

С. В. КРЫЛОВ

S. V. KRYLOV

АФГАНСКИЙ ОПЫТ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ В ХОДЕ ПЕРЕВОЗКИ ВОЕННЫХ ГРУЗОВ И ЛИЧНОГО СОСТАВА САМОЛЁТАМИ ВТА, А ТАКЖЕ ПЕРЕБАЗИРОВАНИЯ БОЕВОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ (1979—1989 гг.)

THE AFGHAN EXPERIENCE OF MANAGING AIR TRAFFIC IN AIRLIFTS OF CARGO AND PERSONNEL BY SOVIET MILITARY TRANSPORT AIRCRAFT, AND ALSO THE TRANSFER OF COMBAT AVIATION EQUIPMENT (1979—1989)

Сведения об авторе. Крылов Семён Владимирович — старший научный сотрудник Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба Вооружённых сил РФ, полковник запаса, кандидат исторических наук, доцент (Москва. E-mail: makar2466@mail.ru).

Аннотация. В статье на фоне организационной структуры Единой системы управления воздушным движением (ЕС УВД) СССР представлена роль её военной составляющей в период с декабря 1979 по февраль 1989 г. в обеспечении полётов самолётов советской военно-транспортной авиации (ВТА) в ходе перевозки ими военных грузов и личного состава, а также в обеспечении перебазирования боевой авиационной техники из СССР в Афганистан и обратно.

Ключевые слова: Афганистан; Единая система управления воздушным движением СССР; организационная структура; военная составляющая; специалисты военного сектора Главного центра; объединённый пункт управления ЕС УВД.

Information about author. Semyon Krylov — Senior Researcher at the Research Institute of Military History of the RF AF General Staff Military Academy, Colonel (res.), Cand.Sc. (Hist.), Assistant Professor (Moscow. E-mail: makar2466@mail.ru).

Summary. The paper covers the organizational makeup of the Uniform System of Air Traffic Control (US ATC) in the USSR and shows the role of its military constituent from December 1979 to February 1989 in supporting flights by Soviet military transport aircraft when they airlifted military freight and personnel, and also in supporting the transfer of combat aircraft from the USSR to Afghanistan and back.

Keywords: Afghanistan; Soviet Uniform System of Air Traffic Control; organizational makeup; military constituent; experts of the Main Center military sector; US ATC joint control point.

ПОСЛЕ окончания Второй мировой войны отечественные Военно-воздушные силы принимали самое активное участие во множестве локальных войн и вооружённых конфликтов. В успешных действиях нашей авиации чрезвычайно важную и ответственную роль играло решение вопросов управления её силами, в т.ч. и вопросов управления воздушным движением.

В настоящее время особенно возрастает интерес к тому, как решались вопросы управления воздушным движением в Афганистане в период с 1979 по 1989 год. Это обусловлено тем,

что многие из них не утратили своей актуальности и сегодня, когда борьба с международным терроризмом, которая ведётся и на территории современного Афганистана, является одной из самых острых проблем всего человечества.

Итак, в период с декабря 1979 по февраль 1989 года перевозки военных грузов и личного состава самолётами советской военно-транспортной авиации, а также перебазирование боевой авиационной техники из СССР в Афганистан и обратно носили интенсивный характер¹.

В соответствии с организационной структурой Единой

системы управления воздушным движением СССР того периода, обеспечением этих полётов занимались специалисты Главного центра ЕС УВД и в первую очередь его военного сектора через военный сектор ташкентского зонального центра ЕС УВД (с июня 1980 г.)², непосредственно подчинявшегося начальнику штаба Военно-воздушных сил (ВВС) Туркестанского военного округа, и военные сектора ташкентского и душанбинского районных центров ЕС УВД СССР.

При осуществлении полётов из СССР в Афганистан передача непосредственного

управления воздушным движением от ташкентского районного центра ЕС УВД производилась на душанбинский районный центр, а с него — на объединённый пункт управления ЕС УВД (ОПУ ЕС УВД) из состава системы пунктов управления ВВС 40-й армии, дислоцировавшейся в Афганистане³.

Непосредственное управление воздушным движением передавалось на установленных рубежах, определявшихся на границах соответствующих районов, и согласованных высотах и осуществлялось специалистами ОПУ ЕС УВД до районов аэродромов посадки.

Обеспечение перелётов из Афганистана в СССР производилось по той же схеме в обратном порядке.

