

КАМУФЛЯЖ И БОРТОВЫЕ ЭМБЛЕМЫ

АВИАТЕХНИКИ СОВЕТСКИХ ВВС

В АФГАНСКОЙ
КАМПАНИИ

В ЦВЕТЕ
ВО ВСЕХ ПОДРОБНОСТЯХ



ВИКТОР МАРКОВСКИЙ

ИГОРЬ ПРИХОДЧЕНКО

Война и мы. Авиакolleкция. «Бортовая живопись»

Виктор Марковский

**Камуфляж и бортовые эмблемы
авиатехники советских
ВВС в афганской кампании**

«Яуза»

2017

УДК 623.74(47+57)"1979/89"
ББК 68.53

Марковский В. Ю.

Камуфляж и бортовые эмблемы авиатехники советских ВВС
в афганской кампании / В. Ю. Марковский — «Яуза»,
2017 — (Война и мы. Авиаколлекция. «Бортовая живопись»)

ISBN 978-5-699-99487-8

Афганская война стала не только первым крупномасштабным военным конфликтом нового времени с участием советской военной авиации, но и источником уникального боевого опыта для всех родов ВВС. Впервые после продолжительного послевоенного периода были опробованы новые схемы недавно введенного в советской авиации камуфляжа: на самолетах и вертолетах появились декоративные элементы – отметки о боевых вылетах, наградах летчиков и разнообразные эмблемы. «Бортовая живопись», столь излюбленная в авиации многих стран, долгое время у нас не приветствовалась, считаясь не отвечающей требованиям армейской дисциплины и строгого распорядка. Военная обстановка оказалась более демократичной, дав возможность самовыражению авиаторов и зримому воплощению их отношения к своим боевым машинам. Своими эмблемами обзавелись штурмовики и разведчики, истребители и вертолетчики. Как известно, всякий самолет и вертолет обладает своим характером и повадками, выражающимися в особенностях техники пилотирования, удобстве в обращении, работоспособности и надежности. Под стать им были и появлявшиеся на бортах рисунки, предоставлявшие авторам большую свободу самовыражения в создании зрительного образа. Практически все образцы известной «бортовой живописи» ушли в прошлое по завершении афганской кампании и в дальнейшем перестали существовать вместе со снятой с вооружения техникой. Лишь в единичных случаях доставшимся от Афганской войны эмблемам суждено было найти новое воплощение, продолжив жизнь с приходом самолетов нового поколения.

УДК 623.74(47+57)"1979/89"

ББК 68.53

ISBN 978-5-699-99487-8

© Марковский В. Ю., 2017

© Яуза, 2017

Содержание

Афганская палитра	9
Истребители МиГ-21	45
Истребители МиГ-21	49
Истребители МиГ-21	53
Истребители МиГ-21	55
Разведчики МиГ-21Р	57
Истребители МиГ-21	62
Истребители МиГ-23	66
Истребители МиГ-23	70
Истребители МиГ-23	74
Истребители МиГ-23	78
Истребители МиГ-23	82
Истребители МиГ-23	87
Истребители МиГ-23	91
Истребители МиГ-23	95
Конец ознакомительного фрагмента.	98

Виктор Марковский, Игорь Приходченко

Камуфляж и бортовые эмблемы

авиатехники советских

ВВС в афганской кампании

© Марковский В.Ю., 2017

© Приходченко И.В., 2017

© ООО «Издательство «Яуза», 2017

© ООО «Издательство «Эксмо», 2017

* * *



Афганская война стала не только первым крупномасштабным военным конфликтом нового времени с участием советской военной авиации и источником уникального боевого опыта для всех родов ВВС. В боевой обстановке были опробованы новые схемы недавно введенного в советской авиации камуфляжа. Впервые после продолжительного послевоенного периода на самолетах и вертолетах появились декоративные элементы – отметки о боевых вылетах, наградах летчиков и разнообразные эмблемы. «Бортовая живопись», столь излюбленная в авиации многих стран, долгое время у нас не приветствовалась, считаясь не отвечающей требованиям армейской дисциплины и строгого военного распорядка. Военная обста-

новка оказалась более демократичной, дав возможность самовыражению авиаторов и зримому воплощению их отношения к своим боевым машинам.

Не всегда эмблемы носили подчеркнуто воинственный характер. В большинстве своем рисунки, напротив, имели юмористический оттенок, а то и откровенную карикатурность исполнения – то ли в силу присущей авиации специфики, то ли по необходимости компенсировать напряженность военных будней. Итогом стали наиболее распространенные в качестве героев эмблем персонажи мультфильмов и детских книжек.

Рисунки содержали и непосредственный смысл, персонализируя боевую технику. Как известно, всякий самолет и вертолет обладает своим характером и повадками, выражающимися в особенностях техники пилотирования, удобстве в обращении, работоспособности и надежности. Под стать им возникали и столь популярные в авиации прозвища техники, без которых не оставалась, пожалуй, ни одна из находившихся в строю машин. Под стать им были и появлявшиеся на бортах рисунки, предоставлявшие авторам большую свободу самовыражения в создании зрительного образа.

Своими эмблемами обзавелись штурмовики и разведчики, истребители и вертолетчики. Сразу оговоримся, что наш обзор не претендует на полноту – иные из рисунков имели недолгую жизнь (на войне, как на войне...), другие были утрачены при ремонте техники по возвращении из Афганистана, а некоторые известны лишь по рассказам. Практически все образцы известной «бортовой живописи» ушли в прошлое по завершении афганской кампании и в дальнейшем перестали существовать вместе со снятой с вооружения техникой. Лишь в единичных случаях доставшимся от афганской войны эмблемам суждено было найти новое воплощение, продолжив жизнь с приходом самолетов нового поколения.

Афганская палитра



При вводе советских войск в Афганистане изначально предусматривалось наличие в составе группировки авиационных частей. С целью оперативности они привлекались из числа располагавшихся в близлежащих военных округах – Среднеазиатского (САВО) и Туркестанского (ТуркВО). При направлении советских частей в страну в числе прочих были переброшены истребители МиГ-21бис из состава 115-го иап, самолеты-разведчики МиГ-21Р из 87-го орап и истребители-бомбардировщики МиГ-21ПФМ из 136-го апиб, а также истребители-бомбардировщики Су-17 из 217-го апиб. Авиационная группировка, размещенная на четырех афганских аэродромах в Кабуле, Баграме, Кандагаре и Шинданде, поначалу была немногочисленной, располагая всего четырьмя эскадрильями боевых самолетов. К началу января 1980 года самолеты МиГ-21 составляли основу авиации 40-й армии: в числе имевшихся тогда в Афганистане 52 боевых самолетов насчитывалось 37 «двадцать первых» – истребителей, истребителей-бомбардировщиков и разведчиков.

Армейская авиация была более многочисленной, включая три вертолетных полка и две вертолетных эскадрильи. В оперативном отношении авиационные силы с учетом физико-географических условий и дислокации общевойсковых соединений и частей ВВС 40-й армии подразделялись на четыре сектора – «Север», «Юг», «Центр» и «Запад». Группа «Север» была представлена 181-м отдельным вертолетным полком (овп) и 146-м вертолетным отрядом в Кундузе с зоной ответственности за хребтом Гиндукуш в северных и северо-восточных районах Афганистана (от Шибаргана до Файзабада). Общая численность техники составляла 81 вертолет, из них 60 боевых и транспортно-боевых.

Группа «Центр» включала 50-й смешанный авиаполк транспортной и вертолетной авиации, истребители 115-го иап, 263-ю отдельную разведывательную эскадрилью и 292-й овп. Она обеспечивала действия в центральных и юго-восточных районах страны южнее хребта Гиндукуш и до границы с Пакистаном. Общая численность техники составляла 26 боевых самолетов и 114 вертолетов, в том числе 110 боевых и транспортно-боевых.

Группа «Юг» имела в своем составе две эскадрильи 280-го овп и одну эскадрилью 136-го апиб, действуя в южных районах Афганистана – провинциях Заболъ, Кандагар, Гильменд и Урузган. Общая численность группы – 12 боевых самолетов и 26 вертолетов, из их числа 16 боевых и транспортно-боевых.

Группа «Запад» была представлена 302-й овэ, одной эскадрилей 280-го овп и эскадрилей 136-го апиб. Район действий включал западные и юго-западные районы страны – провинции Герат, Бадгиз, Фарах и Гильменд. Общая численность группы – 12 боевых самолетов и 32 вертолета, включая 30 боевых и транспортно-боевых.

В скором будущем авиационную группировку 40-й армии понадобилось серьезно усиливать, пополняя частями армейской и фронтовой авиации. Уже с весны 1980 года в составе ВВС 40-й армии появилась штурмовая авиация. В январе 1982 года авиационная группировка в Афганистане включала 60 самолетов и 251 вертолет, а к 1988 году достигла численности 125 самолетов и 336 вертолетов.

В Афганистане быстро сложился свой лексикон, заменивший уставные команды и распоряжения коротким и емким жаргоном, что называется, с лету схватываемым летчиками. Бомбы стали «каплями», ракеты – «гвоздями», свои имена получили и цели. Окрещены были и сами машины, причем прозвища метко отражали их особенности и «натуру». Позывным Су-17 у авианаводчиков стало «стрижи» – прозвища у нас давать умеют, и метко данное головастому острокрылому самолету имя действительно вызывало в памяти образ юркой птицы. Юркий истребитель МиГ-21 прозвали «веселым». Наряду со «стрижами» Су-17 и «веселыми» МиГ-21 трудолюбивый Ми-8 звали «пчелой», а хищный Ми-24 – «крокодилом» или «полосатым» (за своеобразный камуфляж).

Какой-либо специальной подготовки направлявшиеся в Афганистан самолеты и вертолеты не проходили. Лишь вертолеты Ми-8 уже на месте дорабатывались для повышения защищенности и боевых возможностей с установкой локальной бронезащиты и дополнительного вооружения. Со временем обязательной стала доработка авиатехники, включая самолеты и вертолеты, средствами защиты от ПЗРК – кассетами с тепловыми ловушками.

Не предусматривались и какие-либо мероприятия по специальной маскирующей окраске для службы в специфичных афганских условиях. Тем не менее, подобные утверждения имеют широкое хождение, не будучи никак обоснованными. Не откажем себе в цитировании одного из подобных «свидетельств» автора, презентующего себя «историком авиации»: «При перелете в Афганистан стандартной практикой было камуфлирование техники по-пустынному (коричнево-песочным) образцу, ведь, как известно, на тот момент МиГи летали неокрашенными. Техники перекрашивали самолеты непосредственно перед перелетом прямо на стоянках из пульверизаторов». Помимо того, что истребители тогда летали отнюдь не «неокрашенными», получая маскировочную окраску серо-голубого или трёх-четырёхцветного варианта по утвержденной схеме уже на заводе, в перекрашивании по «пустынному» образцу попросту не было необходимости. Как известно, деформирующая окраска (как формальным образом именуется камуфляж) имеет целью уменьшение заметности объекта на фоне земной поверхности, т. е. маскировку находящихся на земле машин при наблюдении с воздуха (либо выполняющих полет на малых высотах). Наносить пустынный камуфляж имело бы смысл лишь при наличии у противника авиации, когда реальной была бы угроза с воздуха. Афганская кампания носила совершенно иной характер, не требуя подобных мер снижения заметности техники. Если смена окраски и имела бы какой-то смысл, то разве что с использованием светоотражающих покрытий для снижения нагрева под южным солнцем, где палящие лучи накаляли обшивку до +80° С и более, грозя ожогами и не лучшим образом сказываясь на работоспособности техники.



Самолеты Су-17 на базе хранения. Ближний Су-17МЗ выделяется необычным «пустынным» камуфляжем песчаных тонов



Летчик чирчикского 136-го апиб принимает доклад техника о готовности самолета к полету. На борту нанесены звездочки за боевые вылеты и эмблема ОКБ Сухого с изображением крылатого лучника

Правда, и здесь не обошлось без исключений. Отмечалось, что камуфлированные вертолеты, то и дело использующие полевые площадки, выигрывают при обстрелах за счет наличия деформирующей окраски, снижающей заметность. Указывалось, что при нахождении на земле

вертолеты Ми-8 и Ми-24 повреждаются при обстрелах в соотношении примерно 2:1 с выводом -«уязвимость боевых вертолетов меньше в том числе и благодаря эффективности камуфляжной окраски». Однако и в этом случае каких-либо специальных мер по сменен маскирующей окраски не предпринималось и вертолеты несли службу в доставшемся «от рождения» камуфляже. Имели место также единичные случаи, когда отдельные машины получали нештатную окраску, обычно более светлых тонов, будучи плодом «инициативы на местах».



