. ) на 4х Ил-76. Перегнали все вертолёты в Кокайды и вовремя это сделали. ТЗ сломал обтекатель Ан-26 Ном. 457 (Афанасьев). Срочно из Ташкента привезли обтекатель на Ан-12, который ушёл с командой выпуска через Кокайды на Ташкент. Увёз всех ИТС\* и тыловиков.*

Из этого короткого текста следует, что оставшийся командный состав беспокоят вопросы безопасности приёма бортов в оставшиеся считанные дни, какие-либо потери были бы неприемлемы не только для нас, что безусловно принимается в лётной среде, но и для высшего руководства страны. Отсюда и совещание у Варенникова и решение оставить солдат внешнего кольца застав для предотвращения возможных атак аэродрома душманами. Второй вопрос - порядок вывода оставшейся техники и личного состава. Вопрос весьма важный, от его решения зависело выполнение задачи эвакуации секретной техники, работавшей со спутниками и проходившей у нас испытания. Но во главу угла конечно же ставилась эвакуация личного состава. Сейчас уже невозможно установить, сколько бортов Ил-76 было в наличии на 11 февраля, но, судя по рассматриваемым вариантам, - в обрез. Кроме того, погода была, что называется, на пределе. Помнится, на случай нехватки бортов для личного состава с учётом экстра важной техники, у меня была мысль демонтировать секретные блоки для вывоза, а ЗиЛы и ГАЗоны оставить на аэродроме, как мы оставили многие сотни авто- и бронетехники. Но в реальности, как это в жизни и случается, ни один из вариантов не пришлось выполнять в задуманной версии, что и было частью освещено в рассказе “Вывод из Кабула”. И что подтверждается дальнейшими записями на этом старом листе миллиметровки. Не обошлось и без наземного происшествия, в результате которого пришлось срочно менять обтекатель Ан-26. Кстати, это, так называемый, литерный борт Громова, находящегося в описываемое время в Найбабаде в полной готовности пересечь афганскую границу в 10.00 15 февраля в Термезе. Борт был оставлен в Кабуле в распоряжение Варенникова и происшедший за три дня до планируемого выхода казус был, что называется, на грани фола. Случись он двумя днями позднее, не берусь даже фантазировать на эту тему. Тем более, что погода могла бы и не позволить Ан-12му привезти новый обтекатель до утра 15 февраля. Но фарт был на нашей стороне.

*12.02.89. Накал ожидания растёт. Когда отсюда улетим - вопрос ко мне и Сардачуку. Спрашивают офицеры и солдаты. Сегодня с утра нет погоды. С 9 часов пошёл снег. Низкая облачность. С небольшими перерывами целый день снег. Самолёты не принимаем. Приехали машины Af Sotra. Приехал зам. президента Af Sotra (президент Юсуф Зак). Просил сколько-нибудь бензина (в баке 3 л). Рассказывает, в городе нет бензина (1 литр - 150 афганей и то тяжело достать); хлеб подорожал впятеро (лепёшка 40 афганей, раньше - 8 афганей); получки служащего 2500 хватает на 8 кг сахара. Жена и дети в Союзе (Одесса, Гомель). Целый день приезжают генералы из группы Гареева по вопросам передачи застав, топлива, продовольствия (в том числе и себе). В 17.30 что-то бухнуло на складе боеприпасов в 1,5 км западнее нашей пересылки. Склад забит РС, выстрелами БМ\* и др. Если рванёт, от пересылки мало останется. День на исходе. Завтра к 10 утра обещают погоду. Пойдут самолёты с мукой. Приехал Евдокимов, говорит канистра бензина стоит 7500 афганей, т.е. 3 получки служащего. Пока дорога Хайратон-Кабул не работает, нет поступлений топлива и продовольствия по дороге.*

