

В мае месяце 1986 года, в один из воскресных дней, полку был объявлен общий сбор. На аэродром литерным самолётом прибыла группа генералов МО во главе с Представителем МО в Республике Афганистан, заместителем Начальника Генерального Штаба, генералом армии В. Варениковым. Проверка личного состава показала, что пара-тройка человек всё же не прибыла, а за одного из отсутствующих «прокричал» товарищ, что было обнаружено. «Товарищ» из ст. лейтенантов стал лейтенантом, а генерал Вареников перешёл на крик. Проходя вдоль строя, и мимо меня, я учуял запах свежайшего коньячного аромата. Как мы поняли, генерал приехал в полк дать нам напутствие перед Афганом, а мы расстроили его выходкой ст. лейтенанта. Но с нас брать было нечего, через два с половиной месяца полк должен был подняться в небо. Перед отлётом на войну полк должен был провериться на спец базе Мары.

В Марах всё у нас получилось. И воздушные бои и проверка на полигоне. Общая оценка – хорошо. Третью аз отправили в Кировоград, а мы, на аэродромы Шиндант и Баграм.

Уже вечером дня прилёта нас встречал лётный состав сменяемой эскадрильи из Пяру, приглашённые лётчики из полка истребителей-бомбардировщиков и вертолётной эскадрильи, руководящий состав службы тыла гарнизона. Встреча-банкет состоялась в домике предполётной подготовки истребительной эскадрильи, где нам предстояло готовиться к боевым вылетам. Тосты были за встречу, за успешное выполнение нами поставленных задач, за предстоящее возвращение на Родину наших товарищей, за небо, Родину, жен и детей...Напиток был один, из спирта и гранатового сока. Кстати, гранаты росли прямо на аэродроме, в виде кустарника. На десерт было приготовлено прекрасное мороженое из сгущёнки и ягодного сиропа. Оно готовилось в обыкновенном ведре, где эти размешанные компоненты охлаждались жидким кислородом. На завтра начиналась жизнь в состоянии войны....



На фото, справа налево, замполит аэ Алексей Биляченко, заместитель командира полка Саша Гаврилюк, я, мой заместитель Саша Фещенко и штатный руководитель полетов.

Изучив район боевых действий, приступили к полётам, буквально через день после прибытия. Первый боевой вылет мы выполняли двумя звеньями. Первое звено – лётчики из сменяемого полка, второе - моё. Как сейчас помню, это было в горах, в районе п. Чагчаран. Нужно было нанести бомбовый удар по месту расположения группировки «душманов». Горы без снега, вьётся река, плотина, водопад, окраина села... Первая пара уходит в отвесное пике, за ней, ввинчиваясь против часовой стрелки, пошла вторая, вот и я, видя цель, вкручиваюсь в спираль... При возвращении на аэродром слышим одобрительные возгласы экипажей ПСС, которые находились в районе цели, страховали нас и видели нашу работу. 302 оваэ (командир аэ п/п-к Александров), которая находилась на нашем аэродроме и обеспечивала наши бомбоштурмовые удары силами экипажей поиска и спасения, внушала нам полное доверие. На постановках боевых задач лётчики оваэ присутствовали вместе с нами и готовились к вылетам, хорошо зная наши маршруты и цели. Их экипажи взлетали тогда, когда мы ещё сидели в столовой. Но осенью 1986г. на смену им прибыла эскадрилья под командованием п/п-ка В. Швецова. Разница в отношении к выполнению задач ПСС была большой. Их экипажи умудрялись взлетать на наше обеспечение вместе с нами, несмотря на то, что цели находились в 150-200 км от аэродрома! Командир аэ на мои жалобы не реагировал. Переводил всё в шутки. Сам в боевых вылетах не участвовал. Его основная задача была в выполнении воздушной разведки погоды в районе аэродрома, рано утром. При этом он умудрялся выполнить пару посадок и как сам говорил на КП: *«Два боевых!»*

Позже, будучи инспектором-лётчиком, я докладывал о стиле и методах работы этого командира заместителям Командующего п-кам Кузнецкину и Кузнецову.

В Афганистане мне довелось встретиться с известным «боевиком», командиром 378 ошп п-ком А. Руцким. Личность Руцкого в Афганистане была уникальной. Ещё да убийства в ДРА я прочитал о нём статью в газете «Правда», где автор словами Александра Владимировича вопрошает:

- А почему за такие подвиги не представляют к званию Герой Советского Союза?

В статье описывался полет, в котором по раздолбайству был сбит сам А.В. Руцкой, якобы корректирующий удары подчинённых. На самом деле этого делать было нельзя. Находиться над целью нужно было только в кратчайшее время, иначе можно подставить под удар и себя и других лётчиков. На земле, при подготовке к вылетам эти вопросы отрабатывались, а в воздухе кое-кто мог вносить коррективы. Помню как «зверел» Командующий при осмотре самолёта Су-17мЗр, пилотируемого командиром разведэскадрильи А. Лучкиным. Лётчик принял решение убедиться в результатах поиска наземной цели и снизился на малую высоту, где немедленно был подбит из зенитной горной установки (ЗГУ). Самолёт возвратился на аэродром на честном слове. Не работала половина стабилизатора руля высоты, часть его просто отсутствовала, отказала основная гидросистема, множество пробоин. А. Лучкин долго не мог понять, почему Командующий не благодарит его за успешное возвращение, а наоборот, объявил выговор. Кстати подобными «тактическими приёмами» страдали многие авиационные руководители, которые хотели либо заработать ордена, либо показать подчинённым, что они бесстрашны и мудры, вися над целями или выполняя незапланированные проходы над ними. В мае месяце 1987 г. мне приходилось летать в Кандагаре на воздушную разведку погоды с заместителем командующего по ФА полковником Б. Кузнецкиным. В этот период там проводилась крупномасштабная наземная операция по расчистке «зелёной зоны». Б. Кузнецкин, выполняя полёт на разведку погоды, всякий раз «лез» в «зелёнку», где после нас предстояло работать ударным группам. Хотелось полковнику что-то увидеть, но тем самым он как бы ворошил

«улей» и предупреждал «моджахедов» в том, что скоро сюда придут ударные группы. Так продолжалось несколько дней, до тех пор, пока мы оба не увидели пущенную по нам ракету из «зелёнки».

Знакомство с А.Руцким произошло в сентябре месяце 1986 года, когда мы только что приступили к активной работе после убийства лётчиков эскадрильи из Пярну. В эскадрилье были спланированы ночные учебно-тренировочные полёты, и я, по договорённости с командиром 166 апиб, старшим авиационным начальником в гарнизоне, п-ком Походиным А.Г. не принимал участие в боевых вылетах того дня. Руцкой прибыл на наш аэродром руководить своим лётным составом, участвующим в подавлении баз мятежников в районе афгано-иранской границы. Сам Руцкой к этому времени уже не летал, так как получил компрессионный сдвиг или трещину в позвоночнике при катапультировании со сбитого самолёта. Находясь на КП, он чувствовал себя самым старшим авиационным начальником, а по сему, обнаружив, что возле него ещё не было командира истребительной эскадрильи, вызвал меня на ковер. Не здороваясь, сходу перешёл на мат:

- Почему не на КП? Чем занят?..... Идёт война, а ты прохлаждаешься.... !

Я объяснил свою точку зрения и признал, что видимо не прав. Он пригрозил докладом Командующему и немедленной отправкой в Союз. После этого в развязанной форме задал вопрос:

- Могут твои д...ятлы сбросить бомбы, по выявленным моими «Грачами» целям, в «зелёнке» Герата?». Я, конечно, подтвердил готовность, и эту задачу выполнило звено моего заместителя Саши Фещенко. Вообще уровень зазнайства и превосходства над всеми у Руцкого был очень высоким, а оказавшись вместе с его лётчиками в воздухе, я понял, что пропаганда героики- непобедимости «хозяйства» Руцкого является одной из основных сфер его повседневной деятельности. В воздухе его лётчики вели такой активно – героический радиообмен, что, впервые услышав его, я подумал, что участвую как минимум в Берлинской наступательной операции:

- Внимание всем, подходят «Грачи»! Прекратить лишний радиообмен!