Носовую часть Су-17МЗ украшает эмблема со стрижем, принятая осенью 1986 года

Первое время не практиковалось и нанесение на бортах машин каких-либо отметок о боевых заслугах, как это делалось во время Великой Отечественной войны. Не было и эмблем, так любимых на западной технике и отражавших индивидуальность техники и наклонности самих летчиков и техников. Никаких вольностей и тем более изображений на самолетах не позволялось и машины различались разве что бортовыми номерами. Допускалось лишь нанесение эмблемы «Отличный самолет», означавшей успеха экипажа в соцсоревновании в части, со стилизованным изображением силуэта самолета в пятиугольнике, напоминавшем тогдашний «знак качества» промышленных товаров. Отсутствовали и отметки о боевых вылетах, распространенные в годы войны. Исключением были только гвардейские знаки, присутствовавшие на отдельных МиГ-21бис из состава 115-го гвардейского авиаполка.

До поры до времени в ВВС 40-й армии, как и во всей советской авиации, на «фюзеляжную живопись» был наложен суровый запрет. Ничто не должно было нарушать уставного единообразия, к тому же, высокое начальство всерьез опасалось, как бы эмблемы не выдали принадлежности самолетов к определенному полку, сами номера которых почитались великой тайной (кто помнит – корреспонденции из гарнизонов так и начинались: «в Н-ской части...»). Тем не менее, тяга к индивидуальности оставалась, и возможности для ее проявления предоставила именно афганская война, сам характер которой оказался далеким от уставных предписаний и наставлений.

С ноября 1986 года в Афганистане работала очередная группа 136-го апиб на истребителях-бомбардировщиках Су-17М3. По всей видимости, в этот «заезд» на машинах появились первые приметы индивидуальности. Ими стали звездочки на бортах, отмечавшие «личный счет» машин (отнюдь не летчиков, так как в наших ВВС не существовало практики закрепления самолета за конкретным летным экипажем, и назначенные в плановой таблице летчики могли в разные дни вылетать на разных самолетах, выделяемых к летной смене).

Появившаяся в авиации 40-й армии практика отметки «заслуг» машины основывалась на закреплении за ней технического экипажа, в обязанность которого входила не только подготовка самолета, но и фиксирование налета часов и каждого вылета в журнале подготовки, подобно записям летчика в его летной книжке. Они могли получить зримое отражение, когда техник наносил на борт очередную звезду «за боевые», подобно тому, как в Отечественную войну отмечались воздушные победы. В отличие от практики военного времени, проведенной соответствующим приказом по Вооруженным Силам, в Афганистане она явилась «инициативой снизу» и подобная самостоятельность долгое время не поощрялась. Однако затея с отметками боевых заслуг прижилась, понравилась и с 1986 года звездочки на бортах утвердились почти повсеместно и практически одновременно на Су-17 136-го апиб, МиГ-23 190-го иап и Су-25 378-го ошاپ.

Первое время нормой было нанесение под козырьком фонаря Су-17 контрастной и хорошо заметной звездочки белого цвета за 10 боевых вылетов. К ним относились вылеты на боевое применение, разведку и «свободную охоту», однако перегоночные полеты, облеты техники и вылеты в учебных целях таковыми не считались и попытки «приписок» не поощрялись ни среди летчиков, ни среди техников. Форма нанесения и количество в ряду могли варьироваться от 4 до 10, однако размер был единым, так как всеми в части использовались одни трафареты. Позже, когда оказалось, что объемы боевой работы нарастают подобно снежному кому, чирчикцы перешли на оформление звездочкой 25 вылетов – практика, оставшаяся исключительной в полках на самолетах этого типа (прочие, подхватив почин, ограничивались «десятичным» нормативом, чего было достаточно для года работы в Афганистане). Иногда звездочка наносилась только белым контуром (за неполный десяток вылетов), и закрашивалась полностью при достижении «нормы».



Изображение стрижа и молнии на лётном защитном шлеме стало эмблемой 263-й разведэскадрильи



Фото на память о службе в 236-й эскадрилье. На носу разведчика Су-17МЗР нанесен знак «Отличный самолет». Баграм, 1987 год

Индивидуальной меткой чирчикских Су-17МЗ стал мультипликационный зеленый дракончик, в разных исполнениях наносившийся на носу слева. Иногда в лапах он нес бомбу, довольно пыхтя и ухмыляясь. Дракон оказался настолько симпатичен, что вскоре его можно было встретить и на аэродромной технике. «Бирочка» на заправщиках и АПА, встречавших новичков на афганских аэродромах, становилось местной приметой. Неудивительно, что вскоре она была заимствована сменщиками и чирчикского дракончика иной раз изображали на других самолетах.

В память о погибших несколько чирчикских самолетов стали именными. Су-17МЗ с бортовым номером «16» нес на борту имя «Виктор Гавриков», другой самолет эскадрильи получил имя Игоря Хлебникова. Су-17МЗ с бортовым номером «27» был назван в память о капитане Владиславе Ластухине, командире звена 2-й эскадрильи. Прибывший по замене из Германии молодой летчик воевал первый год и был сбит 9 сентября 1984 года на Су-17МЗ с бортовым номером «23» (желтый). Самолет с бортовым номером «07» «Владимир Федин» и машина «Валерий Зорькин» получили наименования в честь техников, погибших в Кандагаре 12 июля 1987 года. Неподалеку от стоянки чирчикских Су-17 аварийную посадку выполнил Ан-12. Снеся стойку шасси, транспортник вылетел на ограждавшее аэродром минное поле, подорвался и загорелся. Техники бросились спасать экипаж и тушить пожар, но через несколько минут взорвался груз на борту самолета, везшего бомбы для кандагарских авиаторов. Экипаж и все бывшие на борту Ан-12 успели разбежаться, но на месте катастрофы погибли 16 и были ранены 37 человек. Все эмблемы и надписи именных самолетов были нанесены по возвращении домой в конце 1987 года и исполнены по единому образцу: на левом борту изображалась звезда, увенчанная лавровой ветвью, имя героя и отметки о боевых вылетах. Все «именные» самолеты после ремонта несли и одинаковый зелено-коричневый камуфляж. Примечательной особенностью машин (как и самолетов других частей ТуркВО) были ярко-красные крышки некоторых лючков, выкрашенные в такой броский цвет по указанию местного начальника инженерной службы с тем, чтобы личный состав «не забывал туда заглядывать».



Нанесение эмблемы на борт «спарки» Су-17УМЗ



Разведчик Су-17М4Р из состава 886-го орап на базе Баграм

Почин чирчикского полка отмечать память погибших присвоением их имени боевым машинам был подхвачен сменщиками 156-го апиб. Именными в части стали два Су-17МЗ – «Валерий Костяев» (бортовой номер «20») и «Николай Нагибин». На нескольких самолетах 156-го полка появились также собственные эмблемы с изображением пустынного варана – наиболее хищного и опасного зверя здешних мест. Вараны отличались по исполнению, включая ящера-мутанта, извергающего огонь.

Ставшие традиционными эмблемы были унаследованы и с появлением в ВВС 40-й армии самолетов более современной модификации Су-17М4. Эти истребители-бомбардировщики прибыли в Афганистан с очередной сменой из калининского 274-го полка осенью 1987 года. На Су-17М4 калининского полка, в дополнение к ставшим почти обязательными звездочкам, наносившимся по 5 в ряд, появились «дракончики» чирчикского типа. Примером для подражания стал рисунок на встреченной в Баграме машине АПА, оставшейся от чирчикцев (если авиаторы направлялись в Афганистан на год, то у наземных служб обеспечения командировка продолжалась вдвое дольше). Инициативу поддержал командир полка А. Жуковин, «благословивший» почин и велевший ввести эмблемы на самолетах обеих эскадрилий. Эскиз и трафареты изготовил техник старший лейтенант Александр Подрезов и в апреле 1988 года первые эмблемы покрасили на борта самолетов. Восстанавливать рисунок пришлось «по образу и подобию», из-за чего эмблема несколько отличалась от прототипа, в том числе по размеру и цвету (тем более, палитра под рукой была небогата). Один из самолетов 2-й эскадрильи с бортовым номером «23» получил и собственное имя «Черный дьявол» (этимология этого названия не установлена).

Своими эмблемами обзавелись и разведчики 263-й разведэскадрильи. К осени 1987 года в эскадрилье приняли ставшую повсеместной практику отметок боевых вылетов звездочками на бортах. Число звезд соответствовало заслугам очередной смены, хотя в действительности самолеты могли иметь, с учетом предыдущей работы, вдвое-втрое больше вылетов – группы личного состава менялись по истечении годичной командировки, а машины эскадрильи про-

должали службу. В разных сменах звезды наносились за 10, а затем и за 25 боевых вылетов, что отмечалось соответствующим числом на её фоне.

Под впечатлением разукрашенных машин соседей появилось предложение изобразить на бортах соответствующую эмблему. Символом Су-17, конечно же, стал стриж, отвечавший прозвищу самолета. Комэска подполковник Леонид Кныш дал «добро», а эскизы и трафареты с изображением черно-белого стрижа, пикирующего на фоне красной молнии, подготовил прапорщик Гуреев. Специфику подразделения подчеркивал рисунок на правом борту (он появился позже) – глазастая сова с фотоаппаратом на шее. «Зенит» изображался с натуры, в отличие от самой птицы желто-коричневой масти, державшей в лапах бомбу, перевязанную кокетливой цветной ленточкой («подарок духам»). «Совы» исполнялись кистью и несли индивидуальные отличия на разных самолетах, как в деталях, так и по цвету.

«Стрижи» и «совы» красовались на бортах недолго. В августе 1988 года группа из 313-го орап «сдала дела» сменщикам, прибывшим из прибалтийского 886-го Волгоградского Краснознаменного орап, базировавшегося в Екабпилсе. С этой сменой обновили и технику, взамен «троек» направив более современные Су-17М4Р. Перед перелетом в Афганистан часть самолетов получила соответствующую горнопустынной местности окраску коричневого и бежевого цветов (борта «12» и «01»). Камуфлирование производилось прямо в части, и для защиты фонарей и бортовых номеров использовались импровизированные маски из старых чехлов, из-за чего на новом светлом «маскхалате» остались контрастные пятна прежней «зелени».



Фото на память с изображением нетопыря, ставшего эмблемой разведчиков 886-го полка

Смена прилетела на своих Су-17М4Р, а отслужившие «тройки» вазиянские летчики перегнали к себе на базу, где неуставная «фюзеляжная живопись» тут же обратила на себя внимание начальства, озабоченного восстановлением дисциплины среди «распустившегося в Афганистане» личного состава. Никакие оправдания не помогли («демократия и перестройка – это вам не вседозволенность!»), и рисунки пришлось смывать. Самолеты приобрели положен-

ный единообразный вид, ничем не выдающий принадлежность к данной части, хотя кое-где на бортах все-таки угадывались контуры прежних заслуженных эмблем. Повезло лишь единичным машинам, по возвращении сразу ушедшим в ремонт. На заводе к эмблемам отнеслись с должным уважением, тем более, что тем временем прошло указание Главного Штаба ВВС о всемерном поощрении традиций и геральдики, отображавшей историю и боевой путь частей. При восстановлении камуфляжа заводская «малярка» оставляла в неприкосновенности рисунки вместе с «подложкой» – контрастными фрагментами прежней окраски.

Один из Су-17МЗР, помимо прежних эмблем, получил и собственное имя «Сергей Пантелюк» в память о погибшем летчике. Заслуженный самолет отметили также геройской звездой на борту «единицы» – Су-17МЗР с бортовым номером 01.

Последняя смена разведчиков 263-й эскадрильи, командиром которой был подполковник И.М. Гончаров, счастливо избежала потерь.

Высокой результативности разведчиков сопровождал обильный «декор» их самолетов: помимо обычных звездочек за десяток вылетов, борта украшали изображения летучих мышей – знак того, что значительная доля работы приходилась на ночь (злые языки утверждали, что, «судя по зубам», это вампиры-кровососы). С наступлением сумерек в эскадрилье регулярно выделялись четыре самолета, поодиночке выполнявших «свободную охоту» в разных районах, отыскивая огоньки фар караванов и костры душманских стоянок.