Хотя в этом эпизоде говорится не очень много о военной обстановке, но, по моему мнению, это один из самых выразительных и увлекательных эпизодов для любителей исторических исследований. И в самом деле, кто сможет сейчас рассказать об обстановке и жизни населения Афганистана, в частности в Кабуле, накануне нашего ухода? Так как сейчас мне не удалось найти в Интернете курс афгани к доллару в 1989 году, то количественных определений состояния цен на продукты питания и топливо для транспорта сделать практически не представляется возможным. Можно дать лишь качественные и то весьма относительные оценки положения населения в столице, а тем более в провинциях. Упоминание же о том, что хлеб подорожал в 8 раз может служить приблизительным индексом подорожания на всё остальное. И это не может рассматриваться, как преувеличение, так как на получку служащего можно было купить лишь 8кг сахара. Приведенные Евдокимовым и чиновником Аф Сотра цены на бензин разнятся более, чем вдвое, но в такой обстановке в Кабуле это может только подтвердить истинность каждого из них: город огромный и у каждого из них свои точки в условиях, близких к товарному коллапсу. Но по любому, у того же служащего по самой “дешёвке” получки не хватило бы на одну канистру бензина. Отсюда и нет вопросов к пчелиному рою соискателей материальных благ в районе Пересылки, где мы и находились. Речь идёт о тех немногочисленных, можно даже сказать, избранных счастливцах, которые имели доступ на территорию аэродрома сквозь бесчисленные заставы, посты и шлагбаумы. В такой обстановке не вызывает удивления и действия тех, кто был несоизмеримо далёк от доступа к источнику этих самых материальных благ. Что же им оставалось делать? Они точно знали что. Попытка взорвать склад с боеприпасами с тысячами РСов и выстрелов к БМ - самый вероятный ответ на этот вопрос. И если бы тогда госпожа удача не была к нам столь любезна, то не берусь оценить в процентах, сколько бы осталось от Пересылки и её обитателей. Напомню, что все оставшиеся офицеры и солдаты в Кабуле сосредоточились именно там. Потому что только на Пересылке в описываемое время было сыто и светло. Кстати, и центральная стоянка с готовыми к убытию Ил-76ми находилась в какой-нибудь сотне метров от той же Пересылки, где, и квартировался лётный состав этих исполинов. Учитывая всю сумму этих мрачных факторов, оставим сатанинские прогнозы сослагательного наклонения любителям апокалиптических сценариев, а вернёмся-ка лучше к теме.

В начале цитаты сказано, что накал растёт и солдаты и офицеры спрашивают у меня и Сардачука один и тот же вопрос - когда улетим. Каждый из них, конечно же, одинаково хорошо знал официальную дату выхода, но все были настолько объяты горячим желанием возвращения на Родину, что настойчивость их обращений казалось бы готова была материализовать эту свою энергию, чтобы сжать время. И зная, что мы с Сардачуком находимся в капитанской рубке корабля по курсу в Союз, весь поток своего пламенного желания они фокусировали на нас, как будто мы могли и временем управлять. Да и мы с Сардачуком находились в такой же эмоциональной кондиции.

На пересылке было два начальника: подполковник Сардачук (имени его не помню) был старшим всего оставшегося личного состава от батальона охраны и от парашютно-десантного полка, и я - ответственный за воздушный эшелон вывода кабульского гарнизона, а также старший личного состава ВВС. От Сардачука у меня остался автограф на оперативной карте обороны аэродрома Кабул от 14.02.1989 года, с добрыми пожеланиями и надеждой на встречу.