- 745-й! Ударь по батарее левее дымов!

- Молодец! Разнёс в щепки!

- 720-й! Точное попадание! Горят три машины!

-755-й! Заходим на дом главаря! Отлично! Горит!

Когда я прибыл в Кабул, мой новый коллега по лётной группе, начальник ОТП Армии, п/п-к В.Комков показал мне Методичку, разработанную командиром 378 ошап п-ком А.Руцким. Она предполагала использование подвесных пушечных гондол на самолёте – штурмовике Су-25, с подвеской в обратную сторону. Автор предрекал уничтожение недобитого неприятеля при выходе из атаки, выполняя стрельбу в сторону хвоста! Кстати, о новаторстве А.Руцкого недавно прочёл в Интернете. Оказывается в его бытность Главой администрации Курской области в 1996-2000 гг. бывший генерал ВВС в целях подъёма сельского хозяйства оформил более десяти Патентов и Свидетельств по изобретениям. Это и аэродинамический плуг, и приспособления по просушке зерна и навоза и т.д.

Любимой фразой Руцкого была:

- А мы «месим», «месим», «месим»!

Недаром его полк так и называли: «Месители Руцкого»!

Своё решение на боевые действия в гарнизоне Баграм, в присутствии Командующего он докладывал примерно так:

...263 ораз, во взаимодействии с выполняет задачу ведения тактической разведки...

190 иап, во взаимодействии с....выполняет удары по ранее выделенным целям...

378 ошан, во взаимодействии с....Ударными группами! Всем составом! С максимальным боекомплектом! Месит неприятеля в наиболее важных наземных целях!

Переучиваясь на самолёт Су-17м3 в Шиндане, я был свидетелем доклада лётчика 166 Гв.апиб командиру полка о результате выполнения боевого вылета на воздушную разведку. Командир полка, п-к Походин А.Г. уточнил у лётчика, доложившего о том, что ему было разрешено выполнить бомбометание по выявленной цели, а не заметил ли тот попаданий. Лётчик сказал с сомнением, что кажется, дым был. Тогда командир спросил, а почему не доложил на КП. На что лётчик выразил сомнение в точности попадания. Тогда Походин сказал:

- Ну и дурак! Тем более что видел дым! «Месители» Руцкого бы в таком случае доложили, что взорвали склад ядерных боеприпасов!

Такими способами прославления и своих подчинённых и себя, как их командира, А.Руцкой добивался всеобщего внимания. Сбили его во второй раз, когда я был в Союзе. Руцкой, в должности Заместителя Командующего ВВС 40А по ФА выполнял полёт на бомбоштурмовой удар в составе группы ошан. Был ведущим пары в глубине боевого порядка. Выполнив бомбометание, принял решение на дополнительные заходы на цель, и был сбит из ПЗРК. Находясь в боевых порядках аз, внёс своими действиями сумятицу и неразбериху, выполняя незапланированные заходы. Командир ударной группы длительное время не мог понять, кого же сбили над целью. Дважды сбитый, Руцкой не проявлял героизма, а лишь допускал одну и ту же ошибку, за которую многие в авиации платили жизнями. Удар по цели на таких самолётах как Су-25 должен быть скоротечен и стремителен. Самолёт не может уйти на большие высоты, находиться над противником, вооруженного ракетами «Стингер», ему долго нельзя. В первом и втором случае он крутился над целью, якобы контролируя действия подчинённых,...и был сбит. На встрече ветеранов – афганцев в Москве в 1990-92гг. я просил рассказать о тех событиях бывшего со мной в одно время инспектора-лётчика Центрального Аппарата ВВС по Армейской авиации. Полковник поведал, что во втором случае командование ВВС не знало, что делать с Руцким. Его можно было привлекать к судебной ответственности за организацию того вылета и потерю боевого самолёта. Однако наша пресса, ангажированная всё тем же А.В.Руцким, уже трубила на весь свет об очередном подвиге лётчика–штурмовика. Поступили, как всегда поступали в армии. Неугодных – на учёбу! Так А.В.Руцкой стал слушателем Академии Генерального штаба Вооруженных Сил СССР.



Это наша аэ в день 7 ноября 1986 года. Капитаны О.Бабенков и А.Ковшовик находились в домике дежурного звена, а мы расположились у их самолетов.

В Афганистане моя эскадрилья находилась отдельно от управления полка и первой аэ. Регламентные работы на самолётах необходимо было производить в ТЭЧ полка, находящейся с управлением части на аэродроме Баграм. Первые самолёты (2 боевых и спарку) решил гнать сам с замполитом и командиром звена. В Баграме доложились руководству, повидались с друзьями-однополчанами, «присмотрели» молодого кота на должность мышелова в нашем модуле в Шиндане. Там же, при заруливании на стоянку, увидел своего однокашника и дружка Шурика Пигалицына. Его эскадрилья была в Кандагаре, а Шурик, как и я, пригонял самолёты на регламентные работы. Чуть поговорили, и ему уже нужно было лететь. В лётной столовой встретил Руцкого. Запомнилась похабщина, которую он нёс в адрес заведующей столовой, высокой блондинки, лет 40.

- Петровна! Тебя, наверное, хорошо «любить» стоя, ты смотришься на фоне стены.

Когда мне принесли кушать, я сказал соседям по столу, что официантки у вас, наверное, подбирались на «заказ». Мне было сказано, чтобы я не разевал пасть, это жёны Руцкого. Кстати о «подборе персонала» было точно известно, что этим занимались тыловики на пересыльном пункте в Кабуле. Весь женский контингент, прибывающий туда, рассматривался как на древне римском рынке невольниц. Кто решился ехать в Афган, уже никуда не мог деться. Было известно, что руководство пересылки просто, внаглую, требовало «права первой ночи» от приглянувшихся женщин, обещая устроить поближе к Кабулу. На периферию ссылали либо самых неказистых, либо за отказ.

После выполнения регламентов, на другой день, Миша Спиридонов, летевший на спарке, посадил ворованного кота в мешок из-под ЗШ, техник привязал его в задней кабине и мы двинули.

При подходе к аэродрому Миша докладывает, что в кабине появился характерный запах. Я порекомендовал ему переходить на дыхание чистым

кислородом. По команде РП, перед снижением, перевожу высотомер с давления 760 мм на давление высоты порога аэродрома. Докладываю получившуюся высоту, ведомые подтверждают. Захожу на посадку, к счастью облачность кончилась, и можно было визуально строить заход. Выполняю третий разворот и чувствую, что высота явно выше обычной, однако справляюсь с крутой глиссадой, и после посадки вижу, что высотомер показывает мою ошибку в высоте на 1500 метров!

Кроме как предостережения ведомым: *«Повнимательнее с высотой!»* ничего в эфир не ляпнул. После посадки отодрал их за пассивность во время перехода на другое давление. Этот случай очень характерный в авиации. «Человеческий фактор», как его теперь называют, сработал налицо. Моим ведомым было достаточно того, как сказал командир, и они бесконтрольно приняли к исполнению. Через полгода, 23 марта 1987г. у нас в Афгане произошла страшная катастрофа вертолёт Ми-6 на высокогорной площадке Шахджой. Вертолёт к-на Сергеева не долетел до полосы, столкнулся с землёй. Командир и штурман экипажа остались живы, остальные три члена экипажа погибли. При расследовании катастрофы оказалось, что все три имеющиеся на борту высотомера не были переведены на высоту аэродрома. Ведущий, получив команду на переход на высоту порога аэродрома, действий ведомого не проконтролировал, а ведомый, возможно, посчитал не скромным переспросить у него значение высоты по высотомеру. Известны более печальные случаи в авиации, когда командиры экипажей под давлением вышестоящих или больших начальников не проявили профессиональной ответственности, которой учат их с первого дня службы в авиации.