Варианты эмблемы на самолетах 886-го полка



Изображение веселого грачонка стало наиболее популярным на штурмовиках Су-25

Ушастые нетопыри различались на разных самолетах, причиной чему была технология нанесения рисунка с последовательным использованием нескольких трафаретов. На отдельных бортах рисунок выполнялся в полном объеме тремя цветами, на других ограничивался двумя, а то и одним проходом краски. Рисунок под кабиной наносился справа – на борту, по которому не шаркает стремянка и ботинки при посадке в кабину (в самолет, как и на лошадь, всегда залезают слева). С левой стороны на самом носу Су-17М4Р номеров «02» и «07» несли дополнительную эмблему – красочный рисунок зоркого индейца, заимствованный с обертки популярных в гарнизоне югославских конфет-тянучек. Однако он не получил распространения из-за многоцветности и сложности изображения, к тому же появился уже в январе 1989 года, под занавес, когда группа была больше озабочена сборами к перелету домой. Напоследок на нескольких самолетах появилась «суховская» эмблема с крылатым лучником отнюдь не заводского, а самодеятельного исполнения. «Художеств» не миновали и подвесные развед-контейнеры с аппаратурой: на нескольких ККР изобразили зубастые пасти, придавшие им вид серо-голубых хищных рыбешек шестиметровой длины.

Свою лепту в «бортовую живопись» внесли штурмовики, на самолетах которых тоже стали появляться образцы «народного творчества», отражавшие симпатии авиаторов и отношение к своим машинам. Подобная «фамильярность» была вполне естественной – полагаясь в бою на технику и доверяя ей, летчики и техники наделяли машины частицей одушевленности

и характером – когда надежным и отзывчивым, а когда и капризным, в зависимости от взаимного расположения. Наряду со «стрижами» Су-17 настоящими «первыми ласточками» по части бортовой живописи стали представители другого птичьего племени – именно Су-25, еще с весны 1980 года известные как «грачи». Поначалу слово служило радиопозывным первой пары опытных самолетов, проходивших войсковые испытания в «Операции «Ромб» – опробовании штурмовиков в боевых условиях. Имя оказалось очень удачным, к тому же сам Су-25 с широким крылом и толстенькими поджатыми «лапами» мотогондол живо напоминал эту работающую птицу.

Прозвище прочно привязалось к Су-25, ставшему настоящим символом афганской войны. Популярный и среди пехоты штурмовик заслужил у бойцов репутацию «расчески» – не только благодаря роду деятельности по «приведению в порядок» местности, но и за характерный вид с ошетилившимся десятком подвесок крылом. За то же прямое крыло, служившее характерным отличием от других машин, Су-25 именовали еще и «крестом» (насколько можно судить, это прозвище не ассоциировалось с перспективами встречи со штурмовиком для противника). Наиболее популярным все же оставалось прозвище «грач», прижившееся настолько, что многие полагали его официальным названием Су-25.

Естественным образом, первые же рисунки отражали распространенное имя штурмовика. Идея, что называется, висела в воздухе – прототипом эмблемы стал симпатичный грачонок, герой популярного мультфильма. Как известно, взрослые остаются большими детьми – в американской армии богатая символика на боевой технике по большей части тоже опирается на мир полюбившейся мультипликации Диснея, одно время даже служившего официальным поставщиком таких эмблем для Пентагона.



Грач на борту Су-25 изображался в нескольких различных исполнениях



Грач на киле штурмовика бомбит грамотно – с использованием подвижной сетки прицела

Впервые «грачата» появились к лету 1987 года в эскадрилье подполковника Григория Стрепетова, известной как «калиновская» или «Жорина эскадра» (по имени места происхождения из украинского городка Калинов). Рисунок оказался очень удачным и, что немаловажно, несложным в исполнении (каждодневная изнурительная боевая работа «от темнацати до темнацати» и далекие от комфортных условия не оставляли возможностей для многоцветных художеств). Выразительный «грачонок» был лаконичен и прост – для его нанесения в красном и черном цветах было достаточно пары трафаретов. Вскоре привлекательная птица, за свой буйно-жизнерадостный вид получившая прозвище «пьяный грачонок», украсила борта многих Су-25. Эмблема обычно наносилась слева на носу самолета, на бронированных люках отсека РЭО или у воздухозаборника на мотогондолах. В этих местах по краске не шаркала стремянка и не топтались при обслуживании, что могло в два счета стереть рисунок. Иногда эмблему дублировали справа или окрашивали только по правому борту, из тех же соображений – как наименее «протираемому». Выбор места под рисунок, практически всегда один и тот же, обуславливался еще и тем, что прочие подходящие места на носу занимал весьма крупный бортовой номер и ряды звездочек за вылеты, по устоявшейся практике наносившихся сразу под козырьком фонаря.

Сами звездочки на Су-25 обычно окрашивали из расчета 50 выполненных боевых вылетов, в отличие от истребителей, разведчиков и самолетов ИБА, где «нормативом» были 10, изредка 25 вылетов. При большей интенсивности и бессменной работе штурмовиков такой расчет уже через считанные месяцы не оставил бы свободного места на их бортах. Обратной стороной такой практики было то, что штурмовики даже при своей загруженности боевой работой никак не выделялись числом отметок, имея звезд поменьше, чем у соседей.

Поначалу звездочки были привычно-красными, но такой цвет терялся на фоне камуфляжа, и был сменен на хорошо заметный белый.

Первые серии выпускавшихся Тбилисским заводом Су-25 несли камуфляж «европейского» типа. Фюзеляж окрашивался в два оттенка зеленого цвета – землистый и светлый хаки, а на оперении и плоскостях к ним добавлялись светло-коричневый (охра) и темно-бурый цвета. Характерной особенностью цветовой схемы была тусклая серо-голубая окраска нижних поверхностей («под хмурое небо Европы»), причем граница раздела «земных» и «небесных» цветов была размытой и проходила достаточно низко, практически по самому брюху самолета.

С началом массовой эксплуатации Су-25 камуфляж претерпел ряд изменений. Через Афганистан проходило все больше штурмовиков, и по опыту боевого применения самолет получил новую схему окраски, более соответствовавшую местным пейзажам. В этом камуфляже преобладали свойственные горнопустынной местности коричневые краски, а нижние поверхности окрашивались в ярко-голубой цвет, прозванный «кабульской лазурью». Светлые голубые поверхности доходили по бортам до самой кабины и верха мотогондол, что снижало заметность штурмовика при боевых маневрах на малой высоте, на виражах и боевых разворотах с крутыми кренами, открывавшими противнику боковые проекции самолета. Прежняя окраска в этих случаях выделяла их контрастные «земные» цвета, в новом варианте голубые тона «растворялись» на небесном фоне. Первые самолеты с новой окраской, принадлежавшие к 6-й серии, поступили в 378-й ошاپ уже зимой 1985 года. До перекрашивания «зеленых» самолетов по новой схеме в боевой обстановке, естественно, не доходило; этим обычно не занимались и при выполнении скоротечного ремонта поврежденных и выработавших ресурс Су-25 на АРЗ в Чирчике, возвращая штурмовики в полк (встречались и любопытные исключения, когда восстановленные машины так и продолжали летать, блестя неокрашенными после замены панелями, крышками люков, а то и целыми агрегатами). Со временем поступавшие с завода новые штурмовики почти полностью сменили «зеленые» самолеты, которых в полку оставались единицы. Однако вплоть до конца работы в Афганистане в 378-м ошاپ имелся, по крайней мере, один такой самолет с бортовым номером 01.



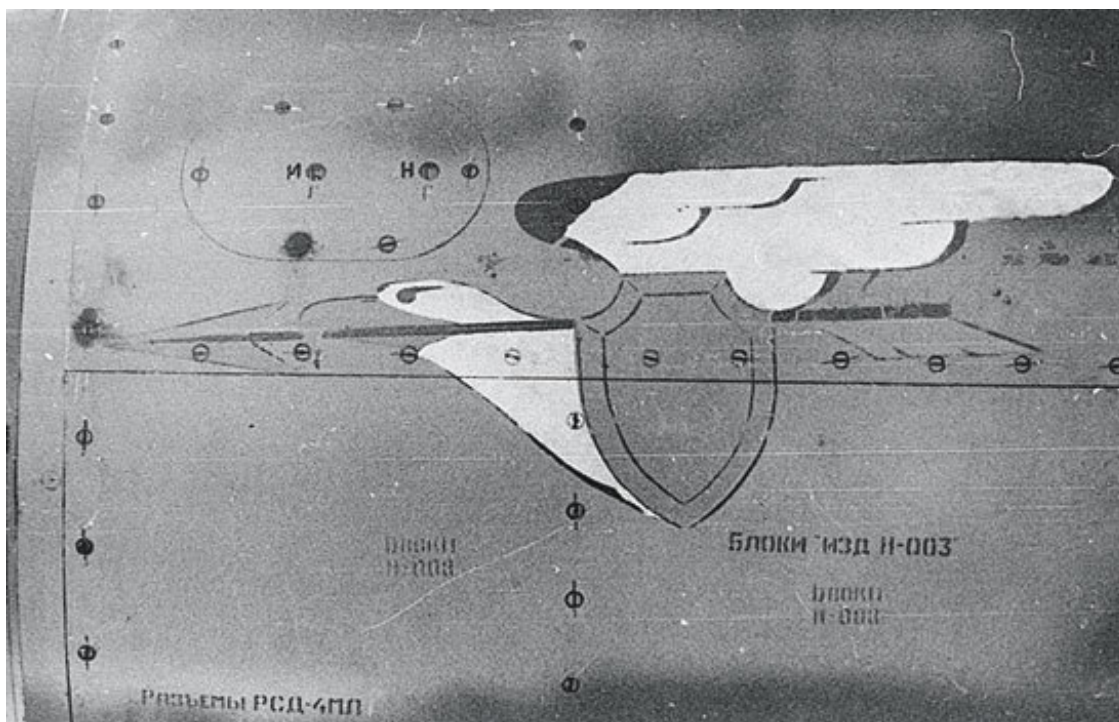
«Спарка» из состава 80-го ошاپ с заводской эмблемой. Штурмовик в камуфляже песчано-коричневых тонов, введенном в ходе афганской войны

В части Су-25 поступали с уже нанесенными на заводе бортовыми номерами, выполнявшимися трафаретом белым кантом по камуфляжу. Кое-где уже на месте их закрашивали однотонным цветом, своим для каждого полка с характерным для него набором номеров. В 80-м и 90-м ошاپ этим не занимались, оставляя заводское исполнение белым кантом с «рублеными» цифрами и так же выглядели поступившие в 378-й ошاپ их машины. Со временем на всех машинах 378-го ошاپ, боевых и «спарках», было введено написание номеров красным цветом с тонкой черной обводкой, наносившейся прямо на заводе. На Су-25 редко присутствовал свойственный суховским самолетам красочный элемент – «крылатый витязь» красного или синего цвета, встречавшийся на многих Су-17 и Су-24, эту эмблему практиковали на маши-

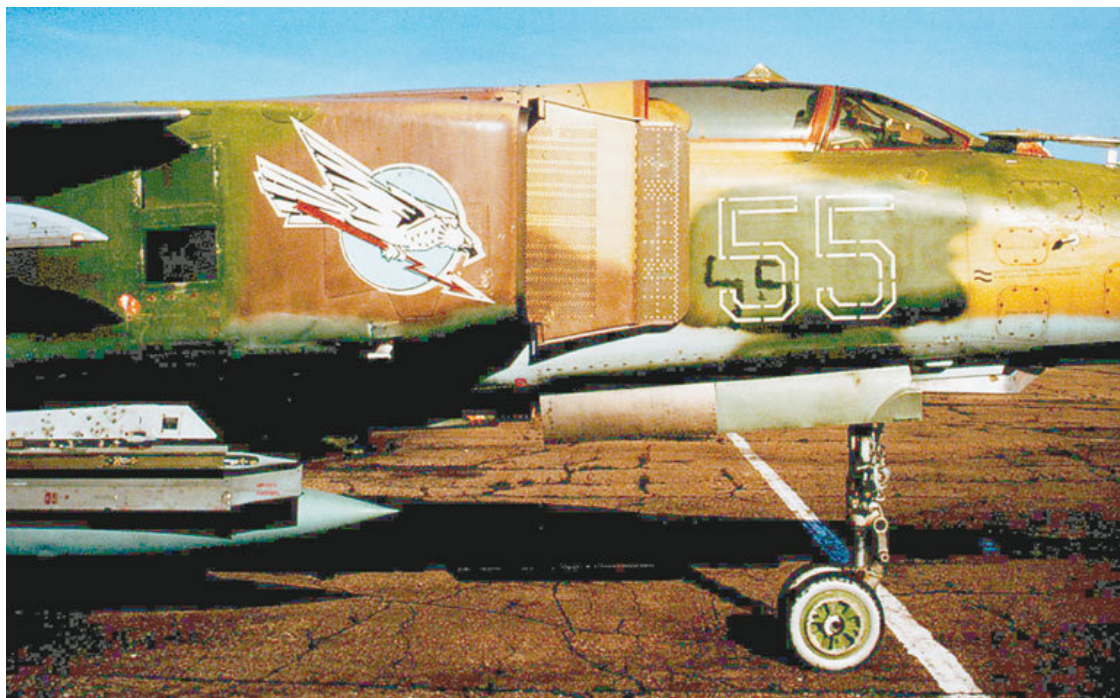
нах выпуска Новосибирского и Комсомольского-на-Амуре заводов, однако, в Тбилиси она так и не прижилась. Здесь предприняли свою попытку «декорировать» штурмовик, украсив одну из опытных машин Т8-4 изображением витязя в тигровой шкуре, указывающим на место рождения самолета. Однако значок успеха не имел, и все последующие серии обходились без этой визитной карточки.