*13.02.89, понедельник. Сегодня на плане 6 Ил-76 + 13 Ан-12 с мукой в том числе 1 Ил-76 с ГСМ (для группы Гареева). Завтра нужно вывезти два ГАЗ-66 с двумя одноосными прицепами + ЗиЛ-131 (“Космос”) и 448 человек личного состава. Передаём в посольство 50 АКС\*, 2 БТР и 1 БМП\* (с экипажем 3 человека). Нужны солдаты-добровольцы. Кто останется, чьей маме ждать подарки?*

*Муки: 12 Ан-12 + 5 Ил-76 260 тонн. Всего 7395 тонн. В течении дня приходили Евдокимов, Попко, Серов. Всем подготовил и отгрузил сухпай, мясные консервы, банки с капустой и огурцами. Попко попросил отправить одного из торгпредства. Принесли 2 бутылки водки, 0,75 столичной и 0,5 монгольской. Поужинали, выпили за вывод.*

*Разыграли кино: “Последний солдат из РА”. Понаехало опять корреспондентов, снимали 15 бойцов, покидающих “последними” РА. Нас осталось всего 435.*

*Так как в шоу “последний солдат” забрали всех водителей БМП, то на 14.02 мы оставались почти безоружны. Комбат в тревоге, спрашивает, что делать. Шоу на 14.00 13.02. В 13.30 звоню Варенникову, предлагаю: всё идёт по сценарию, самолёт взлетает, корреспонденты уезжают, я держу Ан-12 0,5 часа в воздухе и сажаю обратно в Кабул, забираю бойцов. Он немного помолчал, потом сказал, мол, поздно, нужно было думать раньше, обойдёмся оставшимися водителями. Его можно понять, вдруг бы корреспонденты пронюхали, скандал.*

Продолжились перевозки муки после вчерашней непогоды. Казалось бы, что особенного, рутинная работа. Но наблюдательный читатель обратит своё внимание на немаловажный факт, кардинально отличающий обстановку от той, которую и так не назовёшь обычной. Заключается она в том, что 11 февраля ушли вертушки, которые и были оставлены главным образом для прикрытия нижнего эшелона самолётов от обстрелов ПЗРК “Стингер”, РСами и крупнокалиберными пулемётами на крайнем этапе полёта - на выравнивании. Сказано “*главным образом*”, потому что они ещё выполняли задачу прикрытия взлёта и посадки литерных бортов, а риск оставался на высоком уровне, учитывая постоянные обстрелы аэродрома. Вспомним, кстати, описанные выше потери двух транспортных самолётов именно у самой земли при перевозках в Кандагаре. Допустить такое за день до эвакуации значило подвергнуть всю операцию вывода, то есть вывода в указанные правительством сроки, на грань провала. Что же было предпринято теми, в компетенции которых было решение дружеских поставок продовольствия? А ничего. В который раз можем наблюдать подтверждение высказанной мысли о добросовестности и порядочности советского руководства к взятым обязательствам, даже несмотря на высокие риски потерь своих граждан и техники. Не видите ли прямой преемственности в этих действиях и теперешнего российского руководства? Это не комплимент и не похвала, это - констатация факта; сравните сплошь и рядом действия многих известных стран сегодня, когда риску подвергаются даже не соотечественники, а всего лишь гешефт. Почти всегда перевес бывает в его сторону. Порядочность вот эта - в крови что ли она у нас, в генах ли? Сколько претерпевала Русь-матушка, а теперь и Россия и ради сохранения внешних республик Союза, и ради исполнения взятых договоров по всему свету часто в ущерб себе, но чтобы сохранить лицо, или, на теперешний момент, имидж. Изменилось ли что за 200 лет со времён Грибоедова, у которого Фамусов сказал: “ …что станет говорить княгиня Марья Алексевна!” Есть обнадёживающие признаки того, что что-то потихоньку меняется, и Россия уже не боится поворачиваться своим давно уже отнюдь не голым задом к дряхлеющей старой деве, гуляющей на ревматических ходулях по выложенным российским асфальтом дорожкам Европарка под руку с дядей Сэмом.