Так, например, произошла катастрофа самолёта Ту-134, перевозившего Военный Совет Тихоокеанского Флота во главе с его Командующим из Пушкина во Владивосток. Подготовка самолёта к вылету была «ускорена» волевым решением старшего авиационного начальника. Также можно объяснить и катастрофу самолёта Ан-12 в ЛенВО, где погиб Командующий войсками округа. Самолёт был перегружен, груз закреплён не в соответствии с правилами, и всё это опять из-за «строгого» требования руководства об ускорении подготовки к вылету.

Кота нашего мы тогда довели, дали отдохнуть и выпустили в свободный «полёт». Прошло время, и мы перестали замечать проказы мышей, однако не могу не вспомнить об их первых проделках. Прибыли мы в Афган летом. Привезли с собой по хорошему ящику необходимых вещей: маленькие холодильники, вентиляторы, различное бельё, одежду, лекарства, мелочёвку, вплоть до зубной пасты, кое-что из еды (солёное сало в банках, сухари, лекарства). В первую же ночь в нашем модуле для мышек наступила новая жизнь. Мы не могли уснуть от их суеты под шкафами и возле ящиков, а утром обнаружили их проникновение значительно более дальнее, чем можно было предположить. С аэродрома были привезены железные контейнеры из-под мин. В них мы, с ухмылочками, рассовали съедобные вещи. Утром эти твари нашли способ отомстить. Я с возмущением обнаружил, что мои лётные ботинки стоят надкусанные мышами, а возле них, вызывающе лежат откусанные кусочки кожи. Пока не забыл, о лекарствах. В Баграм с 1аэ и управлением полка убыл полковой врач м-р Пурхалов, а с нами в Шинданд – фельдшер, прапорщик. Сколько я помню, фельдшер трезвым не бывал. Его необходимости там и не было. В гарнизоне был свой врач, к которому лётчики заходили перед полётами. Моя жена, собирая меня в путь-дорогу, собрала хороший лекарственный набор. Были и пояснения по поводу его употребления. Сейчас читаю в старой записной книжке:

- От желудка.*
1. Левомецитин
 2. Энтересептол.
 3. Фестал (когда ничего не помогает).

Конечно, наступил и такой момент, «когда ничего не помогает», и был применён Фестал. После этого вообще ничего не помогло и пришлось бежать к фельдшеру за расшифровкой лекарств. Находясь в «анабиозе», тот сумел объяснить, что Фестал вовсе не от диареи... Я в очередной раз «получил подзатыльник» за свою невнимательность и самоуверенность. Записывая рекомендации жены, я не вникал в смысл указаний. В Баграме же доктор Пурхалов «изобрёл» комбинированное зелье, спасающее, по его словам, от любых напастей, начиная от укуса комара, и кончая желтухой! Руководство полка, после дегустации «капель Датского короля» определило примерный состав содержимого. Это, как минимум, 90 процентов спирта и только 10 «верблюжьей колючки». Полковому алхимику пришлось менять проценты содержания компонентов напитка.



Ярким событием в нашей «Шиндандской» жизни было приобретение моим бывшим замполитом обезьянки-макаки. Лёва, мой зам по политике, сшил ей тельняшку и дал кличку Сенька. В планах Лёвы стояла контрабандная перевозка Семёна в Союз на боевом истребителе в патроносборнике. Сенька гулял на шлейке, но если срывался, то весь городок ловил его. Всё летело вверх дном! Мог быть укушен чайный гриб, перевёрнута постель, разбросаны любые вещи. Женщины в городке с умилением подлетали к Сеньке не подозревая, что этот негодяй непременно укусит за грудь. Впрочем, дурная слава о нём быстро облетела округу. Жил Семён в специальной клетке, в Лёвиной комнате, и постепенно запах животного стал докучать всех в модуле, напоминая детские годы и хождение в зоопарк. В конце концов, Сеньку пришлось продать.

Свободное время в Афгане появлялось вечером, после постановки боевых задач на следующий день. Народ собирался по комнатам, слушали музыку по только что купленным японским магнитофонам, писали письма, соображали что-либо на ужин. Наша команда руководства, куда входил зам. ком.полка Саша Гаврилюк и мои заместители, собиралась у Сани, где главной задачей было приготовление офицерского ужина. Особой смекалкой и инициативой обладал всё тот же замполит

Лёва. С Украины он привёз завальцованное в 3х литровые банки прекрасное сало. Картошку для жарки Лёва приносил уже почищенной, из лётной столовой. На вопрос официанток, когда будете «отрабатывать»? Лёва всякий раз отвечал, что мы бы рады, но мы из Чернобыля!



На фотографии: перед боевым вылетом Саша Гаврилюк - заместитель командира полка, Володя Отрышко - мой начальник штаба, и я.

Картошка жарилась на сале из Лёвиной банки, и мы всякий раз глотали слюну в ожидании её готовности. Играли в карты, гнали анекдоты, разливали по НУРСику. НУРСик – это маленькая заглушка от реактивного снаряда С-5 применяемого нами в ракетных ударах. Размер его соответствовал примерно граммам 70 и этот калибр был востребован практически во всех войсках Афгана. Запивать было чем. Нам выдавали фруктовые соки, виноградный или яблочный, они охлаждались на кондиционерах и были в изобилии в каждой комнате лётного состава. Если у кого-то был день рождения, готовились серьёзно. Отмечали в бане. Запомнился Лёвин огород. Возле солдатской казармы, на аэродроме, Лёва усмотрел небольшой зелёный надел, который поливался фонтанчиком. Здесь он высадил лук и ещё какую-то зелень и приказал старшине денно и нощно следить за всходами. Зелень быстро доходила и мы с нескрываемым удовольствием ощущали её присутствие в любимой картошечке. Жилой модуль, в котором жили мы, лётчики, охранялся ночью солдатиком- водителем нашего автобуса-развалюшки. Солдатик оказался нашим земляком, из Украины, а потому очень скоро учуяв запах сала из нашей комнаты, сослался на боли в животе от нестерпимого отсутствия национального продукта. Лёва вынужден был поставить его на довольствие, но с условием, что об этом никто не узнает. Как аргумент был показан здоровый кулак замполита.

В авиации много интересного происходило с замполитами. Как правило, это были хорошие лётчики, пользующиеся авторитетом среди сослуживцев, их выбирали секретарями партийных организаций, а затем партийные органы

отслеживали их рост. Если должности по командирской линии были заняты, этим людям предлагалась политическая карьера. Многие были просто в безвыходном положении, давали согласие. Я знал такого порядочного лётчика. Это был Вячеслав Рубель, ему предложили эту должность в Афганистане. Слава хорошо справлялся с ней и в последующем поступил в Военно-политическую академию, служил в Забайкалье. Лётчик он был не простой и с большим опытом. Был назначен на должность заместителя командира полка по лётной подготовке. К сожалению, наша лётная профессия иногда требовала от нас и самого дорогого. Слава погиб в Забайкальском небе. Потрясающая история произошла с замполитом истребительно-бомбардировочного полка из Чирчика в 1986 году. При замене 166 апиб, уходящего в Грузию из Шинданда, первая пара Су-17м3, выполнявшая перелёт из Чирчика, не долетая до госграницы, запросилась на аэродром вылета. В эфире застыла немота от этой просьбы. Как выяснилось после посадки, у замполита возникло резкое обострение диареи, лётчик еле успел в туалет. С этого момента за замполитом потянулся лёгкий шлейф насмешек, однако первый случай был только сигналом, к которому он не прислушался, а наоборот, двинул свой патриотизм в сторону получения боевых наград. Спустя небольшое время командование полка доверило ему вести группу на удар по наземной цели в районе г.Кандагар. Группа вышла в район и нанесла удар по жилым кварталам города. Из радиообмена пары вертолётчиков ПСС, который был представлен на разбор происшествия:

-Во дают, мастера, уже и по городу фигачат!!