В большинстве своем (за исключением разве что пары белорусских полков) Су-25 не несли и известную эмблему «Отличный самолет», которой отмечались экипажи, успешно овладевшие курсом боевой и политической подготовки – в «воюющих» частях штурмовой авиации, то и дело посылавших группы в Афганистан, было не до соцсоревнования.

Прочие «росписи» на бортах Су-25 носили практический характер – уже в заводском исполнении разработчики предусмотрели множество надписей эксплуатационного характера. Текстовые и знаковые трафареты красного, желтого и синего цвета соответствовали разным видам и объему подготовок – предварительной, предполетной и к повторному вылету, указывая, какой лючок следует открывать, на что обратить внимание и какой агрегат проверить. Тут же наминались контрольные значения требуемых параметров – давление в гидросистеме, воздуха в колесах, загрузка и прочее, благодаря чему машину в полет мог выпустить даже «молодой и необученный» механик. Удобством в обращении и обслуживании Су-25 выгодно отличался от многих машин, а обилие броских технических «граффити» с первого взгляда вызывало впечатление: «Его можно читать, как газету».



Другой вариант эмблемы на истребителях 168-го полка



Эмблемой 168-го иап стал пикирующий сокол

«Грачата», по большей части, получили распространение на Су-25 со вновь введенным «афганским» камуфляжем с сочетанием коричневых, песочных и зеленых тонов, сменившим прежнюю окраску «европейского» образца. Причина была достаточно простой и не имела отношения к сочетаемости цветов: «зеленые» самолеты раннего выпуска до 6-й серии из-за большого налета быстро вырабатывали ресурс (в среднем его едва хватало на год-полтора работы в Афганистане) и уходили в ремонт. По выходу с ремзаводов их обычно передавали другим полкам, а на замену в 378-й ошап тут же перегоняли с завода новенькие машины, быстро вытеснившие прежние. Что касается эмблем, то единообразие длилось недолго и, помимо обычной «типовой» картинке, вскоре стали появляться другие варианты. Оригинальные трафареты быстро изорвались, да и прибывавшие сменщики имели свое представление об облике героя. Пернатое племя «грачат» множилось, но оригинальный вариант оставался самым привлекательным и часто окрашивался почти сразу по получении новеньких самолетов, заодно украшая и аэродромную технику. Иногда он выполнялся упрощенным, на грани символизма. Помимо него, появились агрессивные «грачи», вооруженные и очень опасные, несшие в лапах и под крылом всевозможное оружие (известен автор одной из таких эмблем образца 1988 года – «грач» с крупнокалиберной ракетой С-24 – техник все той же калиновской эскадрильи старший лейтенант Евгений Баин). Кроме собратьев «грачонка», созданных по его образцу и подобию, иногда возникали настоящие мутанты – хищники и огневержцы, больше похожие на драконов, однако признания эти исчадья не получили, будучи уж больно несимпатичными.



Образец нанесения звездочек за боевые вылеты на МиГ-23МЛД 168-го иап

В то же время самолет одного из наиболее известных летчиков 40-й армии Героя Советского Союза А. В. Руцкого с незаурядным боевым счетом в 450 вылетов даже при известной склонности командира к публичности никаких эмблем не нёс и выглядел вполне заурядно, имея на борту лишь несколько «боевых» звёздочек.

По возвращении из Афганистана кое-где бдительное начальство тут же пресекало неуставные художества, заставляя закрашивать ненормативные вольности. Однако процесс пошел, и в некоторых полках сами командиры давали приказ нанести на борта эмблемы частей, выдумывавшиеся тут же. В начале 1991 года Приказом Главкома ВВС предписано было сохранять геральдические элементы на бортах самолетов, отражающие историю и боевой путь части, принимая меры к их восстановлению и при ремонте или перекраске машин. Тем не менее, официально позволявшегося знака «Гвардия» Су-25 нигде не несли – ни один из штурмовых авиаполков гвардейского звания не имел – для этого все они, развернутые в 80-х годах, имели слишком короткую биографию, пусть и наполненную многими событиями, успев поучаствовать не только в афганской войне, но и во множестве конфликтов на территории бывшего СССР. Картина изменилась с середины 90-х годов, когда в ходе реформирования и сокращения ВВС ряду штурмовых авиаполков были переданы номера и почетные титулы упраздненных частей; передача «чужих» наград и званий при переименовании стала тогда повсеместной, а сохранившиеся части получали «двойную» историю и боевой путь.

Рассказ о «бортовой живописи» Су-25 был бы неполон без упоминания обязательного для всех «спарок»

Су-25УБ герба с «хозяином тайги» – бурым медведем, связанным с метом рождения этих машин – Улан-Удинским авиазаводом. Эта эмблема наносилась уже при выпуске самолета прямо в цехах, служа «заводским клеймом».

На истребителях элементы «бортовой живописи» впервые нашли место только с появлением в составе ВВС 40-й армии самолетов МиГ-23, и то не сразу. Поначалу дело ограничивалось теми же звездочками, ставшими едва ли не обязательными отметками о боевой деятельности. На МиГ-23 они наносились справа на борту перед кабиной, каждая соответствовала десяти вылетам. Иные из машин украшали целые «созвездия» из 50-60 отметок. Первые эмблемы

появились практически одновременно со штурмовиками и разведчиками осенью 1987 года, когда в Афганистан прибыла смена истребителей 168-го иап из украинского Староконовца. Её самолеты работали с баз в Баграме и Шиндане. В качестве эмблемы был принят атакующий сокол, изображавшийся на воздухозаборнике как справа, так и слева. Аналогичный рисунок украсил и МиГ-23 из состава 979-го иап из белорусского Щучина, дополнявших основную группу и размещавшихся в Кандагаре.



Замполит эскадрильи 190-го иап А. Степанюк у своего МиГ-23МЛД. Борт машины украшает знак «Отличный самолет» и звездочки, свидетельствующие о 270 боевых вылетах



Изображение пикирующего сокола на борту МиГ-23МЛД 168-го иап



Небольшое число звездочек на борту этого МиГ-23МЛД из 168-го полка имело причиной скорую поломку самолета, ушедшего в ремонт и к боевой работе уже не вернувшегося. Заметны следы полустертой эмблемы на носу

Имела место и еще одна эмблема, также с изображением хищной птицы на фоне щита и стрелы весьма стилизованного характера. Этот рисунок довольно слабого исполнения распространения не получил, однако на нескольких машинах дополнял основную эмблему. Он наносился на носу истребителя сразу за конусом РЛС.

Наиболее яркими стали эмблемы на истребителях 120-го иап, прибывшего из забайкальской Домны в августе 1988 года. Оказавшись в Афганистане «под занавес», когда до намеченного вывода войск оставалось менее полугода, забайкальские истребители сполна смогли оценить все перипетии завершавшейся войны, имея и победы, и потери. Объемы боевой работы никак не снижались и в последние месяцы кампании, авиационная поддержка и плановые вылеты на бомбо-штурмовые удары оставались востребованными в полной мере, требуя выполнять по несколько вылетов в день.

Отданную было командиром полка команду украсить МиГи своей оригинальной эмблемой реализовать удалось лишь спустя несколько месяцев. Занятость не способствовала осуществлению художественных замыслов, из-за чего элементы «декора» появились на самолетах только к зиме. Первый блин, увы, вышел комом. Рисунок летчика капитана С. Приваловым изображал орла, вооруженного луком со стрелами, со ссылкой на забайкальское происхождение в виде изображения самого Байкала и местного пейзажа – сопки под голубым небом. Эмблема была нанесена на нескольких машинах, но одобрения не получила: смешение сюжетных линий, похожий на кляксу Байкал и сам орёл, больше похожий на попугая, вызывали в памяти известный опыт Остапа Бендера в живописи.

Положение исправило присутствие техника самолета капитана Валерия Максименко, признанного полкового художника, имевшего опыт агитационно-декоративной работы. Для начала предложена была эмблема простого и лаконичного исполнения с изображением парящего грифа – именно так в Афганистане прозвали МиГ-23, напоминавший своим распластанным крылом эту птицу. Хищный гриф рисовался с натуры – имевшегося у соседей-вертолетчиков чучела настоящей птицы. С помощью самодельного аэрографа и вырезанных из бумаги трафаретов эмблему нанесли на истребителях 1-й эскадрильи полка. Затея имела успех, истребители даже попали на глаза заезжему военному журналисту, и вскоре фото группы летчиков у разукрашенного самолета появилось на первой полосе «Красной Звезды».

Воодушевившись, рисунками украсили и другие самолеты. В качестве эмблемы был принят уже другой орёл, надлежащим образом экипированный и оснащенный. На рисунке с подписью «Жемчужина Забайкалья» красовался горбоносый гриф в коричневой лётной кожанке и защитном шлеме ЗШ-5. Птица бывалого вида с патронной лентой через плечо и с ракетой Р-60 в лапах восседала на сетке прицела АСП-17МЛ, в перекрестье которого был загнан пакистанский F-16 – частый источник неприятностей наших «пернатых» (опыт встречи с этим неприятелем имел и С. Привалов, незадолго до этого атакованный пакистанцами). Все детали обмундирования и снаряжения были исполнены с находившейся тут же натуры, а клюв прищурившегося грифа украшали те же белые звездочки.



Эмблема раннего образца на истребителе МиГ-23МЛД 120-го иап не отличалась совершенством

Вариантом эмблемы было изображение того же крылатого персонажа в деле: устремившийся в атаку гриф, облаченный в кислородную маску, тащил в лапах по бомбе и палил из пушки-двустволки, рассыпая стреляные гильзы. Для «спарок» была внедрена эмблема «Инструктор», на которой орёл-наставник, засучив рукава, демонстрировал у раскрытого наставления приёмы воздушного боя.

Изменения коснулись и отметок за вылеты. Помимо общепринятых белых звёздочек, вписанных в 8-см окружность, во 2-й эскадрилье на бортах МиГ-23 стали изображать отметки о содержании конкретных боевых вылетов – белые трафаретные силуэты ракет за вылеты на прикрытие ударных групп и черные бомбы за бомбардировочные удары. Их количество на многих самолетах переваливало за сотню, из-за чего на носу они уже не уместались. Их стали окрашивать на борту за воздухозаборником, откуда ряды «бомб» и «ракет» уходили под крыло.

В январе 1989 года дошло и до реализации наиболее агрессивных замыслов с нанесением на истребители акульих пастей. Сюжет, столь популярный на западных самолетах, у нас не возникал со времен войны. Из нескольких эскизов был выбран наиболее выразительный – оскаленно-зубастый, с прищуром и хищной ухмылкой.

Уже по возвращении из Афганистана «зубастые» самолеты 120-го полка приобрели достаточную известность. Участвуя в разнообразных показах, МиГи приобрели популярность и стали едва ли не самыми узнаваемыми самолетами афганской кампании. Их изображения и рисунки стали появляться в отечественной и зарубежной печати и на моделях многих производителей (включая коробку «Звезды» с такой моделью, растиражированной во многих тысячах экземпляров), часто с путаницей в принадлежности и деталях окраски.