Есть смысл прокомментировать ещё пару моментов. При передаче боевой техники нашему посольству встал вопрос и об экипажах для них. Для каждой из них положен экипаж из трёх человек. 2 БТР и 1 БМП - итого девять бойцов. Вероятно, этот вопрос решался через Сардачука с Варенниковым. Замечу лишь, что вопрос, скорей всего, решился положительно и, по моему мнению, без особой обиды для солдат. Во-первых, бойцы получали в Афгане что-то не больше 15 чеков в месяц. А здесь они попадали в распоряжение и юрисдикцию нашего посольства со всеми соответствующими довольствиями. И, кроме того, после нашего вывода вплоть до падения режима Наджибуллы, насколько известно, обстановка вокруг посольства оставалась относительно стабильной. Поэтому мою горестно-ироничную фразу насчёт “*чьей маме ждать подарки?”* сейчас я мог бы отозвать, но, что написано, то написано. Карандаш бежал вслед за поступающей информацией.

О Евдокимове Диме уже упоминалось, Володя Попко - представитель нашего торгпредства, а Юра Серов был до Афгана начальник РЦ УВД\* в Домодедово, а здесь руководителем полётов советского сектора в международном аэропорту Кабула. Кстати, он и выпускал наши крайние четыре Ил-76. С ними приходилось часто и плотно взаимодействовать и, по-приятельски, я не мог в этот момент не подкинуть им харчей под завязку, что было совершенно не в тягость, так как сразу после того, как 14 февраля за нами захлопнулся шлагбаум Пересылки, на ней остались полные склады с продовольствием, доступ к которым перешёл к новым хозяевам.

Да, и ещё про “*кино с последними солдатами, покидающими ДРА”.*

Дело было 34 года назад и точный замысел сценария маловероятно восстановить без ущерба, но не погрешить против истины можно. Анализ записи показывает, что по плану некоторых бойцов отправляли в Союз с попутными разгруженными бортами, которые приходили с мукой. Один из Ан-12 и был выбран для шоу. В него и должны были заходить отобранные для этого водители БМП. А так как команды для убытия, за которые комбат отвечал головой, были сформированы, то понятна его головная боль в административном смысле, так как с отлётом солдат надо было снова менять списки убытия и т.п. Очевидно, что мы договорились с комбатом, что я проверну сценарий со взлётом самолёта и последующей его посадкой после получасового “висения” над точкой и бойцы вернутся в подразделение, что вытекает из моего предложения Варенникову. Но генерал принял мудрое решение и шоу получилось настоящим, то есть бойцы улетели на Ан-12 в Союз. Со списками личного состава, а также с оставшимися водителями боевых машин, судя по успешному уходу Ил-76 на следующий день, комбат действительно как-то обошёлся. В итоге журналисты после вылета самолёта разошлись в полном удовлетворении к нашей обоюдной пользе: мир получил информацию об убытии “последнего солдата из Афганистана”, а мы освободились от назойливого их стремления попасть на аэродром на следующий день, так как 14 февраля на всей территории "полтинника" был введён особый режим и проникнуть на стоянку для съёмок представлялось нереальным. Тем более, что в одном из самолётов убывали Советский посол в Афганистане Юлий Воронцов и генерал армии Валентин Варенников.

Как показало время, такие наши строгие, “недемократические” меры оправдались в исторической перспективе по сравнению с последующими подобными ситуациями в странах с устойчивыми либерально-демократическими заморочками. При взлёте нашей группы самолётов никто из местных жителей не взбирался на их крылья и не выпадал из колёсных ниш с высоты в сотню метров на землю, как это случилось 33 года спустя с самолётом С-17 ВВС США. К слову, с той же взлётной полосы того же аэропорта Кабул. Разные подходы - разные результаты.

