



СЕРИЯ
РОДИНА ЗОВЁТ!

Премия им. Александра Трифоновича Твардовского



СЕРИЯ
РОДИНА ЗОВЁТ!

Премия им. Александра Трифоновича Твардовского

Владимир Новиков

ВЕРТОЛЁТ

Хроника Афганской войны

Роман-репортаж

Книга вторая

Огненные Кара-Кумы
(1982 год)

Часть II

Москва
Интернациональный Союз писателей
2026

УДК 821.161.1
ББК 84(2Рос=Рус)6
Н73

Продюсер проекта Елена Кувшинова

Новиков, Владимир
Н73 Вертолёт. Хроника Афганской войны. Книга вторая — Огненные Кара-Кумы (1982 год). Часть II / Владимир Новиков. — Москва: Интернациональный Союз писателей, 2026. — 404 с. (серия «Родина Зовёт!», премия имени А. Т. Твардовского).

ISBN 978-5-6054854-7-6

Вторая книга «Огненные Кара-Кумы» уникального исторического романа «Вертолёт. Хроника Афганской войны» — это рассказ об официальном участии частей и подразделений Пограничных войск КГБ СССР в Афганской войне с января 1982 года, с выделением им зоны ответственности — стокилометровой пограничной зоны от линии государственной границы СССР вглубь Афганистана, позже названной «буферной» зоной.

Для автора это время интересно тем, что после назначения на должность старшего офицера по авиации оперативной группы ГУПВ он попал в специально созданное секретное подразделение пограничного главка, занимающееся только боевыми операциями на севере Афганистана, в коллектив самых «крутых» и подготовленных генералов и офицеров пограничных войск. Непростой процесс ввода в строй и участие в первых крупных боевых пограничных операциях с применением авиационных полков и авиагрупп в пустынях и горах северного Афганистана потребовали и перестройки инфраструктуры, и увеличения количества авиационных подразделений и повышения уровня подготовки лётного состава.

Книга написана на основе воспоминаний автора с использованием фотографий из личного архива.

УДК 821.161.1
ББК 84(2Рос=Рус)6

© Владимир Новиков, 2026
ISBN 978-5-6054854-7-6 © Интернациональный Союз писателей, 2026

Книга вторая

Огненные Кара-Кумы

(1982 год)

Часть 1. Жаркие Кара-Кумы

1. Первый погибший экипаж

10 июля 1982 года. Экипаж вертолѐта — это не только одна дружная боевая семья, но одновременно и одна братская могила в случае неудачного исхода полѐта. Именно такой может быть судьба боевого экипажа вертолѐта или самолѐта не только на войне, а даже и в мирное время. В истории нашей и зарубежной авиации были и происходят десятки и даже сотни подобных случаев ежегодно. Один такой случай врезался мне в память и в сердца многих лѐтчиков границы. Это первый погибший в Афганистане пограничный экипаж вертолѐта Ми-8т. Произошло это 10 июля 1982 года при разгроме горной базы и ликвидации бандформирования пришедших из центра страны боевиков в ущелье Шардара, находящееся



Фотореконструкция боевого эпизода сбитого вертолѐта капитана В. П. Саморокова в ущелье Шардара, 10 июля 1982 г.

в 30 километрах восточнее одноимённого кишлака и рядом с ним дислоцированного нашего пограничного гарнизона «Чахи-Аб», в зоне оперативной ответственности Московского погранотряда.

Командир авиагруппы «Пяндж» майор Мусаев сверху отлично видел, как командированный читинский вертолёт капитана Владимира Саморокова очень низко, в пологом пикировании устремился в свою последнюю атаку. Вдоль узкого, длинного и извилистого ущелья, со всех сторон из засад простреливаемого боевиками с его крутых склонов. Пытаясь тщательно и лучше прицелиться по стрелявшему короткими очередями огненной «сварки» опорному пункту боевиков на склоне ущелья. По засаде ДШК¹, мешавшей проходу нашего десантного подразделения. Стрельба по вертолёту велась вначале с двух точек: с окраины большого кишлака Шардара и из гнезда орла на выступе одинокой и несуразно торчавшей крутой пирамидальной вершины, которая была выше всех других скал в этой горной гряде и ущелье Шардара.

Мусаев понял, что экипаж капитана Саморокова наивно забыл про его инструктажи о выполнении противозенитного манёвра в ущельях. Любым способом не держать шарик авиагоризонта в центре. Постоянно скользить из одной стороны в другую. Пусть даже и в ущерб точности бомбометания. А читинские лётчики шли как «утюги» на полигоне. Спокойно прицелившись, ждали совмещения в прицеле петельки угла визирования с углом прицеливания.

¹ ДШК — Дегтярёва-Шпагина крупнокалиберный 12,7 мм пулемёт, один из основных видов борьбы афганских моджахедов с советскими вертолётами в начале Афганской войны. — *Прим. авт.*

И дождались. Ещё из трёх точек к вертолёту одновременно рванулись трассы разноцветных очередей ДШК. Одна из них, ближайшая и длинная, оказавшаяся сбоку, с той самой крутой одинокой вершины огнями «электросварки» рассекла вертолёт пополам. Он загорелся в воздухе на глазах других пяти экипажей авиагруппы. И как шёл вертолёт вдоль ущелья, весь объятый пламенем, так, неуправляемый, и рухнул вниз. А сверху из-за кустов и деревьев не видно даже, куда он упал. После взрыва и метнувшегося вверх факела пламени и чёрного дыма из десятка опорных пунктов и точек засад на обоих склонах ущелья выскочили обрадованные боевики. Залпами и очередями стреляя вверх, салютовали свою победу. Кричали «Аллах акбар»² и плясали свои танцы, как дикари в джунглях, радуясь и подпрыгивая.