Технология нанесения эмблем в полевых условиях с использованием самодельного аэрографа. Именно таким образом были выполнены все декоративные элементы на истребителях 120-го иап



Автор эмблем капитан 120-го иап Валерий Максименко



В полете МиГ-23МЛД из состава 120-го полка. Самолеты этой части были наиболее ярко декорированными машинами в авиации 40-й армии



Борт 64 из состава 120-го иап с полным набором бортового декора – эмблемами, «боевыми звездочками» и акульей пастью

«Фюзеляжная живопись» на вертолетах 40-й армии была распространена много реже и встречавшиеся рисунки можно в буквально смысле перечислить по пальцам. О причинах такой лаконичности в окраске вертолетной техники судить затруднительно: возможно, начальство армейской авиации не поощряло отступления от уставных предписаний. Скорее, объяснение было более прозаическим и дело было в большей интенсивности боевой деятельности вертолетчиков. Вездесущие вертолеты были постоянно востребованными, и на их экипажи приходилось куда больше вылетов, нежели у соседей-истребителей и штурмовиков. За день вертолетчикам приходилось выполнять по 5-6 вылетов, встречались и более значительные цифры, когда в операциях экипажи поднимались в воздух до десятка и больше раз в сутки (!) В итоге налет в армейской авиации превышал показатели коллег вдвое и более, соответствующей была и нагрузка на техсостав, готовивший машины, рабочий день у которых длился по 12-14 часов, попросту не оставляя времени на всякого рода отвлечения от основной деятельности. Распространены были только звездочки, в силу той же высокой загруженности наносившиеся из расчета минимум за 50 боевых вылетов.



«Голубь мира» на вертолете Ми-8МТ 335-го полка. Справа – Герой Советского Союза комэск А. М. Райлян

В числе немногих известных примеров рисунков на вертолетах были изображения драконов на Ми-8 и Ми-24 баграмской 262-й отдельной вертолетной эскадрильи, вооруженных и украшенных пиковыми тузами по традиции, уходящей еще к асам Первой мировой войны. В противоположность хищным тварям, другим примером эмблемы был «голубь мира» на Ми-8 из состава джелалабадского 335-го полка, появившийся в бытность там комэском подполковника А. М. Райляна – Героя Советского Союза и личности, весьма известной в авиации 40-й армии. Другим примером была голова снежного барса на Ми-8 из состава 239-й вертолетной эскадрильи в Газни. Во всех случаях рисунки наносились у «восьмерок» на наружных бронелистах возле кабины, словно нарочно к тому предназначенных, на Ми-24 – на броне под кабиной.

Иную картину представляли собой вертолеты спецназовской 205-й эскадрильи в Кандагаре. В силу специфики деятельности части, работавшей в интересах отрядов разведки спецназначения ГРУ, вертолетчики старались избегать какой-либо «наружной рекламы», которая могла бы выдать принадлежность машин. Имея дело с изощренным и хитрым противником, на вертолетах закрашивали даже бортовые номера, взамен которых красовались абстрактные черные квадраты.

У транспортных вертолетов Ми-6 известен единственный образец бортового «декора»: На одной из машин советнической 320-й вертолетной эскадрильи в Кундузе был нанесен рисунок с изображением веселого чёртика с подписью «Вася» – по всей видимости, восходящего к биографии одного из членов экипажа.

Свои отличия имело нанесение отметок за боевые вылеты на бомбардировщиках фронтовой и дальней авиации, привлекавшихся к работе по Афганистану в ходе крупных операций. Их работа носила эпизодический характер, боевых заданий было поменьше, из-за чего звездочки наносили за каждый выполненный вылет. Тем не менее, на некоторых машинах их число достигало полусотни.

Уместно будет напомнить порядок нанесения опознавательных знаков и бортовых номеров на самолетах и вертолетах ВВС 40-й армии. Их размещение регламентировало «Положение об опознавательных знаках самолетов Военно-Воздушных Сил». Прочитируем указа-

ние дословно: «Основной опознавательный знак самолетов Военно-Воздушных Сил «красная звезда» наносится на все самолеты типа моноплан – на крыльях сверху и снизу и с двух сторон на вертикальном оперении... на вертолетах всех конструкций – по бокам кабины в её задней части и снизу кабины». При нанесении опознавательного знака на крыло самолета (сверху и снизу) своими нижними концами звезда (без окантовки) не должна была выходить за пределы границы раздела крыла с элероном. На элероны разрешалось наносить только выступающие части белой и красной окантовки звезды. На вертикальном оперении звезда наносилась «в центре общей площади киля и руля направления с таким расчетом, чтобы её концы размещались от кромок обтекания киля и руля направления на расстоянии 50-150 мм».



Спецназовцы с экипажем 239-й овэ у вертолета Ми-8МТ, украшенного эмблемой в виде оскаленной головы снежного барса. Газни, октябрь 1987 года



Пример нанесения звездочек за боевые вылеты на бронешите вертолета Ми-8МТ из состава 50-го осап. Кабул, весна 1988 года

Оговаривался и размер опознавательных знаков: «Основной опознавательный знак «пятиконечная звезда» при нанесении его на самолеты должен иметь возможно больший размер, но не превышать установленных типовых размеров». Последние назначались равными подходящему из типового ряда с окружностью вокруг звезды (включая окантовку) диаметром 600 мм, 800 мм, 1000 мм с шириной белой окантовки 20 мм и наружной красной окантовки 10 мм. Для тяжелых машин предусматривались и большие размеры звезд диаметром вплоть до 2100 мм.

В числе прочих к работе в Афганистане привлекались машины авиации пограничных войск КГБ СССР из состава 10-го отдельного авиаполка в Алма-Ате, 17-го полка в Мары и 23-го полка в Душанбе. Для них предусматривались свои отличительные элементы: «Помимо основных опознавательных знаков «пятиконечная звезда» и бортового номера, дополнительно наносятся полосы шириной 250 мм: на самолеты – на руле направления параллельно нервюрам с двух сторон ниже звезды и на руле высоты параллельно лонжерону снизу и сверху; на вертолеты – по бокам кабины на расстоянии 100-150 мм в сторону хвоста за опознавательным зна-

ком «пятиконечная звезда». Полосы окрашиваются при нанесении их на тёмный фон в белый цвет, на светлый фон – в красный цвет».

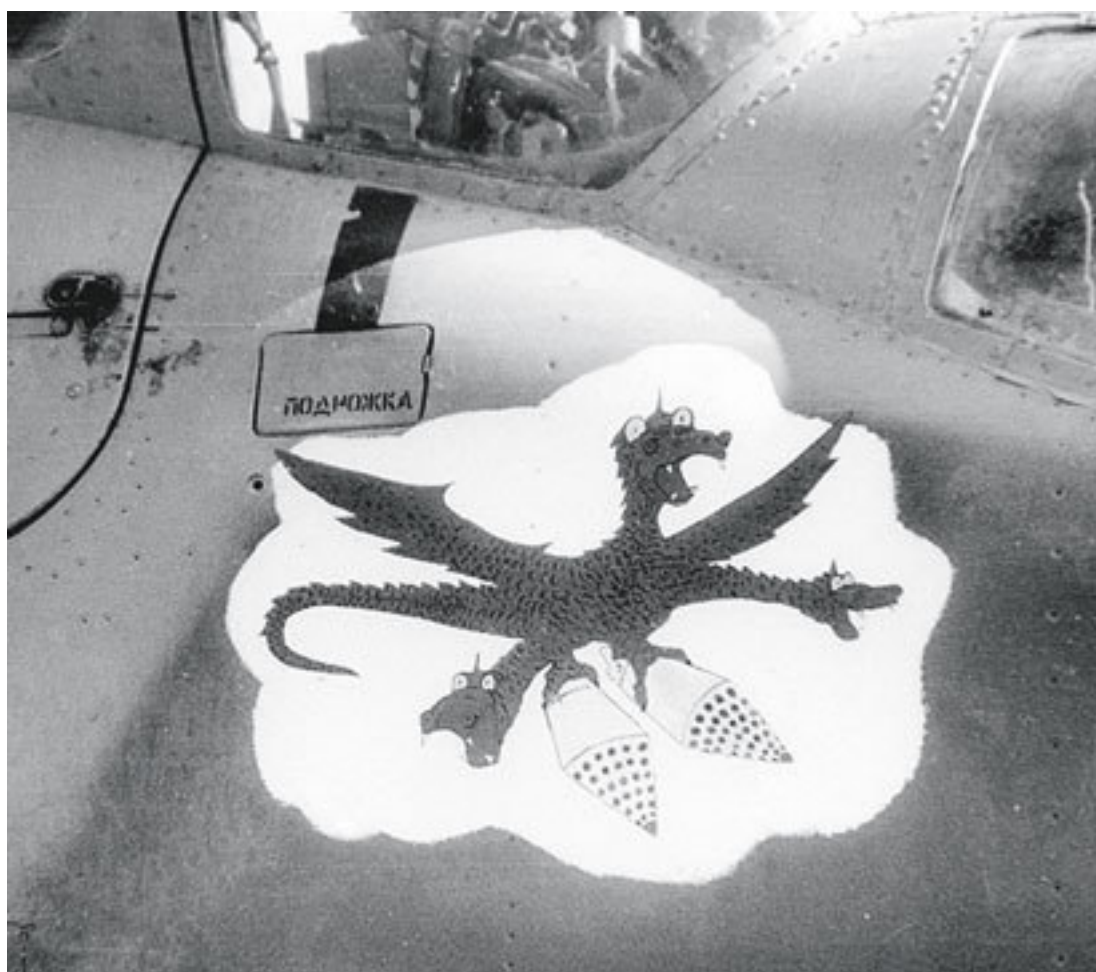


Дракон с пиковым тузом на Ми-24В из 262-й овэ

Другим отличительным знаком на самолетах и вертолетах мог быть красный крест, отличавший машины санитарного назначения. Такие самолеты и вертолеты оборудовались надлежащим образом и позволяли оказывать пострадавшим медицинскую помощь вплоть до оперативного вмешательства, но в Афганистане обычным образом использовались для вывоза больных и раненых в центральные госпитали. В их числе были Ми-8, Ми-6 и Ан-26 (такие имелись в 111-м смешанном полку при управлении ТуркВО на аэродроме Ташкента). В их отношении указывалось: «На санитарных самолетах ВВС основной опознавательный знак «пятиконечная звезда» наносится на вертикальном оперении с двух сторон. Дополнительные знаки наносятся: «красный крест» – на крыльях самолета снизу и сверху и на боковых поверхностях фюзеляжа; бортовой номер – на боковых поверхностях фюзеляжа за «красным крестом» в сторону оперения. При нанесении «красного креста» на крыло самолета его концы не должны

выходить за крыло самолета. На санитарные вертолеты основной опознавательный знак «пятиконечная звезда» наносится на боковых поверхностях кабины вертолета в задней её части, а дополнительный знак «красный крест» – на боковых поверхностях кабины в центре. Снизу кабины вертолета наносится только дополнительный знак «красный крест». «Красный крест» при нанесении на самолет или вертолет должен вписываться в условный круг максимальных размеров, допустимых в той части самолета или вертолета, на поверхность которого он наносится».

Относительно нанесения бортовых номеров тем же «Положением» указывалось, что последние «изображаются на боковых поверхностях фюзеляжа самолета с двух сторон и на кабине вертолета с двух сторон. Номера на все самолеты (вертолеты), входящие в состав данной авиационной части, наносятся с номера 01 и выше до списочного количества самолетов (вертолетов) части и окрашиваются в один цвет. Бортовые номера окрашиваются в красный, голубой или жёлтый цвет и окантовываются чёрной полосой шириной 10-15 мм. Цвет бортового номера определяет, какой авиационной части принадлежит данный самолет (вертолет), а его порядковый номер определяет принадлежность авиационному подразделению. Цвет окраски бортовых номеров на самолетах и вертолетах устанавливается приказами командиров авиационных соединений». Назначался типовой ряд размеров бортовых номеров в 400 мм, 600 мм, 900 мм, 1200 мм и 1500 мм, где ширина цифр должна была равняться $\frac{2}{3}$ их высоты.





Змей Горыныч на бортах другого Ми-24В из состава 262-й овэ. Баграм, осень 1988 года

На самолетах в камуфляжной окраске допускалось нанесение бортовых номеров только белым кантом по цветной подложке основной окраски. В таком виде машины часто приходили с завода или прибывали из ремонта, предоставляя выполнять окончательную доводку номеров уже на местах. В частях белый кант обычно заливался одним из указанных цветов, превращая номер в цветной, но иногда и «нештатным» белым цветом или оставался контурным без заливки. Окантовка иногда была черной.

Ввиду высокой интенсивности эксплуатации и быстрой выработки ресурса техники в ВВС 40-й армии требовалось пополнение частей новыми машинами из Союза. Свою долю вносили и неизбежные на войне потери, иной раз достаточно значительные. В этом случае придерживались неписанного правила: воздерживаться от присвоения полученной взамен машине «несчастливого» номера утраченного самолета или вертолета. Не всегда при этом находилось время на перекрашивание бортовых номеров по установленному в части образцу. Имели место также примеры смены цвета бортовых номеров по вновь установленному для части стандарту. Так, в чирчикском 136-м апиб первоначальным был желтый цвет номеров в белой обводке. После пополнения части вновь полученными машинами в строю стали присутствовать самолеты с красными номерами вообще без канта, а затем на всех машинах цвет номеров был сменен на голубой с белой окантовкой. У штурмовиков 378-го ошп долгое время бортовые номера оставались нанесенными белым кантом по основному фону, а затем на всех бортах они были сменены на красные с черным кантом.