После этого случая замполиту пришлось ещё раз вернуться в Чирчик, теперь уже для того, чтобы сдать на склад шлемофон...

В 1986 году к нам в ДРА прилетал А.Я. Розенбаум. Мой заместитель, Саша Фещенко, был его фанатом и ещё задолго мечтал о кассете с его записями. Розенбаум, по прибытии в гарнизон, сразу отправился в части 5-й мотострелковой дивизии, которые располагались на другой стороне нашего аэродрома. Там он в первую очередь выступил перед военнослужащими медсанбата. До нас дошли слухи, что прозвучали самые новые песни, и мы с нетерпением ждали своей очереди. Знакомство с авиаторами Александр Яковлевич начал с перелёта на вертолётную площадку Лашкаргах или, как все её называли – Лошкарёвку. Ждали три дня, начали думать, что его уже там нет. В Лошкарёвку полетел командир 302 овэ п/п-к Александров, но к вечеру вернулся без Розенбаума, сообщив, что «скоро будут». Он прибыл ещё дня через два и поселился в маленькой гостинице в нашем городке. Сашка Фещенко прорывался к нему и, кажется, автограф получил. Утром, на подготовленном помосте состоялся концерт. Новые песни: «Наливники», «Чёрный тюльпан», «В горах Афгани» и другие, были встречены на «Ура»! Они быстро сблизили публику с исполнителем, и ему ещё долго пришлось и отвечать на наши вопросы, и исполнять свои песни. Помню, как он, уезжая, приглашал всех на свои концерты:

-Мужики! Пароль: «Шинданд»! И вы у меня!

Не знаю, воспользовался ли кто этим паролем, но я, лично, встретил его сразу после приезда в Питер, после Афгана, на Московском вокзале. Он кого-то встречал и был абсолютно один. Я, ещё загорелый, улыбающийся своему городу, в военной форме, улыбнулся и ему, а он подмигнул мне, как старому знакомому, видимо поняв, где могли пересечься наши пути.

Осенью 1986 года Командующий ВВС 40 Армии генерал Кот Виктор Севостьянович предложил мне должность инспектора-лётчика в его штабе. Гарантией безошибочности выбора было его предложение направить меня служить после Афгана в Питер. Я, конечно, согласился. В этой должности пришлось побывать почти во всех авиационных гарнизонах и частях. Продолжал летать на МиГ-23млд в своём родном полку. Получил разрешение у Командующего на

переучивание на самолёты Су-17м3, подготовил конспекты, сдал зачёты инженерам и приступил к полётам. Обучал меня старший штурман ВВС Армии полковник Хаустов Г.П., впоследствии прибывший в ДРА второй раз и получивший звание Героя Советского Союза. На этих самолетах я летал и на боевые вылеты днём.



В должности инспектора приходилось нести дежурство на КП ВВС Армии в ночное время. Командующий находился там с 5 утра до 24 и более, поэтому иногда, в спокойный момент, он переходил на прозу жизни и расспрашивал о службе до Афгана, о каких-нибудь общих знакомых. Как-то в разговоре он, узнав от меня, что я поступил в Академию капитаном сказал, что-де знает, как я там учился. *«Небось, тебе чаще приходилось за водкой бегать, как младшему по званию, чем готовиться к занятиям!»* Я согласился, но вместе с тем напомнил ему, что на всех занятиях опрос начинался именно с младших по званию, поэтому приходилось находить время и на учёбу.

Анекдотично-жлобский случай, помню, происшедшим в тот год в Кабуле. Представителем Министерства Обороны при Командующем 40 Армии был в ту пору всё тот же генерал армии Варенников. Его продвижение по городку в Кабуле можно было мгновенно определить по сопутствующим признакам. Городок вымирал! Помню, как я вдруг это заметил, но понял лишь тогда, когда увидел здорового дядьку в защитных очках, одиноко идущего по выметенным асфальтовым дорожкам, а за углами зданий, прячась от его вездесущего взгляда, стояли кучки перепуганных офицеров. Никто не хотел «встретить» генерала. Так вот, случилось генералу невзвесть где простудиться, и, по-видимому, на его лечение были брошены все имеющиеся силы Армии. Страна, ведущая войну, могла позволить себе в целях обеспечения здоровья генерала выписать двух бурёнок из Союза для лечения свежим молочком по утрам, для выздоравливания. Всё бы было просто, если бы это было проделано в виде их попутного завоза, допустим с войсковым имуществом или вооружением. Ан нет! Коровушек подготовили к перелёту по маршруту Ташкент - Кабул на «литерном» самолёте Ил-76. Я как раз дежурил на КП ВВС Армии, когда их вылет срывался по погоде. Адьютант Варенникова визжал в трубку, что мы за это ответим. По рассказам очевидца (водителя из штаба) в тот момент, когда коров везли из аэродрома в Советский городок через Кабул, за машиной, не переставая,

бежала и улюлюкала толпа «бочат» - афганских мальчишек, впервые увидевших наших чёрно-белых бурёнок. Кстати, ещё не известно с какого региона Советского Союза их привезли в Ташкент, ну да, когда идёт война, для победы, можно и это! В один из утренних дней, возвращаясь с дежурства на КП, я заметил наших коровушек под присмотром бравого десантника, мирно жующих искусственно выращенную свежую зелень возле коттеджей руководящего состава. Погладив коров, спросил пастуха, не тяжела ли доля. Солдатик сказал, что эти «морды» жевать сухие верблюжьи колючки отказываются, а ему отвечать за их состояние, вот он, и вынужден рано утром, пока руководство спит, выгуливать коровушек на зелёной травке, возле их коттеджей. А что делать!?

Будучи в должности инспектора-лётчика пришлось побывать практически во всех авиационных гарнизонах Армии. Конечно же, участвовал в расследовании боевых потерь, а однажды даже вылетал с оперативной группой к месту сбитого штурмовика Су-25 в пустыне Регистан за материалами объективного контроля (чёрным ящиком) и подтверждением огневого воздействия на самолёт. Было и такое. Прошел большую школу в деле подготовки документов и докладов по расследованию боевых потерь. Этому меня «обучал» лично Командующий генерал Кот В.С. Документы по каждой потере отправлялись в Москву в таком состоянии, что ни у кого не оставалось сомнения, что расследование проведено не в полном объёме.



На фото: бывший Командующий 40 Армией Б.Громов и Командующий ВВС 40 Армии В.Кот.

На место происшествия немедленно вылетала группа специалистов, инженеров ВВС Армии, привлекались и инженеры из центра Боевой подготовки (Липецк), ведущих исследовательскую работу в ходе боевых действий, аппарат ИАС штаба ВА ТуркВО. Ни одна потеря авиационной техники не оставалась не расследованной, ни один член экипажа не был брошен на произвол судьбы!

В мою бытность лишь треть боевых потерь в Афганистане была связана с огневым воздействием, остальные – отказы авиационной техники, не учёт метеоусловий, плохая подготовка лётного состава, воздушное хулиганство. Опять основной причиной происшествий становится человеческий фактор. В конце 1986 года в штурмовом полку Су-25 недосчитались 5 самолётов только за месяц! Командование ВВС 40 Армии даже ограничило их участие в боевых вылетах. Причинами таких потерь были названы изменение тактики действия «моджахедов», поступление в их отряды ПЗРК «Стингер» и шаблонное использование ударных

групп фронтальной авиации, появилась необходимость срочно поменять стандарты боевых действий авиации. Армейская авиация «уходила» на малые высоты, транспортники - на полёты ночью, фронтальная – на большие высоты с обязательным использованием средств индивидуальной защиты от ПЗРК.

21 января 1987 года я был на аэродроме Баграм, днём выполнял полёты на МиГ-23млд с лётчиками 190 иап. Аэродром находился в нормально перегруженном состоянии. Взлетают и садятся ударные группы штурмовиков, разведчики на Су-17мЗр, истребители, вертолёты ПСС, транспортники, вертолёты прикрытия взлетающих экипажей Ми-24, в быту получившие название «Собаки».