...Очень важно, что начальник опергруппы генерал-лейтенант Карпов и начальник погранвойск генерал армии Матросов в основной период боевых действий на севере Афганистана (январь 1982 — конец 1985 года) лично тщательно планировали и контролировали все этапы и даже детали боевых операций. Порой вылетали и принимали участие в их проведении. Собственно говоря, это планирование оперативно-боевых действий соединений, частей и подразделений погранвойск и стало главной задачей и головной болью подполковника Лоскутова в опергруппе главка. Участие в составлении квартальных планов боевых операций по авиационной линии, а также их контроль и почти ежемесячное

² «Аллах акбар» («Аллах велик») — молитва мусульман, произносимая пять раз в сутки, с поклонами на восток, в сторону Мекки.

участие в боевых операциях по их выполнению. И разработка, участие в разработке, согласование с командованием погранокругов вопросов применения авиационных частей и групп в каждой крупной боевой операции.

Лоскутов в течение этих пяти лет, с января 1982 и до конца 1986 года, практически каждый день или через день встречался с генералами Матросовым, Вертелко, Карповым и Рохловым по служебным делам. В опергруппе и в авиаотделе ГУПВ. На частых совещаниях и докладах по базированию и боеготовности авиаполков и авиагрупп вертолётов, составу и уровню подготовки лётчиков авиагрупп на оперативных точках. При обязательном присутствии в режиме «дежурства и подхвата» на переговорах по спецтелеграфу с руководителями боевых операций на севере Афганистана. И самое сложное на таких переговорах — это осторожное высказывание даже предварительных мнений о случившихся в этот день авиационных происшествиях, авариях и катастрофах.

Обстановка на этих совещаниях и особенно на переговорах с руководителями боевых операций была всегда ответственной и напряжённой. Порой даже близкой к стрессовой. До середины 1982 года на таких переговорах по линии авиации обычно присутствовал начальник авиации погранвойск генерал Рохлов. Или его заместители: полковник Александр Евдокимов, раза два был на переговорах заместитель по инженерно-авиационной службе полковник Степан Зносок. Но спустя три месяца после перевода Лоскутова в опергруппу ГУПВ генерал Рохлов честно и прямо при всех на переговорах ему сказал:

— Лоскутов, ты представитель авиации, ты вник в обстановку, ты и присутствуй на всех этих переговорах. Если

будет что-либо серьёзное, выше твоей компетенции, сразу звони мне и докладывай ситуацию. При срочной необходимости или при вызове начальника войск я быстро подойду.

— Есть, товарищ генерал, присутствовать на всех переговорах.

На практике это приказание вылилось в постоянное присутствие Лоскутова на всех переговорах с руководителями пограничных боевых операций на севере Афганистана. Даже тогда, когда там были Рохлов или Евдокимов. Чаще всего на втором плане, в соседней комнате, рядом с кабинетом начальника связи главка. Иногда в коридоре, в пределах слышимости и видимости руководителя, ведущего переговоры на аппарате спецтелеграфной связи с оперативными точками и гарнизонами на той стороне «речки». Но в постоянной готовности к ответу на любой внезапный вопрос начальника, ведущего переговоры. Обычно и чаще всего это были генерал Карпов или полковник Кириллов. По особо серьёзным вопросам или перед началом крупных боевых операций переговоры вели генерал-лейтенант Вертелко или генерал армии Матросов.

Сергей сразу убедился, что экспромтом разговаривать и задавать вопросы любому должностному лицу, находящемуся на другом конце провода, без глубокого знания конкретной ситуации, особенно вначале, — весьма непросто. Потому что на любой глупый вопрос можно получить не менее глупый ответ. Но весь этот диалог ложится на бумагу, документы этих переговоров долго хранятся. И читают и анализируют их только самые большие начальники в структуре погранвойск и КГБ, имеющие соответствующие

допуски. Понятно, что к этим переговорам необходимо тщательно готовиться.

Первые такие переговоры лично Лоскутову и пришлось вести на вечерних переговорах 10 июля 1982 года. По поводу гибели экипажа вертолётa 18-й Читинской отдельной эскадрильи капитана Владимира Саморокова в ущелье Шардара. Сбитого в частной операции Московского погранотряда при нанесении авиаудара по позициям и засадам ДШК. И упавшего в глубокое и узкое ущелье в тридцати километрах восточнее кишлака и пограничного гарнизона «Чахи-Аб» на территории Афганистана.

Генерал Рохлов был в командировке. Переговоры вёл генерал Карпов. Сергей Лоскутов от неожиданности вначале даже растерялся, но вида не подал, когда после первичного, очень краткого доклада о катастрофе вертолётa капитана Саморокова генерал Карпов вдруг говорит руководителю операции полковнику Борисову на том конце провода:

— Анатолий Филиппович, переговоры-ка с нашим лётчиком. На своём «птичьём» языке он грамотнее и быстрее выяснит обстановку со сбитым вертолётom.

Впервые в Афганистане у нас погиб целый экипаж. Даже полного состава его, кроме фамилии командира вертолётa, Сергей ещё не знает. Какие же вопросы уместно задавать руководителю операции и командиру авиагруппы на том конце провода в этой трагической ситуации? Сразу после гибели экипажа. По опыту участия в аналогичных операциях в том же Куфабе Сергею уже было известно, что в таких ситуациях ещё точно никто ничего не знает о причинах и деталях происшествия. И о погибших и раненых — тоже. А если что и знают, то без решения или разрешения командования войск