Следует оговориться, что в силу принятой в советских ВВС организации не практиковалось закрепление самолетов за конкретными летчиками и утверждение типа «самолет такого-то летчика» неправомерно (хотя иные могли считать «своей» машину, на которой им приходилось летать чаще или быть закрепленным по боевому расписанию).

В заключение хотелось бы выразить признательность тем, кто оказал помощь в работе над изданием и предоставил фото и другие материалы для публикации: А. Артюху, Д. Багодяжу, В. Бондареву, Н. Гуртовому, В. Домницкому, Д. Евсютину, А. Ивановскому, Е. Кривцову, В. Маврычеву, В. Максименко, М. Огерю, А. Паевскому, С. Пазыничу, А. Райляну, В. Шевцову.

Тема далеко не закрыта и мы будем рады рассказам участников афганских событий и очевидцев. Если у вас имеются фотографии, документы и другие материалы по теме, которые могут помочь в дальнейшей работе, мы с интересом с ними ознакомимся. Со всеми пожеланиями и предложениями авторы просят обращаться по адресу электронной почты fitter2008@yandex.ru.



«Дракон, извергающий молнии» – эмблема на борту постановщика помех Ту-22ПД6 б/н «32», нанесенная в память о его боевой работе в Афганистане



На левом борту самолета, кроме «дракона», были нанесены звездочки, обозначающие число боевых вылетов самолета над ДРА в период с октября 1988 по январь 1989 года

Истребители МиГ-21

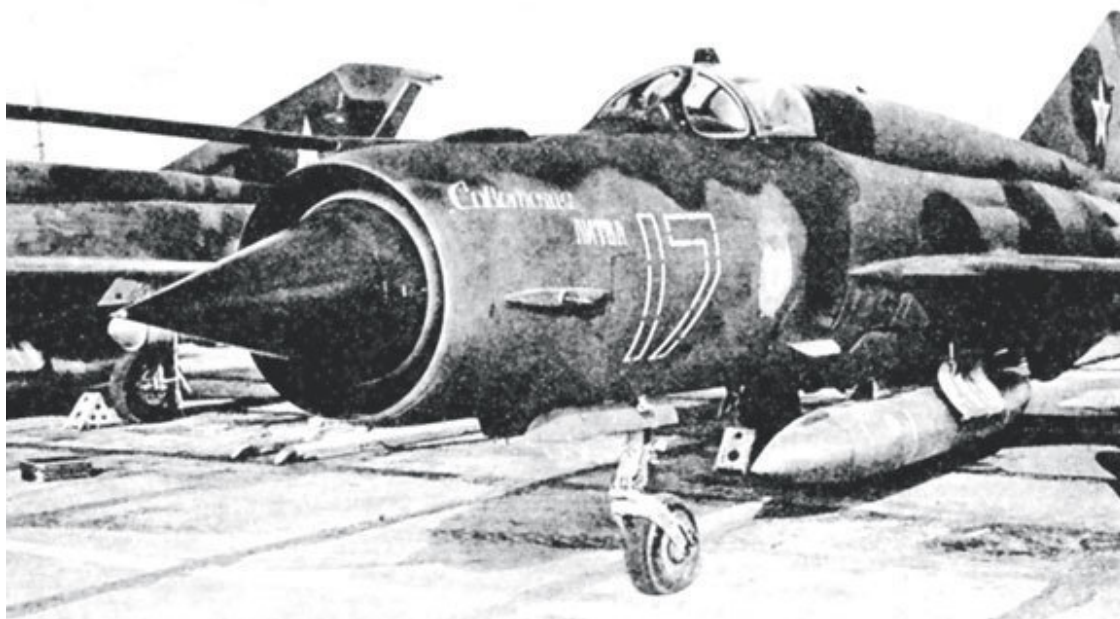


МиГ-21бис из состава 115-го гв. Оршанского орденов Кутузова и Александра Невского иап. Зима 1980 года

Планами ввода советских войск в Афганистан изначально предусматривалось наличие в составе воинского контингента своей авиации и сил ПВО. Руководство авиагруппировкой на уровне армии осуществлял полковник В.П. Шпак, заместитель командующего авиацией 40-й армии по фронтовой авиации.

Для прикрытия с воздуха в состав 40-й армии включили зенитно-ракетную бригаду, а на аэродромы ДРА перелетели по одной эскадрилье МиГ-21 из состава истребительной и истребительно-бомбардировочной авиации. Истребители принадлежали 115-му гв. иап, базировавшемуся на туркменском аэродроме Какайды, которым командовал подполковник П.И. Николаев. Какайды лежали, что называется, прямо за горой, всего в полусотне километров от границы – в Джарурганском районе Сурхандарьинской области, будучи одним из самых ближних к границе аэродромов.

Перебазирование истребителей 115-го иап предприняли практически одновременно с началом ввода войск и начавшейся высадкой десантников в Кабуле и Баграме. Как только к середине дня 27 декабря 1979 года аэродромы были взяты под контроль, в Баграм перелетела 1-я эскадрилья авиаполка. В составе эскадрильи имелись 12 боевых МиГ-21бис и две «спарки» МиГ-21УМ. Весьма быстро обнаружилось, что силами одной истребительной эскадрильи не обойтись. Под День Советской Армии 23 февраля 1980 года в Баграм перебазировали и 2-ю эскадрилью 115-го полка. Находившуюся здесь 1-ю эскадрилью с конца марта перевели на столичный аэродром Кабула, однако впоследствии вновь вернули в Баграм, оставив в Кабуле одно звено для осуществления ПВО столицы. Для усиления южного направления истребители 2-й эскадрильи с мая 1980 года разместили на аэродроме Кандагар, расположенном на краю Регистанской пустыни. Задачей истребителей, базировавшихся в Баграме, назначалоськрытие центральных и восточных районов.



МиГ-21бис из состава 115-го гв. иап. Одна из эскадрилий полка с военного времени носила почетное наименование «Советская Литва»

Истребительная группировка авиации 40-й армии на первом этапе была представлена самолетами МиГ-21бис – последней модификации заслуженного «двадцать первого», к этому времени все еще находившейся в производстве. Ко времени начала афганской кампании МиГ-21 отнюдь не являлся последним словом техники, однако во фронтовой авиации южных округов тогда более современных машин просто не было. С начала 70-х годов шло перевооружение истребительной авиации новыми самолетами МиГ-23, но те в первую очередь направлялись в части «первой линии» на западном направлении и в дальневосточные истребительные полки на крайне беспокойной в то время границе с Китаем. Оснащение новой техникой авиации «тыловых» южных округов в предыдущие годы шло по остаточному принципу, и здесь достаточными считались имеющиеся силы.

В 115-м иап имелись самолеты МиГ-21бис заводского типа 75 двух исполнений: 1-я эскадрилья летала на машинах обычной комплектации, а 2-я эскадрилья располагала самолетами с дополнительно установленным комплектом радиосистемы ближней навигации РСБН в составе посадочной навигационной аппаратуры «Полет-1И», взаимодействующей с наземными азимутально-дальномерными радиомаяками и курсоглиссадными радиомаяками системы «Катет-СП». Использование современного оборудования существенно повышало точность навигации, упрощая самолетовождение в осложненных условиях Афганистана и делая возможным круглосуточное выполнение снижения и захода на посадку по приборам даже при ограниченной видимости. Техническое обслуживание «биса» значительно упрощало внедрение системы автоматизированного контроля самолета и двигателя.

МиГ-21бис превосходил все прочие модификации «двадцать первых» по характеристикам разгона, взлетным характеристикам и скороподъемности. Разбег при взлете на форсаже занимал всего 830 м против 950 м у предшественника. При разреженном воздухе высокорасположенных афганских аэродромов требуемая дистанция возрастала, однако трехкилометровой длины здешних ВПП с лихвой хватало для взлета даже с приличной боевой нагрузкой. Максимальная вертикальная скорость МиГ-21бис у земли достигала 235 м/сек, превосходя

даже аналогичные качества МиГ-23, а высоту практического потолка 17800 м он набирал за 9 минут.

Наиболее выигрышной в специфичной афганской обстановке, требовавшей действий в удаленных районах, выглядела увеличенная дальность: с одним подфюзеляжным подвесным баком МиГ-21бис на высоте имел дальность полета 1480 км при продолжительности полета до двух часов. Это оказывалось востребованным и с учетом местных особенностей самолетовождения с критичным недостатком наземных ориентиров и однообразием местности – горы и пустыни были, что называется, на одно лицо, и запас топлива никак не был лишним. Выгоды предоставляло также совершенное навигационное оснащение «биса», позволявшее уверенно чувствовать себя в удаленных районах, надежнее и точнее выходить к месту боевой работы и возвращаться на аэродром.

«Бис» оснащался встроенной пушкой ГШ-23Л и мог нести вооружение на четырех подкрыльевых держателях, благодаря высокой тяговооруженности и усиленной конструкции имея возможность подвески полутора тонн бомб – двух «пятисоток» на внутренних узлах и двух по 250 кг на внешних. Кроме бомб, истребитель мог нести зажигательные баки, блоки реактивных снарядов УБ-16-57 и УБ-32, крупнокалиберные снаряды С-24 и другое современное оружие.

Были у «биса» и свои недостатки: особенностью потяжелевшей машины являлась повышенная удельная нагрузка на крыло – при нормальном взлетном весе этот параметр достигал 380 кг/кв. м против 330 кг/кв. м у предшественника. Радиус виража МиГ-21бис у земли превышал один километр, что в полтора раза превышало маневренные характеристики Су-17 и МиГ-23, будучи существенным неудобством при работе по наземным целям. Развороты с большим размахом затрудняли построение боевых маневров, а при повторных заходах грозили потерей цели, которую летчик при отходе на такие расстояния терял из виду. 15 % разницы в удельной нагрузке проявлялись также заметными особенностями поведения на небольших скоростях и строгостью в управлении, требовавшем скоординированности, особенно при боевом маневрировании.

За скорость, маневренность и присущий «шустрый нрав» МиГ-21 в Афганистане прозвали «веселым», и команда на вызов истребителей с КП так и звучала открытым текстом – «звено «веселых» поднять в такой-то район».



Первые истребители 40-й армии – группа летчиков 115-го гв. иап, прибывшая в Афганистан под Новый 1980 год. Шестой слева среди стоящих – командир 1-й эскадрильи майор В. Федченко



Летчики и самолеты 115-го гв. иап

Истребители МиГ-21



МиГ-21бис из состава 1-й эскадрильи 115-го гв. иап. В полку было несколько самолетов в серой маскировочной окраске, прочие имели трёхцветный камуфляж. Баграм, весна 1980 года

Истребители первое время преобладали во фронтовой составляющей ВВС 40-й, составляя большую половину всех имевшихся боевых самолетов. Противника в воздухе не было, но очень скоро истребителям нашлась другая работа. С началом проведения операций 40-й армии удары по наземным целям на долгое время стали основным занятием истребительной авиации.

Необходимость в применении авиации возникла уже в начале января, буквально недель спустя после прибытия МиГов в Кабул. Иных боевых машин в центральной части Афганистана тогда не было и истребителям приходилось выступать универсальным средством как для прикрытия воздушного пространства, так и в поддержке наземных войск и ведении разведки. В начале января произошел мятеж в 4-м артиллерийском полку афганской армии, расположенном в городе Нахрин на севере страны (юго-восточнее Баглана). При мятеже были убиты находившиеся при части советские военные советники. Заняв военный городок, мятежники окопались, соорудив завалы на дорогах и оборудовав на подходах артиллерийские позиции. По просьбе афганских властей для разоружения мятежного полка были привлечены советские части – мотострелковый батальон 186-го полка при поддержке танковой роты и артиллерийского дивизиона. Поскольку противник располагал реальными силами, имея артиллерию, и поддерживался местными бандами, было принято решение выбить из их рук наиболее серьезные средства, для чего следовало нанести авиационный удар по местонахождению хранилищ вооружения и складов с боеприпасами. Сначала для нанесения удара планировали задействовать истребители-бомбардировщики с приграничных аэродромов в Союзе, но те не смогли отыскать цели среди заснеженных предгорий. Для удара подняли звено МиГ-21 115-го полка из Баграма, выполнивших бомбометание. К непосредственной авиаподдержке при штурме гарнизона истребители не привлекались. Выдвигавшиеся к Нахрину советские части сопровождали вертолеты, огнем с воздуха рассеявшие противника. Операция была проведена 9-10 января с минимальными потерями своей стороны, составившими двоих убитых и двоих раненых. Противник потерял погибшими более ста человек и до десяти единиц техники (пушек и автомашин).