*14.02.89 По нашим подсчётам последний день в РА. С утра приехал Ляховский (поручик Варенникова): как будем выходить. Рассказал ему замысел для доклада Варенникову:*

*4 Ил-76, в том числе Система “Космос” + 3/345пдп*

*1й Грязнов 2 ГАЗ-66 с полуприцепами + 100 бойцов*

*2й Устюжанцев 1 ЗиЛ 131 + 113 бойцов*

*3й Бородюн 50 наших + 25 группа Варенникова, Воронцов - посол*

*4й Вахрушев 170 человек обо - на Мазари Шариф.*

*1й взлёт в 18.40 и уход на Фергану*

*2й взлёт 18.50, набор 350 над точкой с задачей прикрыть взлёт 3го и 4го и по моей команде (по обстановке) посадка с десантом обратно в Кабул.*

*3й взлёт в 19.00, уход на Ташкент на 310*

*4й прикрывает на земле взлёт 3го (основного - по пассажирам) и взлёт в 19.10. На него загружаются 150 человек, 20 - оцепление вокруг самолётов и наблюдение за взлётом. Решил взлёт с ОПК\* 105град, в случае, если с основным ПК\* нас бы ждали с ПЗРК.*

Следующая запись была добавлена уже в Ташкенте

*Тактика оправдалась. При взлёте 4й доложил, что был пуск. Включил отстрел ЛО\*. Слава Богу, все ушли. Взлёт в полной темноте, пересекли госграницу, включили свет: шампанское, коньяк, водка.*

**Конец записей на миллиметровке.**

Эта короткая запись содержит в себе информацию о времени и порядке вывода оставшегося контингента и техники, и, хотя и лаконична, но вполне информативна и не требовала бы дополнительных пояснений. И что, по-моему, исключительно важно, в записях сохранились фамилии командиров всех четырёх Ил-76, что открывает надежду на то, что пацаны возможно откликнутся и смогут сказать своё слово.

Но, как и всё в этой жизни, а тем более в авиации да ещё и в условиях ведения боевых, события разворачивались не совсем так, как планировались. И корректировку вводили условия, в которых эти события протекали. В моём рассказе “Вывод из Кабула” есть описание этого эпизода, в деталях несколько отличного от представленного здесь. Как указано в начале этого повествования, я действительно за более, чем 34 года не разворачивал и не читал записей с этой миллиметровки, что видно по отсутствию многих важных деталей и подробностей в рассказе “Вывод из Кабула”, который писался по памяти.

После того, как ушёл Ляховский для доклада Варенникову плана вывода, было ещё два совещания. На первом были офицеры, причастные к организации сбора всего личного состава срочной службы и прапорщиков и порядка построения колонн и загрузки на конкретные борта, а также время и порядок загрузки машин с аппаратурой “Космос”. Всё, до детальных подробностей и выяснения всех возникающих мелочей. Кстати, все присутствующие офицеры оставили свои автографы со своими пожеланиями на моей оперативной карте охраны и обороны аэродрома Кабул. В числе немногочисленных бумаг эта карта хранится у меня в афганской папке и, кто знает, не послужит ли она сюжетом для какой-нибудь заметки.

Затем, отпустив всех, я оставил Юру Серова, который должен был руководить выпуском самолётов, вызвал командиров четырёх Ил-76 и провёл второе совещание.

Нас было шестеро. Вопрос один: порядок взлёта и ухода в Союз. Выслушав имеющийся план, лётчики, переговорив между собой, высказали существенные и ценные соображения, которые на практике и были выполнены. Особенности действий в подобных ситуациях они, имея богатый опыт полётов в неспокойные точки по всему миру, конечно, понимали гораздо лучше планирующих начальников. И мне лишь надо было разумно принять точку зрения профессионалов, а не упорствовать на плане, доведённом до Варенникова. Тем более, что при любом плане цель была одна - безопасный уход. Итак, лётчики посчитали имеющийся план громоздким, сложным и, главное, не вполне безопасным. Вот их аргументы:

1) 10-ти минутный интервал между вылетами, даже при взлёте с ОПК, даёт возможность духам передислоцироваться для возможного воздействия с ПЗРК; достаточно посмотреть на оперативную карту, чтобы убедиться, что все бойцы с блоков и постов сняты для погрузки в самолёты и вся охрана и оборона аэродрома сведена к нулю;

2) нет необходимости держать над точкой самолёт с десантниками для прикрытия взлетающих бортов, имея ввиду возможность высадки десанта в случае необходимости. Это можно сделать, повернув самолёт с маршрута при сокращённом интервале взлёта.