Вдруг во всем этом многообразии происходит какая-то перемена. На КДП и КП гарнизона помчались вызванные командиры, сгрудившись в кучки, пилоты жестикулируют и что-то объясняют друг другу...Получив предварительную информацию, прибываю на КП. Паре лётчиков 378 ошп, ст.л-там Почкину и К.Павлюкову на самолётах Су-25 была поставлена задача: выполнить прикрытие прилетающего в Кабул «литерного» самолёта отстрелом инфракрасных ловушек при его заходе на посадку. После взлёта, в наборе высоты, над аэродромом Баграм самолёт ведомого был сбит из ПЗРК. Ведущий даже не заметил отсутствие своего напарника и его поиск начал лишь при возвращении на аэродром вылета. На земле также никто не заметил падающий самолёт. В «зелёнке» примыкающих к аэродрому кишлаков всегда можно было слышать перестрелки между местными бандами, поэтому к стрельбе в ней тоже никто не прислушался. Получив информацию об отсутствии ведомого в строю, были немедленно сориентированы все экипажи, находящиеся в воздухе, с целью определения сигналов от аварийной радиостанции лётчика, которая включается в работу сразу после катапультирования. Сигнал был обнаружен, место падения определено и туда немедленно была выслана пара вертолётов ПСС. Я слышал их радиообмен, а потом видел и их самих и их простреленные вертолёты. К месту падения подлететь было нельзя. Командующим 40 Армии было принято решение направить мобильную бронегруппу для спасения лётчика. С наступлением ночи обстановка создалась ещё более напряженной. В «зелёнке» слышалась нескончаемая трескотня автоматов, в воздух поднимались самолёты разведывательной эскадрильи для сброса светящихся авиабомб (САБ). «Броня» также не смогла выйти к лётчику. Для поиска лётчика были подключены и силы Афганской народной полиции (ХАД), которые, используя свои «источники», смогли захватить в заложники влиятельного местного старосту, а он подтвердил, что сбитый лётчик вёл неравный бой с окружившими его «моджахедами», и израсходовав запас патронов в автомате, взорвал себя и нападавших. Понимая, что лётчика будут искать, бандиты сумели собрать большую группировку, способную вести прицельный огонь, как по вертолётам, так и дать отпор «броню». К утру, по команде старосты, тело Константина Павлюкова было выдано на одном из блокпостов гарнизона.

Помню, как Командующий ВВС Армии В.С.Кот сообщил о том, что лётчик будет представлен к званию Героя Советского Союза, посмертно. Однако спустя некоторое время я слышал от лётчиков его полка о том, что где-то «наверху», политрабочие, Звезду героя давать не хотят, так как Костя перед Афганом был разведён со своей женой....

Справедливость всё же восторжествовала. Константину за совершённый подвиг посмертно было присвоено звание Герой Советского Союза.

Вот краткая хроника тех Афганских дней 1987года:

12.01 - боевая потеря Ми-24 в Джелалабаде, погиб борттехник.

14.01 - боевая потеря Ми-8МТ в Газни.

21.01 - Выполняя ночной полёт из Кабула в Гарdez, разбился Ми-8МТ начальника разведки 50-го ОСАП м-ра А. Пискайкина. Штурман экипажа ст. л-т С.

Путенко допуски к полётам получил в ГСВГ перед убытием в ДРА. Вероятнее всего, штурман ошибся в расчётах, вертолёт уклонился от маршрута, следуя на временном интервале за впереди идущим экипажем, рано начал снижение и при перелете хребта севернее аэр. Гардез столкнулся с горой и разрушился. Обломки вертолёта на сотню метров сползли вниз по склону, пропахав снежную борозду. Командир экипажа не контролировал работу штурмана. А при расшифровке самописцев, по ведению радиообмена в экипаже, было выявлено, что он был не совсем трезв. Поиск экипажа осуществлялся в крайне тяжелых условиях, в заснеженном горном районе. Экипаж (в его составе борттехник ст. л-т А. Коваленко) и находившиеся на борту 4 пассажира погибли. Потерю оформили как боевую. Как оказалось, на борту находился ящик водки, почти все бутылки уцелели в катастрофе.

28.01 - сбит Су-25.

01.02 - подбит Су-17мЗр, к-р аэ Лучкин. Самолёт имеет значительные повреждения, приземлился на аэродроме.

09.02 - сбит Ан-26 . Хост. Экипаж и пассажиры погибли.

- сбит Су-25 в Кандагаре. Самолёт взорвался в воздухе.

27.02 - на земле поломано три вертолёта. Два столкнулись при выруливании на ВПП в Кабуле. Один ударился об автомобиль при выруливании.

- поломан на посадке самолёт МиГ-23 млд в 190 иап.

- в Газни, ночью, боевая потеря вертолёта Ми-24, прикрывавшего городок.

04.03 - на аэродроме Баграм, после взлёта был сбит ПЗРК учебно-боевой самолёт Су-22 (ДРА). Экипаж, п/п-к Сафонов (советник при штурмане авиаполка ДРА) и лётчик афганских ВВС, катапультировались. Так же, как в случае с К.Павлюковым, в район приземления лётчиков была направлена пара вертолётов ПСС. При выполнении поиска экипажи потеряли друг друга и столкнулись в воздухе. Погибли 6 человек. На спасение уже столкнувшихся экипажей и лётчиков Су-22 была направлена «броня». При выполнении поиска погибли командир батальона и солдат-срочник. Спасшиеся на парашютах после попадания в самолёт ракеты, лётчики самолёта были пойманы «моджахедами» и убиты.

06.03 - столкновение в воздухе двух Ми-24 в Газни. Один вертолёт сгорел, второй поломан.

13.03 - повреждён в воздухе от попадания ПЗРК самолёт Су-25.

- катапультировался и подобран вертолётными ПСС м-р В.Голубев, начальник штаба аэ 190 иап на самолёте МиГ-23млд.

23.03 - катастрофа Ми-6 на площадке Шахджой.

31.03 - сбит ПЗРК Су-25. Восьмой в штурмовом полку полковника А.Давыдова.

04.04 - боевая потеря Ми-24 в Джелалабаде. Вертолёт подорвался в воздухе на сброшенных авиабомбах. При экстренном приземлении погиб командир экипажа. Оказывающий помощь упавшему экипажу вертолёт Ми-24 был сбит с ПЗРК и также выполнил аварийную посадку. Экипажи были подобраны вертолётном ПСС Ми-8МТ.

12.04 - сбит ПЗРК самолёт Су-17мЗ в Шинданде.

16.04 - сбит ракетой «воздух-воздух» самолёт МиГ-23млд, пилотируемый командиром 190 иап полковником Л.Фурса.

20.04 - боевая потеря вертолёта Ми-24 в Кабуле. Экипаж был подобран вертолётном ПСС.

21.04 - катастрофа двух вертолётных Ми-8МТ в Кандагаре. Ночью, в наборе высоты, ведомый потерял из виду ведущего и столкнулся с ним над аэродромом. Кроме экипажей, погибли десантники, находящиеся на бортах.

- боевая потеря вертолёта Ми-24 в Кандагаре от ПЗРК.

27.04 - боевая потеря Ми-24 в Джелалабаде.

Только за апрель месяц 1987 года в ВВС 40 А погибло 24 человека.

Как оправдать катастрофу вертолёт Ми-8 произошедшую на аэр. Лашкаргах 7 мая 1987 года?! Экипаж перевозил демобилизованных солдат. Взлет был выполнен против сильного встречного ветра и после разворота на обратный курс на предельно малой высоте вертолёт был прижат к земле и взорвался при столкновении с ней. Погиб экипаж капитана Булатова и 11 пассажиров. Как выяснилось, лётчики этого экипажа уже во второй раз прибыли в ДРА и считали, что опыта им не занимать. Запомнилось, что среди погибших солдат был солдатик, за возвращение которого долго бились родители. Решение о его возвращении на Родину принял Министр Обороны. Не оправдать столкновений вертолётов с горами и при выполнении перелётов на другие площадки.