Подвеска реактивных снарядов С-24 на истребителе МиГ-21бис 115-го гв. иап

Другой задачей истребителей было ведение разведки для вскрытия обстановки в окружающих районах. Основными районами ведения разведки истребителей Баграма назначались зоны в Панджшере и по Кунарскому ущелью. При ведении разведки предписывалось после обнаружения вызывающих сомнение объектов сначала запросить наземный КП через самолет-ретранслятор и только после проверки руководством обстановки получить разрешение на применение оружия. Впоследствии подобные вылеты с самостоятельным обнаружением целей и их атакой получили наименование разведывательно-ударных действий (РУД). На первом этапе, однако, они не отличались эффективностью: поиск целей, по большей части малоразмерных и неприметных, с высоты и при скоростях полета истребителей в 900-1000 км/час был малорезультативным, да и распознать, кто находится в дувале или селении внизу, практически не было возможным.



Подвеска бомбы ФАБ-500 М-54 под крылом МиГ-21бис

И без того из-за отсутствия надежных ориентиров случалось выскочить за пограничную черту, особенно при вылетах к Кунару. Иной раз подобное нарушение было осознанным, будучи вызванным построением боевого маневра в приграничной полосе.

При постановке задач командование ВВС 40-й армии не делало особых различий между истребителями и истребителями-бомбардировщиками. Работы хватало всем, а по выучке истребители не уступали летчикам истребительно-бомбардировочной авиации, получая возможность на практике проверить навыки бомбометания и штурмовки, отрабатывавшихся по курсу боевой подготовки истребительной авиации. Основным способом боевого применения являлись атаки с пикирования. Хотя прицельное оборудование МиГ-21бис, оснащенного только стрелковым прицелом АСП-ПФД-21, выглядело довольно скромным, при хорошей выучке удавалось добиться хороших результатов. На первый план выходили навыки и индивидуальные приемы летчиков, прицеливавшихся при сбросе бомб «по кончику ПВД».

В первый период боевых действий тактика не отличалась разнообразием: к цели самолеты, ведомые опытным летчиком, шли в строю колонны или пеленга, нанося удар с пологого пикирования один за другим, а иногда выстраиваясь в круг. Набираясь боевого опыта, тактику совершенствовали: для достижения внезапности удар наносился со стороны солнца, слепившего стрелков, выход из атаки истребители выполняли боевым разворотом с энергичным набором высоты и резким отворотом – «крючком» в сторону; при необходимости выполнялся «звездный налет» («ромашка»), при котором атаки следовали непрерывно с разных направлений, мешая моджахедам вести прицельный огонь. Иногда выделяли демонстрационное звено, имитировавшее налет и отвлекавшее на себя внимание зенитчиков, в то время как ударная группа выходила в атаку с другой стороны.

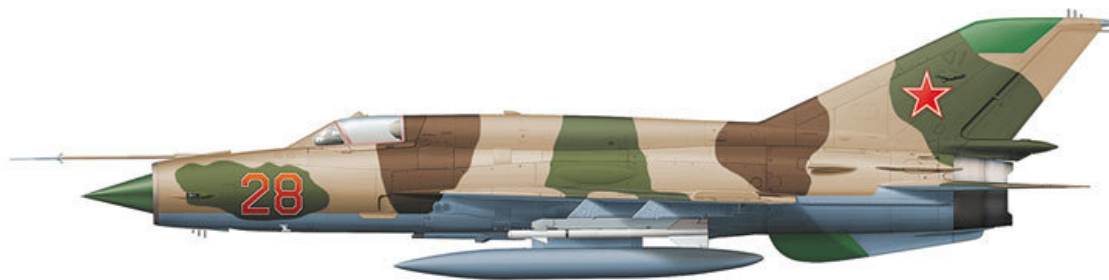
Чаще всего применялись фугасные бомбы ФАБ-250 и осколочно-фугасные ОФАБ-250-270 с площадью поражения живой силы за полтора гектара, а также разовые бомбовые кассеты РБК-250 и РБК-250-275, отличавшиеся начинкой. Массово использовались неуправляемые ракеты (НАР) типа С-5 разных исполнений, запускавшиеся из универсальных блоков УБ-16-57 и УБ-32. Другим распространенным видом оружия были крупнокалиберные 240-мм НАР С-24, большая дальность пуска которых позволяла летчикам увереннее чувство-

вать себя в стесненных для маневра горных распадках, вовремя выходя из атаки. Достоинством дальности стрельбы С-24 выступала также возможность применения из-за пределов досягаемости вражеских зенитных средств. Мощная осколочно-фугасная боевая часть С-24 разносила в пыль толстостенные глинобитные дувалы, за которыми укрывались душманы, и превращала в груды камней огневые точки в горах. Патронов к пушкам ГШ-23Л на МиГ-21бис за первый год войны израсходовано было 290439 штук (почти 1500 полных боекомплектов или по 60 боекомплектов на самолет).



На газетном фото – «авиаторы ограниченного контингента советских войск, оказывающие интернациональную помощь афганским трудящимся в защите революционных завоеваний». Командир отличного звена капитан П. Дьяченко принимает доклад техника отличного самолета В. Грушевого о готовности истребителя к полету

Истребители МиГ-21



МиГ-21бис из состава 927-го Кенигсбергского ордена Александра Невского Краснознаменного иап. Баграм, лето 1983 года

Боевая работа 115-го гв. иап в составе ВВС 40-й армии продолжалась до 12 июня 1981 года, За боевые заслуги правительственным указом 11 марта 1981 года часть была награждена орденом Красного Знамени, добавив к своему титулу почетное звание – 115-й гвардейский Краснознаменный орденов Кутузова и Александра Невского истребительный авиационный полк. Полк стал единственным, удостоенным боевой награды за афганскую кампанию.

В июне 1981 года полк был сменен другой частью, также привлеченной из южных округов. Эстафету принял 27-й гвардейский Выборгский Краснознаменный истребительный авиационный полк, базировавшийся в городке Уч-Арал на юго-востоке Казахстана. По всей видимости, при комплектовании сил советского контингента в Афганистане тогда начальство все еще питало надежды справиться с задачами местными силами. К тому же, служившим в ТуркВО и САВО авиаторам привычнее были здешние условия, сама местность и особенности службы в тамошнем климате. 27-м полком командовал полковник Виктор Севастьянович Кот – будущий командующий фронтовой авиацией, за боевую работу в Афганистане удостоенный звания Героя Советского Союза.



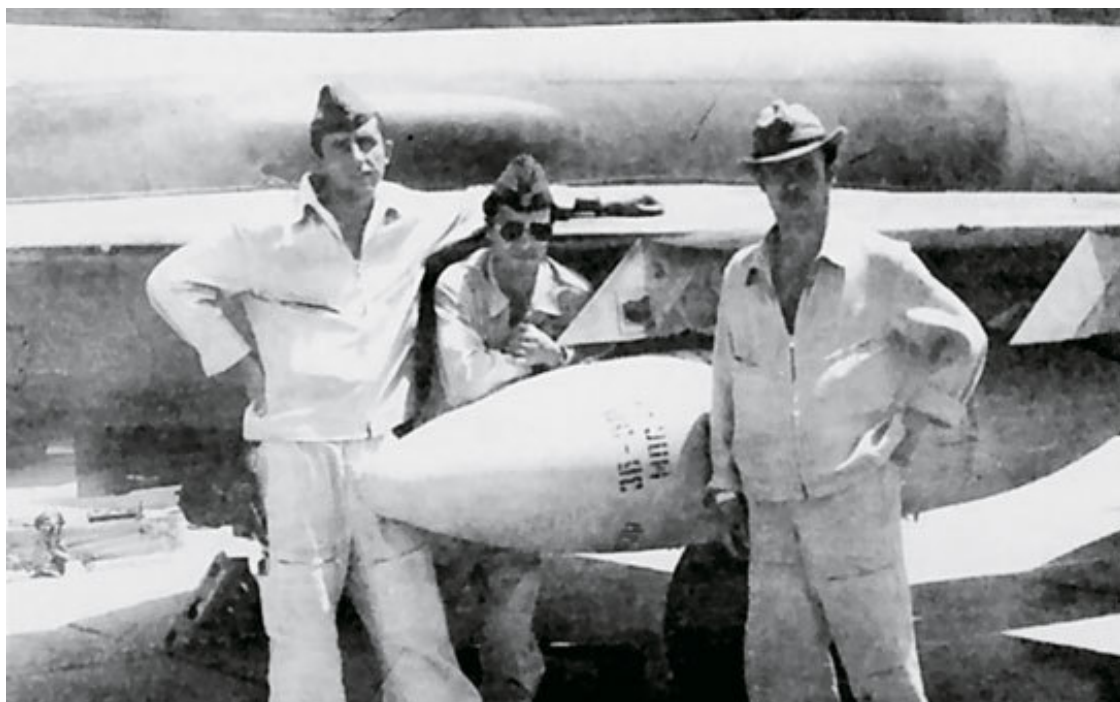
МиГ-21бис в полете на бомбометание. Самолет несет пару 500-кг бомб



МиГ-21бис из состава 145-го иап выруливает на взлет

Направлявшиеся в Афганистан истребительные полки оставляли на месте часть самолетов, чтобы не оголять аэродром основного базирования, и обычно имели в своем составе две усиленные эскадрильи с общим числом 30-35 самолетов. В середине июня 1982 года на смену 27-му иап прибыл 145-й истребительный полк.

Истребители МиГ-21



Подвеска зажигательных баков ЗБ-500Ш на самолете МиГ-21бис. Крайний слева -заместитель командира 927-го полка Н. Карев

На этот раз, «сменив традицию», для работы в Афганистане привлекли истребителей из европейской части СССР – из состава ВВС Прикарпатского военного округа, где полк базировался в Ивано-Франковске. В назначенный день группа из 24 боевых МиГ-21бис и четырех «спарок» МиГ-21УМ отправилась в перелет по маршруту протяженностью более чем пять тысяч километров. Командиром полковой группы был полковник Михаил Конфиндратов. Местом базирования 1-й эскадрильи стал Баграм, 2-я эскадрилья разместилась в Кандагаре. Одно звено постоянно направлялось в Шинданд для несения боевого дежурства в системе ПВО. Должная подготовка позволила сократить боевые повреждения и потери до минимума. Потерь летного состава в полку не было, однако одна машина была сбита зенитным огнем, её летчик катапультировался.

145-й полк пробыл в Афганистане ровно 13 месяцев. Очередность принял 927-й Кенигсбергский ордена Александра Невского Краснознаменный истребительный авиационный полк из Березы в Белоруссии (аэродром Осовцы). Командовал полком полковник П.П. Тарасевич. В Афганистан перебазировались 28 истребителей МиГ-21бис и четыре «спарки» МиГ-21УМ. На долю белорусского полка пришелся большой объем боевой деятельности. В этот период армией проводилось несколько десятков плановых операций, включая знаменитый «Большой Панджшер» весной 1984 года, беспрецедентный по масштабам и привлечению авиационных сил.

Налет истребителей 927-го иап составил 12000 часов с выполнением примерно 10000 боевых вылетов.

Средний налет на самолет равнялся 400 часам, на летчика приходилось от 250 до 400 часов. За время пребывания в Афганистане было израсходовано 16000 авиабомб разных типов калибра 250 и 500 кг, 1800 реактивных снарядов С-24 и 250000 патронов к пушкам ГШ-23.

927-й иап стал последним в составе ВВС 40-й армии на истребителях МиГ-21. Летом 1984 года сменяли их уже более современные самолеты МиГ-23. Хотя многие вылеты приходило: выполнять на пределе возможностей техники, в боевой обстановке надежность МиГ-21 оказалась весьма высокой. Боеготовые машины составляли 85-90 % и даже по сложным системам – навигационному и радиооборудованию число отказов было небольшим. Нарекания вызывало остекление фонаря, быстро желтевшее и терявшее прозрачность от солнца и пыли (недостаток, унаследованный и МиГ-23). Вездесущая, всепроникающая пыль грозила полностью забить топливные фильтры и жиклеры топливной арматуры, вынуждая чистить их как можно более часто. Жиклеры продували сжатым воздухом, а для чистки фильтров требовалась специальная установка, «выбивавшая» осевший осадок ультразвуковой тряской. Из-за разреженности воздуха и жары посадочная скорость порядком превышала обычную, что сказывалось на шасси, работе амортизаторов и колес. В летнюю жару садившиеся самолеты встречали с поливальными машинами или просто с ведрами воды, чтобы побыстрее охладить перегревшиеся тормоза – иначе давлением могло разнести пневматики. Тормозные диски снашивались в несколько раз быстрее обычного, а резина колес буквально «горела» на аэродромах.