Тогда мы пришли к согласию действовать по следующему плану:

* загрузку колёсной техники произвести до 13.00;
* одновременную загрузку всех бортов личным составом закончить за полчаса до прибытия основных пассажиров;
* одновременный запуск, выруливание и взлёт с 3х минутным интервалом с занятием каждым своего заданного эшелона;
* первые три самолёта взлетают с ОПК и тогда самолёт с основными пассажирами выходит четвёртым с ПК. Это по нашему мнению может сбить с толку духов при готовности применить ПЗРК\*.

Последовательность взлёта: Грязнов, Устюжанцев, Вахрушев, Бородюн.

Как оказалось, такой компактный взлёт действительно позволил нам уйти без потерь, хотя и четвёртому борту пришлось отстреливать тепловые ловушки, так как увидел трассёр. Все действия выполнялись в режиме полного радиомолчания и выключенных бортовых аэронавигационных огней. А так как международный аэропорт Кабула не принимал и не выпускал ни одного самолёта, то Юра Серов также подтвердил гарантии безопасности выруливания и взлёта.

Последними со мной покидали пересылку подполковник Валя Маркиляс, руководитель полётов, подполковник Сардачук, о нём уже говорилось, начальник артиллерии, как он сам подписался “осаждённого гарнизона”, гв. подполковник Серёга Ларионов, командир обо\* майор Акулов и комендант гарнизона майор Леонов. Он вышел с Пересылки, захлопнул ворота и закрыл их ключом. Затем опустил шлагбаум перед воротами и отдал ключи афганскому офицеру.

Перед тем, как подняться на борт, я глянул последний раз на Пересылку, в которой в этот момент символически сосредоточилась вся история моей интернациональной миссии. Прощай, Афган!

Мы летели в полной темноте минут около сорока, в чём не было ничего необычного для тех, кто летал на транспортниках ночью в Афгане. И вдруг минут через 40 полёта в салоне самолёта включился яркий свет. Все сразу поняли, что мы пересекли границу и летим уже над землёй СССР. Что здесь началось, что творилось! Общее ликование, пробки от шампанского вылетали, как выстрелы гаубиц, открывались припасённые водка и коньяк… Мы - дома. Ташкент, аэропорт Тузель. Торжественная встреча. Каждому офицеру вручаются именные часы от министерства обороны. Так для нас закончилась афганская война.

Сокращения в тексте:

АКС автомат Калашникова, модификация

БМ боевая машина типа “Град”

БМП боевая машина пехоты

БТР бронетраспортёр

ВВС военно-воздушные силы

вдд воздушно-десантная дивизия

ВОСО воинские сообщения

ВТА военно-транспортная авиация

ГАЗ-66 автомобиль Горьковского автозавода

ГБУ группа боевого управления

ГСМ горюче смазочные материалы

ЗиЛ-131 автомобиль завода им. Лихачёва

иап истребительный авиационный полк

КП ВВС командный пункт военно-воздушных сил

КЭЧ квартирно-эксплуатационная часть

ЛО тепловые ловушки

мсд мотострелковая дивизия

обо отдельный батальон охраны

ОГ оперативная группа

ОПК обратный посадочный курс

пдп парашютно-десантный полк

ПСО поисково-спасательное обеспечение

ПК посадочный курс взлётно-посадочной полосы

РА разведывательная авиация

РС реактивный снаряд

РТ ретранслятор

Р-140 и др. радиостанции на базе автомобиля

СЗ северная заправка (на аэродроме)

СО стрелковое оружие

ТуркВО Туркестанский военный округ

УАЗ-469 автомобиль Ульяновского автозавода

Винокуров Павел Григорьевич, полковник в отставке

7 марта 2023 года