24 июня 1987г. произошла боевая потеря двух экипажей вертолёт Ми-24, выполнявших прикрытия вертолёт Ми-8МТ с досмотровой группой. Ведущий Ми-8МТ спутал ответвление реки и вошёл в не имеющее сквозной проход ущелье, из-за узости прохода вертолёт прикрытия не смогли выполнить маневр для разворота или набора высоты. При ударе о скалы погибли оба командира вертолёт, которые ещё и не были пристёгнуты, штурманы были найдены в тяжёлом состоянии и доставлены в госпиталь.

7 июля 1987г. произошёл позорнейший случай потери ориентировки экипажем самолёт Ан-26 «советнической» эскадрильи из Маймене. Экипаж капитана Г.Груня совершал транспортный рейс с перевозкой военных советников КГБ на аэродром Заранж, в юго-западной части Афганистана. Грунтовый аэродром Заранж никак нельзя было спутать с аэродромом Заболь, имеющим искусственную ВПП, однако, даже на удивление правого лётчика: *«Вот дают духи, за полгода бетонку положили!»* командир экипажа не отреагировал и выполнил посадку на территории Ирана. Не подозревая о своей ошибке, командир отправил помощника на КДП, который бегом вернулся на самолёт, увидев на здании аэровокзала огромный портрет аятоллы Хаменни. Самолёт был задержан грузовиками со спецназом. Штурман экипажа, боясь расправы со стороны иранцев, покончил жизнь самоубийством из пистолета, чему, кстати, очень удивились иранцы и долго пытались понять, почему экипаж застрелил своего офицера. Лётчиков и пассажиров отправили в Тегеран, а затем возвратили в Союз. На моём столе в штабе ВВС Армии долго лежали их лётные книжки, кстати, в весьма запущенном состоянии.

Катастрофа Ан-12 в Кандагаре 12 июля 1987 г. унесла жизни 16 человек и ещё 37 получили ранения разной степени тяжести. Экипаж м-ра Трофимова А.Б., выполняя посадку на аэродроме Кандагар, допустил грубую ошибку в заходе на посадку, ушел на второй круг, не собрался, и вновь выполнил заход под углом к полосе, посадку выполнил с креном, от удара сломалась правая стойка шасси. Сильно искря, самолёт катился по бетонке. Однако из-за подломленной основной стойки его постепенно стаскивало вправо. В конце концов, самолёт развернуло вправо и выбросило на грунт, на минное поле... Несколько взорвавшихся за хвостом самолёт мин подожгли Ан-12. А в это время со всех сторон к месту аварии для спасения экипажа и пассажиров бежали не подозревавшие об опасности люди. Мощный взрыв разметал самолёт на мелкие кусочки, только двигатели остались лежать на месте. Все, кто успел подбежать близко, погибли. От автомашины пожарной службы остался остов. Экипаж и человек, сопровождавший груз (десять 500 килограммовых бомб), а также незаконно взятые в полёт пассажиры не пострадали. Зная, какой груз они везут, все успели покинуть борт самолёт до взрыва, воспользовавшись форточками пилотов, через которые в спокойной обстановке не всякий смог бы вылезти. Среди пассажиров оказались двое моих бывших подчинённых техников самолёт, уговоривших командира экипажа взять их на борт, следуя попутно в гарнизон Шинданд.



На фото: пожарный автомобиль после взрыва 12.07.87г. Под колесом виднеется часть МСРП – «черного ящика» самолета Ан-12

А случай злостного хулиганства, закончившийся поломкой вертолѐта Ми-8, долго не мог привести в себя командование Армии. Экипаж выполнял полѐт по доставке груза на пост охраны. Пролетая над кошарой овец, командир выполнил висение и приказал бортехнику выбрать по упитаннее овцу для «нашего» специалиста при афганской воинской части. Вертолѐт поднял облако пыли, а командир экипажа с пилотированием не справился, вертолѐт ударился о землю и только по счастливой случайности никто не пострадал. Вертолѐт восстановлению не подлежал.

Можно привести массу примеров разгильдяйства и халатности, допущенных нашими лѐтчиками. Например, можно вспомнить случай бездумного отношения командования 378 ошп, отправившего в составе ударной группы старшего штурмана полка п/п-ка Давыдова, крайним ведомым ст.л-та В.Палтусова, на второй день после его дня рождения. В полете, лѐтчик стал отставать от группы, на команды реагировал вяло, и, в конце концов, группа потеряла лѐтчика. Предположительно произошла потеря работоспособности из-за плохого самочувствия.

В сентябре месяце я, находясь в штабе ВВС Армии в Кабуле, визуально наблюдал, как над Кабулом, на предельно малой высоте прошло звено Су-25. Не успел уточнить на КП, куда направилось звено с таким профилем полѐта, как поступила информация о потере одного из самолѐтов, пилотируемого ст.л-том В.Земляковым. Произошло столкновение с горой самолѐта ведомого второй пары. Лѐтчики, не обдумав и не оценив сложность полѐта на малых высотах в горном районе, приняли абсолютно неграмотное решение. Огибая по высоте одну из гор, перед экипажами появилась следующая гора, не видимая до этого момента, но уже выше предыдущей. Ведомому просто не хватило тяговооруженности самолѐта для её преодоления. В 378 ошп только за лето 1987 года было потеряно не менее эскадрильи штурмовиков.



На снимке: второй справа - Шурик Пигалицын

В конце мая 1987 года в Кандагар прибыла на замену эскадрилья 979 иап, из Щучина. Уезжал и Шурик Пигалицын. Кстати, он успел порядком напугать сослуживцев. Накануне, вечером, хорошо «посидели» в их знаменитой бане. Утром, на аэродроме, перед посадкой на убывающий на родину Ил-76, его не досчитались и все в панике кинулись искать. Шурку вытащили из бассейна в бане и под белые ручки закатали в убывающий лайнер. У меня до сих пор лежит его записка с просьбой купить в Кабуле его жене плащевый костюм. Просьбу я выполнил и отправлял костюм уже из Союза, но не знал, что Шурик уже погиб на полигоне в Белоруссии. Об этом мне сообщил наш с ним общий сослуживец по ГСВГ Гена Аржаев. Шурка хотел увольняться ещё до Афгана, но до известия, что полк уходит воевать, не успел. «Не уходите же тогда, когда стоит задача! Неправильно поймут!» - говорил мне Шурик уже в Афгане. По возвращении как-то сразу тоже не получилось. Осенью полк, выполняя итоговую проверку, проверялся на полигоне. По себе помню, как трудно было после афганских крутых пикирований выдержать угол 15-20 градусов для атаки наземной цели. Шурик допустил ошибку в первом заходе, а второй, после подначки руководителя полётов, кстати, самого не бывшего в ДРА, выполнил с задержкой в прицеливании. Ему не хватило метра высоты...

Заменщики из Щучина прибыли не все готовые для выполнения основных задач. Оказалось, что в двух звеньях старшие лейтенанты не имеют допусков к атакам наземных целей составом пары! Интересно кто и куда их готовил, и как вообще была собрана эскадрилья? Для ввода в строй и доподготовки лётчиков в Кандагар был направлен старший инспектор-лётчик ОБП ВА из Ташкента, я из Кабула, и заместитель командира 190 иап Саша Гаврилюк. Мы с Гаврилюком не вылезали из спарок в те дни, меняясь в воздухе из положения ведущего на ведомого. Первого июня, между вылетами получаю команду, прибыть на КП гарнизона. На КП находится Командующий 40 Армией генерал лейтенант Дубынин В.П. и Заместитель Командующего ВВС 40 Армии п-к Кузнецкин. Сбит и подобран лётчик с самолёта Су-25. Не определено средство поражения и Представитель Министерства обороны генерал армии Варенников требует выслать оперативную группу в район падения самолёта. Необходимо забрать «чёрный ящик» и найти следы или осколки от ПЗРК или ДШК. Командующий поставил задачу сформировать такую группу, обеспечив её прикрытием с воздуха парой самолётов Су-25 и парой боевых вертолётов Ми-24.