Можно сказать, что объединённый пункт управления ЕС УВД, в состав которого входила группа взаимодействия с командным пунктом ВВС и Противовоздушной обороны (ПВО) Республики Афганистан, играл роль зонального и районного центров Единой системы УВД одновременно. Это было обусловлено тем обстоятельством, что в Афганистане, по сравнению с Советским Союзом, не было большого количества районов с высокой интенсивностью воздушного движения и слож-



Ил-76МД — советский тяжёлый военно-транспортный самолёт, один из основных участников воздушного движения из СССР в Афганистан и обратно

ной воздушной обстановкой, поскольку плотность аэродромной сети была низкой. Поэтому структурно воздушное пространство Республики Афганистан имело одну зону УВД (для предварительного планирования полётов), являющуюся фактически районным УВД (для оперативного управления), т.е. своеобразную зону-район. Наличие же двух отдельных пунктов управления ЕС УВД, решавших задачи зонального и районного центров ЕС УВД соответственно, в целях экономии сил и средств было признано нецелесообразным.

Для работы на ОПУ ЕС УВД были откомандированы как военные, так и гражданские специалисты Главного центра Единой системы управления

воздушным движением СССР с очень высоким уровнем подготовки. Они занимались планированием, организацией, координацией, регулированием и обеспечением воздушного движения в установленной зоне ответственности, осуществляли непосредственное управление воздушным движением в районе УВД (исключая районы аэродромов и районы боевых действий), координировали полёты военной и гражданской авиации, оказывали помощь экипажам, а также контролировали и координировали аэродромные полёты и во взаимодействии с органами ПВО — воздушный режим в районе ответственности.

Непосредственное же управление воздушным движением

Афганские рабочие будни советского военно-транспортного «трудяги» Ан-12



«Чёрный тюльпан» (Ан-12) из Афганистана





Советские солдаты в аэропорту Кабула прощаются с местными жителями перед отправкой домой на Ил-76МД
2 августа 1987 г.



Домой!
Советские транспортно-боевые вертолёты Ми-24В в полёте над горами Гиндукуша

(полётами) воздушных судов в районах аэродромов осуществлялось специально создававшимися для этого группами руководства полётами⁴.

При ведении советской и афганской авиацией боевых действий, управление её силами, в т.ч. и решение задач управления воздушным движением в районах боевых действий, обеспечивалось следующими элементами системы пунктов управления ВВС 40-й армии: командным пунктом ВВС 40-й армии с центром боевого управления; командным пунктом ВВС и ПВО Республики Афганистан, объединённым с командным

пунктом ПВО 40-й армии; командными пунктами авиаполков; группами боевого управления, входившими в состав командного пункта ВВС 40-й армии; авиационными наводчиками; пунктами наведения авиации; воздушными пунктами управления (самолёты-ретрансляторы)⁵.

Таким образом, применявшиеся в период с 1979 по 1989 год в Афганистане органы, пункты и средства управления в целом обеспечивали процесс, в т.ч. и управление воздушным движением разнородных сил авиации при решении различных боевых задач. Вместе с тем особые

физико-географические, климатические и другие условия боевых действий требовали внесения порой существенных изменений в эту деятельность. Техническая же оснащённость органов и пунктов управления порой отставала от качественного уровня авиационной техники и оружия. Тем не менее перевозки военных грузов самолётами советской военно-транспортной авиации, а также перебазирование боевой авиационной техники из СССР в Афганистан и обратно, носившие в те годы интенсивный характер, обеспечивались специалистами Главного центра ЕС УВД, и в первую очередь его военного сектора, на очень высоком уровне.

Активные участники воздушного движения — самолёты советской ВТА Ту-154Б-2 и Ил-76МД в кабульском аэропорту. Ту-154Б-2 (СССР-85572) — это тот самый печально известный самолёт, следовавший в Сирию и разбившийся 25 декабря 2016 г. при взлёте из адлерского аэропорта



ПРИМЕЧАНИЯ

¹ В этот период активно работал и «Аэрофлот», доставлявший грузы и людей с территории СССР и обратно.

² С декабря 1979 до июня 1980 г. специалисты военного сектора Главного центра ЕС УВД обеспечивали эти полёты через соответствующие пункты управления полётами военной авиации, т.к. в составе ЕС УВД СССР ещё не было ташкентского зонального центра с шестью районными и тремя вспомогательными районными центрами.

³ Архив Военно-воздушной академии имени Ю.А. Гагарина. Ф. ВВС 40 А. Оп. 72830. Д. 2. Л. 263.

⁴ Там же. Л. 264.

⁵ Там же. Л. 265.