Управлять их действиями в случае нападения со стороны «моджахедов» было поручено мне. Отражать нападение на земле должны были десантники, отправляющиеся с нами на вертолётах Ми-8МТ. Самолёт был сбит над пустыней Регистан. Найдено было быстро, и экипажи восьмёрок выполнили посадку среди барханов, не выключая двигателей. За несколько секунд после приземления, десантники веером рассыпались вокруг места посадки, выполнив несколько контрольных выстрелов из гранатомётов. Я отбежал от гудящего вертолёта, чтобы можно было слышать в наушниках радиостанции ответы находящихся в воздухе экипажей о месте их положения и увидеть их визуально. Сравнительно быстро инженеры извлекли искомый «Тестер», а также нашли фрагменты от сбитой ракеты. Десант появился у вертолёта также быстро, как и исчезал. Вернувшись на аэродром, едва сдав автомат и радиостанцию на КП, был вызван по телефону Кузнецкиным с вопросом: «*Что ты там телишься? У тебя ещё два вылета с лейтенантами!*» В последующем мне довелось долго летать с ним в Кандагаре на разведку погоды, перед вылетами ударных групп. А при совместной работе в Баграме в разведывательной эскадрилье Лучкина, попали под обстрел из стрелкового оружия.

На территорию ремзавода ВВС ДРА в Баграме заходил на посадку вертолёт афганских вооружённых сил Ми-8. У вертолёта была полностью отбита основная стойка шасси. Мы, как и все, наблюдали за действиями лётчика. Надо сказать, что он проявил завидное мастерство, выполнив точное приземление отбитой «ногой» на подставленную авиастремянку. Как только стих свист винтов я услышал выстрел и шипение рядом. Затем ещё и ещё, но уже увидел и подлетающие камешки возле нас. Мы стояли втроем на пригорке и оказались неплохой мишенью для какого-то бородатого разбойника. Быстро опустившись вниз начали рассматривать места попадания пуль и нашли таки одну. Поднявший даже обжёгся об неё и передал Кузнецкину, который реквизировал её в качестве трофея – талисмана.

В нашем 190 иап в феврале месяце 1987 года был поломан самолёт МиГ-23млд лётчиком С. Мединским. Лётчик в составе большой ударной группы выполнял полёт на бомбоштурмовой удар. После взлёта закрылки не убрал, они убрались автоматически при наборе скорости. На маршруте к цели, на большой высоте и малой приборной скорости закрылки вышли, самолёт начал терять скорость, лётчик, видя отставание от группы, увеличивал её, закрылки опять убрались автоматически и так в течение всего полёта. Понятно, что топливо было израсходовано раньше расчётного времени, и при возвращении на аэродром посадки лётчик запаниковал. На его доклад об остатке топлива руководитель полётов освободил безопасный эшелон и дал лётчику возможность произвести посадку раньше всей группы. Мединский умудрился пересечь все эшелоны, ввести в заблуждение группу руководства полётами и произвести аварийную посадку на своём аэродроме с ошибкой в технике пилотирования. В результате у самолёта, после грубого приземления, отломилась носовая стойка, самолёт чудом не загорелся, сносая по бетону все выпуклости фюзеляжа. Посадка группы чудом была выполнена без столкновения с обломками самолёта.



Фотография сделана в Кабульском военном городке. За нашими спинами виден бывший дворец Амина, являвшийся тогда штабом 40 Армии.

На фото слева направо: п/п-к Слёзкин Н.Ф. – зам нач. оперативного отдела ВВС 40А, п/п-к В.Комков - Нач. ОТП ВВС 40А, п/п-к Кузьмин Б.К.- ст. инспектор – лётчик тр.ав. ВВС 40 А, п/п-к Елисейев Б.Н.-ст. инспектор-лётчик АА ВВС 40 А.

Однокашник ст.л-та Мединского, С. Роговский также успел оставить «добрый след» в жизни полка. В мой первый боевой вылет составом двух звеньев, в состав которых входил и ст.л-т С.Роговский, лётчик сброс бомб не произвёл (не включил режим сброса на щитке вооружения после моей команды). Лишь при подходе к аэродрому командир звена заметил висящие бомбы на его самолёте. Пришлось отправлять пару на аварийный сброс в свободную зону. Уже после возвращения из Афганистана в Кировоград, звено, в составе которого летал С.Роговский, было отправлено к новому месту службы в ГСВГ. Чтобы казаться в меру подготовленным и натренированным лётчик приписал себе в лётную книжку лишние полёты. В один из лётных дней, выполняя полёт на перехват воздушной цели, С. Роговский попал в облака, потерял пространственное положение и высоту. Только благодаря случайности вывел самолёт в горизонтальный полёт. Инцидент был вскрыт по материалам объективного контроля. Боевая подготовка ВА провела тщательное расследование этого случая, сделала запрос в полк, откуда прибыло звено. После обнаружения приписок лётный состав всего звена был возвращён к месту бывшей службы, а ст.л-т С. Роговский был снят с лётной работы.

История Стаса Роговского не единична в авиации. Жизнь доказывает старую поговорку: «Где тонко, там и рвётся!». Я знаю много примеров, когда лётчики, различными путями (протекционизм, твердолобое упорство, старание, организаторские способности и др.), выбрав не свою дорогу, в конечном результате либо погибали сами, либо были виновниками тяжёлых лётных происшествий, где гибли другие люди, либо просто являлись «обузой» в авиации, при этом дослужившись до больших чинов. Знал лётчиков, дослужившихся до полковников, а от отдельных видов лётной подготовки открещивались, как могли. Один начальник, получив допуск к посадкам на неосвещённую полосу на самолёте Су-24м,

выполнять самостоятельный полёт со штурманом не стал, объясняя задержкой того в другом вылете. Получив допуск после вылета со мной, попросил меня же сделать свой первый вылет в качестве его штурмана.

Часто задают вопрос, а были ли в Афганистане случаи «работы» по своим войскам, ведь война есть война и ошибки предсказуемы. Да, предсказуемы, но не оправданы, если они грубейшие или выполнены из пренебрежительного отношения к подготовке этих вылетов. Об одном из этих случаев с замполитом полка апиб я уже рассказал. Тогда командование полка посчитало, что в боевых условиях можно решать задачи с нарушением требований основных лётных документов. В повседневной лётной работе замполит никогда не водил группы! В эскадрилье 979 иап, которая базировалась на аэродроме Кандагар, звено м-ра А.Спиридонова выполняло полёт на бомбоштурмовой удар. Не долетая до цели, в горах, командир обнаружил батарею, ведущую огонь и доложил на КП полка. Там уточнили место группы и её возможность по атаке, дав разрешение на работу. Звено попарно выполнило сброс 16 авиабомб и вернулось на авиабазу. Через короткий отрезок времени стало известно, что в результате удара с воздуха погибла артиллерийская батарея одного из полков 40Армии. Около 10 человек были отправлены на Родину «Чёрным тюльпаном»! Разбор данного ЧП показал, что оно произошло из-за несогласованности действий Сухопутных войск и ВВС, одновременная работа которых не допускалась. Командир батареи, принял решение выполнить залп по появившемуся противнику, а КП полка знало, что в это время «пехота» не работает, и дал разрешение на удар. Знаю, что удары по своим войскам были допущены лётчиками штурмового полка на самолётах Су-25, из полка п-ка А.Давыдова. Эта информация охранялось особым «табу» так как в том полёте было задействовано руководство полка.

Службу в Афганистане закончил в сентябре 1987 года. Командующий слово своё о моей замене в Питер сдержал. На прощание ещё раз переспросил, а не пожалеею ли я в сыром городе о том, что не поехал в Киев? Я, конечно, поблагодарил его и заверил, что его доверие не подведу.

Совсем недавно, в мае 2009 года, мои однополчане по Кировоградскому, 190 иап, собирались в бывшем гарнизоне, по случаю десятилетней годовщины расформирования полка. Я, конечно, был приглашен, но попасть не смог, однако вёл активную переписку с однополчанами и получил информацию об этой встрече. К этому дню я написал стихотворение - тост с воспоминаниями о нашем пребывании в Афганистане. Пожалуй, приведу его ниже полностью:

*Наливай, товарищ! И по полной!
«Рейнджеры» гуляют в этот день!
Памяти полка и жизни вольной,
Не испортит никакая хрень!*

Воспоминание – повод для встречи...

**Мы честно пили свой горячий кофе,
И жрали меж вылетами бутерброд,
Пока не сказал нам дяденька «профи»:
Допьёте в Афгане свой компот!**

Пора рассчитаться за мирное небо,

**За тихо съеденный шоколад!
Пора, дорогие! Ну, кто там не был?
А кто боится, валяй назад!**

**Дохнул на меня коньяком Варенников,
Приехав в полк напутствие дать,
А я приказал прапорам: «За вениками!
Мы будем в Афгане ими задницу драть!»**



**Собрали по ящику на год провизии,
Кто телек, кто сало, а кто самогон,
А к веникам нашим – Мать их в дивизию!
Приставлен был «прапор» как фараон.**

**Мой зам по политике лично напутствовал:
«На сало и веники,.. глаз, да глаз!»
Он прав был, конечно, и нас не запутывал,
Я в этом сумел убедиться не раз!**

**Случалось, что спиртику на вечер не было,
Мой зам по политике выход найдёт!
И тут наши венички как «манная с неба» нам,
В обмен вертолётчикам на флягу идёт!**

**Под нашими койками салушко в баночках,
Закрото, залито, кандей, не тепло.
Однако солдатик – морда босяцкая!
Наркотик учуял через стекло!**

**Опять замполит проводит работу,
Что сало-де – строгий валютный продукт!
Чу! В нашу «берлогу» ломится кто-то!
Глядь, «спиртоган» на замену несут!**

**Давай, наливай, мой друг, за Афганцев!
Вспомним тёмные вечера!
Времени было для преферанса...
Можно пить «Липтон» хоть до утра.**

**День открывали пушки – соседки.
Ахнет зараза – пилотка слетит!
А на КП в это время разведка:
«Десять – на десять! Кто полетит?»**



**Помню, уж смелый был вертолётчик,
Их командир, с красной мордой всегда!
Над полосой повисит, сядет, вскочит,
Два «боевых»! Словно птицу с куста!**

**Утром «технота» зевает и стонет,
Рано приходится, братцы, вставать!
Сволочи – бомбы! Четыре залёта!
Радуйтесь «Духи»! Туды - т твою мать!**

**Ну, наконец-то, все по кабинам,
Каждый из нас теперь – это ВСЕ!
Путь наш лежит к далёким вершинам,
Там, где «говорять» главарь их засел.**

**Вот огибаем «Белые горы»,
Пятый изгиб у четвёртой реки.
«Главный! Крыло! Прекратить разговоры!»**

Ну, наш черёд! Вниз в пике!... «Выводи!»

Длинною стайкой тихо на привод,
Всех, сосчитав, возвращаюсь назад.
«Что за мудрило, ползёт с «погремушкой»?
Бомбы не сбросив, пугая ребят???

Было и это, и мазали славно,
«Юный мичуринец» кличка была,
Груш околачивать бедным «душманам»,
Мы помогали,...Помилуй Аллах!



Вспоминаю техников на «старте»,
Встретивших нас в первый раз из гор,
«Ну-ка, кто из вас летит со мной на «спарке»?
«Кто на что учился!» Хохот! Ор!

С этого момента, показалось,
«Белой костью» перестали звать,
Но и мы ценили их усталость,
Трудно было всем! Такую мать!

День за днём, втянулись понемногу.
БШУ, разведка, БШУ.
Вечером в картишки понемногу,
«Стопку» чая и идёшь ко сну.

Самое святое - это баня!
Вон, с утра над ней дымок завис.
Вечером у Ромы или Сани,
День рожденья празднуем «на бис».

Ничего, что пару «нурсиков» пропустим,
Можем и по-больше накатить,

**Банька выгонит, бассейн отпустит,
Ну и можно «шпротом» закусить!**

**Помню «Героев» Руцкого конечно.
Славно «месили» ребята эфир!
... «Ядерный склад разбомблён!»
И конечно: «Духам поставим толстый клистир!»**

**Чтобы в газетах почаще писали,
В тактике боя был сделан прорыв!
Блоки РС пуском в зад привязали,
Мир авиации в раз удивив!**

**Вечная память просто Героям!
Тем, кто взлетел, чтобы сесть в небесах!
Мы их сегодня конечно прикроем!
В нашем застолье и наших сердцах.**

**Мальчик, гранатой себя подорвавший,
Штурман, не вышедший из пике!
Эти пилоты, в эфир не болтавши,
Точно не думали о Звезде!**

**Подвиг рождается в жизни обычной,
Не из хвалебных докладов в эфир.
В доли секунд жизнь спросила и вычла:
«Можешь? Иль нет?»
И свободен,... как мир!**

**Долгим был год, и казалось не скоро,
Курсом «норд-вест» отойдём навсегда.
Пусть пропадут эти «Белые горы»!
Мы не вернёмся сюда никогда!**

**Где тот мудрило, что просто отправил
Наших ребят на эту войну?
Каждый из нас там часть жизни оставил,
Кроме воронок в «грушевом саду»!**

**Помню, как все мы серьёзно гордились,
«Опыт войны – это враз не урвать!»
Только потом уж, когда возвратились,
Стало понятно – на нас наплевать!**

**Самое пошлое было позднее:
Всех ветеранов пустили в разгон!
Тех – в ПВО! Тех – немного южнее!
А этих, задиристых, попросту ВОИ!**

**Годы прошли, мы давно поседели,
Смотрим на фото, себя не узнав,
Где же то небо, куда мы летели,**

След оставляя в далёких горах?

Пройдено всё, все давно состоялись,
В жизни той первой, что выпала нам.
Вспомним сегодня, коль вместе собрались,
«Тихий» Шинданд, Кандагар и Баграм!

Разной дорогой, оставив погоны
Внукам своим, мы идём с той поры.
Жизни второй, огибая препоны,
Памяти первой будем верны!

Нет уже с нами Серёги и Сашки,
Славилов двух, Палыч с Пашкой ушел...
Вспомним о них, да не просто рюмашкой,
Их белый след в небе нитью прошел!

Махнём за небо, за Ингул под нами,
За технаря, что раньше нас вставал!
И третий тост: «За тех, кого нет с нами!»
«Канатцы», будем жить!
Так «Батя» приказал!

Полки, прошедшие Афган, расформировали в первую очередь. Вот только те, что были рядом с нами:

-655-й, истребительный авиационный полк, из Пярну (мы сменили их в 1986), по возвращении в Союз перевели в ПВО и разогнали лётный состав по всей стране.

- 166-й, Гвардейский, авиационный полк истребителей-бомбардировщиков, на самолётах Су-17м3 из Грузии, бывший вместе с нами в Шинданде, расформировали в бомбардировочный, а лётный состав разогнали по частям и уволили, по оргмероприятиям, сразу после возвращения в Союз.

-979-й, Волковыцкий, Краснознамённый, ордена Суворова 3 степени, истребительный авиационный полк, который был в Афганистане вместе с нами, на аэродроме Кандагар, был расформирован и уничтожен на месте в 1989 году.

- 190-й, истребительный авиационный полк, из Кировограда, расформировали через два года по прибытию из Афгана.

Замечу, что тогда ещё не грозила авиации керосиновая засуха. Просто кто-то, высоко-высоко видел в боеготовых частях и не только от авиации, скрытую угрозу для себя, своей и своих деток карьеры, или это были даже более высокие, стратегические планы политиков.

Б.Кузьмин.

(для skywar.ru)