Авария истребителя 927-го иап на посадке

Разведчики МиГ-21Р



МиГ-21Р из состава 263-й отдельной разведэскадрильи. Кабул, весна 1983 года

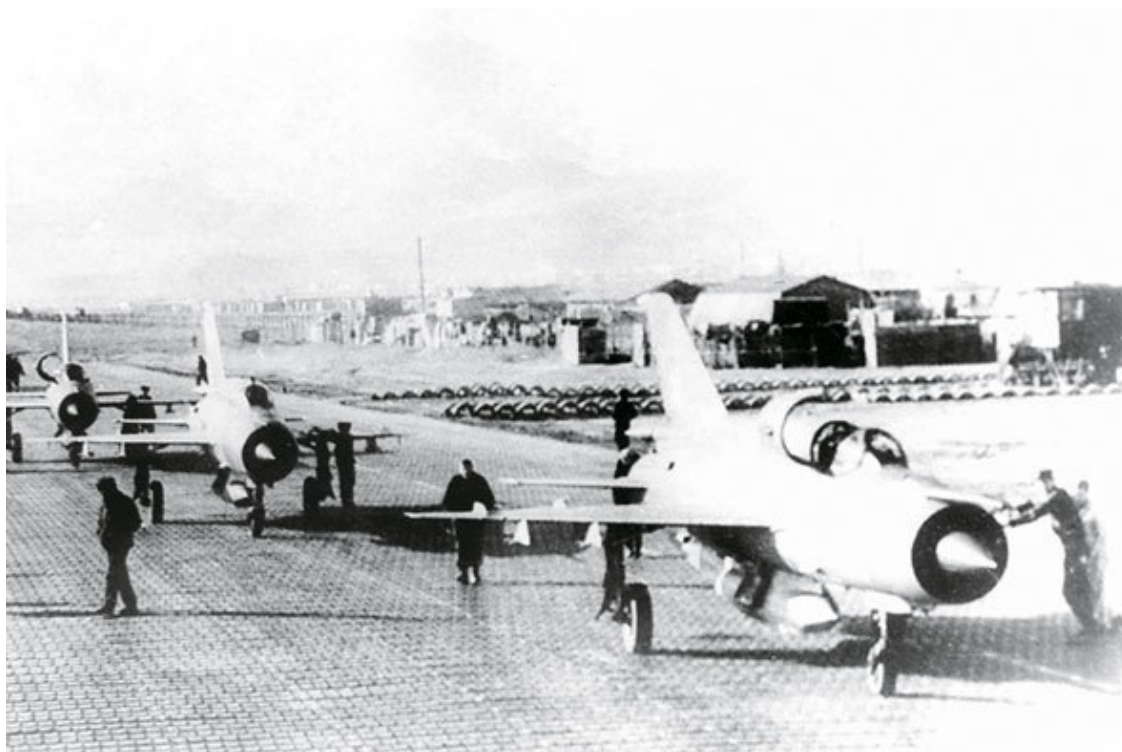
Помимо МиГ-21 истребительной авиации, в составе ВВС 40-й армии находились разведчики МиГ-21Р, служившие в 263-й отдельной эскадрилье тактической разведки. При вводе войск эта часть еще не была сформирована и в Афганистан направили одну из эскадрилий 87-го разведполка из Карши в Узбекистане с десятком самолетов. Разведчики базировались в Баграме. Впоследствии 263-я разведэскадрилья комплектовалась сменами из различных частей страны. Задачей разведчиков назначалось:

- вскрытие районов сосредоточения мятежников и направлений перемещения отрядов оппозиции;
- контроль состояния дорог на маршрутах передвижения войск;
- наведение ударных групп авиации;
- фотоконтроль результатов ударов;
- нанесение ударов по вскрытым объектам с применением бортового оружия.

Зафиксировать последствия атаки, не полагаясь только на эмоциональные доклады летчиков, требовалось по очевидным соображениям – ожившее пулеметное гнездо или уцелевший опорный пункт мог доставить серьезные неприятности и привести к ненужным жертвам, а то и поставить под угрозу дальнейшее выполнение задачи войск. Для дневной и ночной фотосъемки местности применялись МиГ-21Р, оснащенные подвесными контейнерами с набором разведывательного оборудования. Дневное фотографирование велось аэрофотоаппаратами АФА-39 и АШФА, для ночной съемки применялись фотоаппараты УА-47 с осветительными патронами. Выполнялась также разведка с помощью комплекта телевизионной аппаратуры ТАРК-2, передававшей изображение снимаемой местности на наземный КП, что обеспечивало наглядность и оперативность передаваемой информации. В состав оборудования МиГ-21Р входил и магнитофон, на который летчик записывал «путевые впечатления» о замеченных объектах, их расположении и приметных ориентирах. За первый год войны разведчики эскадрильи выполнили 2708 вылетов (в среднем, по 156 вылетов на экипаж).

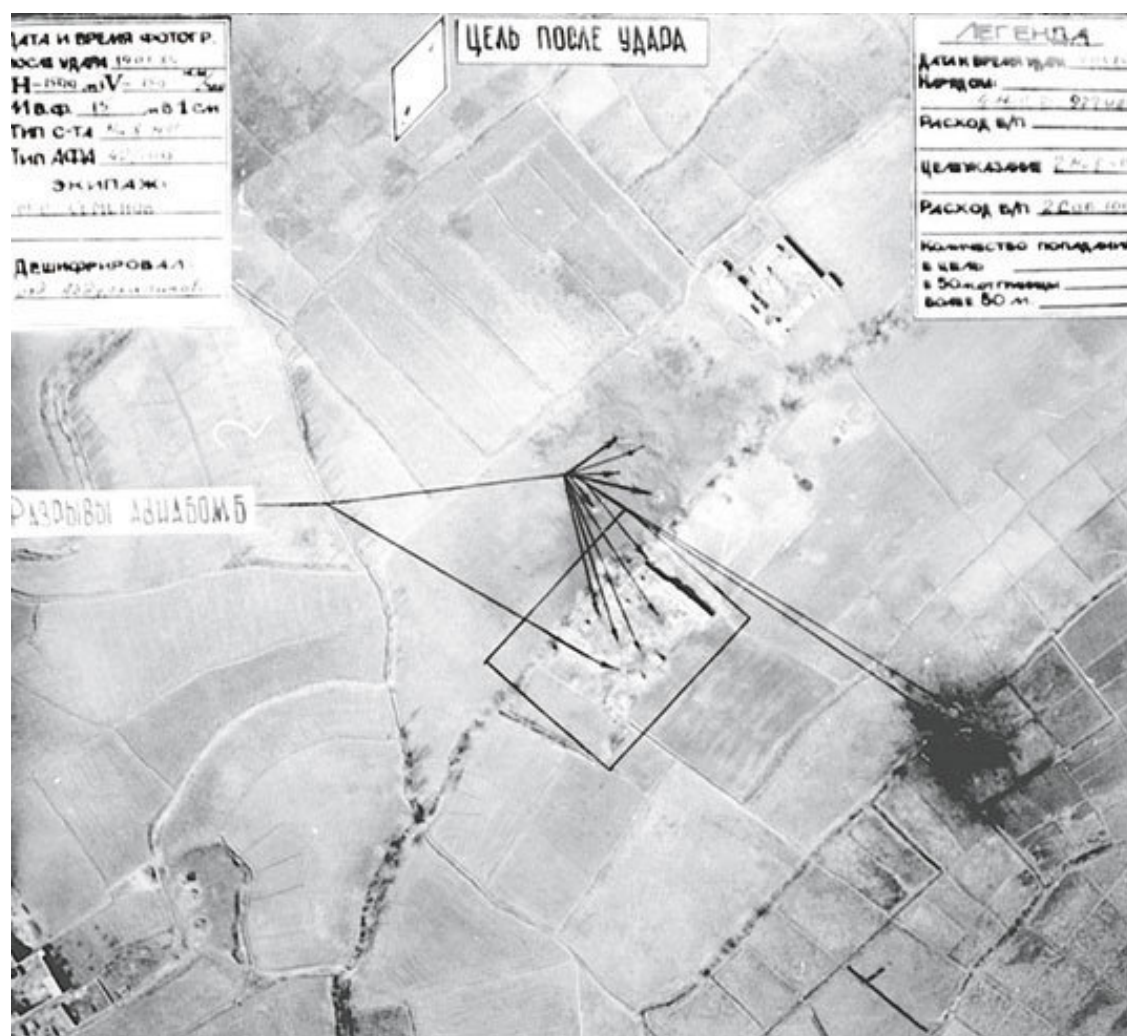


Летный состав 263-й отраз. Кабул, июль 1983 года



В составе первой группы в Афганистан прибыли и разведчики МиГ-21Р





Фотопланшет с изображением места удара и данными о цели до удара и после него. Фотографирование объекта атаки по окончании удара выполнялось для точной оценки поражения цели

Помимо вылетов на аэрофотосъемку, МиГ-21Р привлекались для ведения радиотехнической разведки. Она осуществлялась средствами аппаратуры специального подвесного разведконтейнера, фиксировавшей местоположение и характеристики радиоизлучающих средств. Задачей являлось вскрытие состояния ПВО Пакистана в прилегающих к границе районах, откуда могло ожидатьсся противодействие зенитных средств и истребителей соседей. С января по декабрь 1980 года были выполнены 607 вылетов на радиотехническую разведку, в результате которых были выявлены РЛС в целом ряде районов Пакистана, на его аэродромах и объектах ПВО в Пешаваре, Равалпинди, Читрале, Кохате, Чоквале, Миланвали, Мирамшахе, Дерисмаилхане, Ванна, Танке, Форт-Семдимане, Чамане и Кветте.

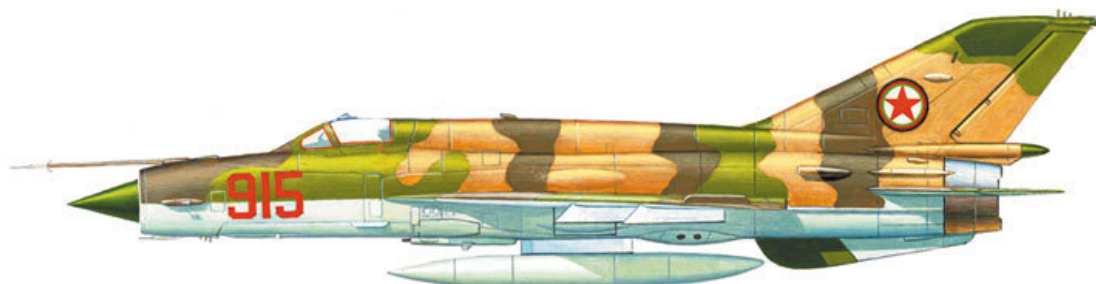
Разведывательные МиГи использовались при ночных ударах, подсвечивая район налета «люстрами» –

осветительными авиабомбами САБ-100 и САБ-250. Они участвовали в атаках и поиске караванов с оружием, особенно по ночам, благо разведчики были в числе немногих, кому поручалась рискованная ночная работа в горах. Экипажи МиГ-21Р, лучше других знавшие, где искать цель, вели и «свободную охоту» – самостоятельный поиск и уничтожение противника. В этом случае они несли подвесные баки, две РБК-250-275 или две-четыре крупнокалиберных ракеты С-24. На МиГ-21Р эскадрилья пролетала до весны 1984 года, когда «двадцать первые» в ее составе сменили новые Су-17МЗР.



МиГ-21Р при вылете на фотосъемку Панджшера. Весна 1982 года

Истребители МиГ-21



МиГ-21бис афганского 322-го авиаполка. Баграм, лето 1988 г.

Истребительная авиация ВВС Афганистана ко времени апрельской революции 1978 года была представлена 366-м авиаполком на МиГ-17Ф и 322-м авиаполком, насчитывавшим 15 исправных истребителей МиГ-21ПФМ и три «спарки». В строю полка, которым командовал подполковник Латиф, числилось 23 летчика. Истребители полка приняли активное участие в революционных событиях, поддерживая выступления против власти штурмовыми ударами. Для атак целей в Кабуле были выполнены 50 вылетов, при этом сбитым потеряли один самолет. Это было только началом затянувшейся на десятилетия войны...

Обновляя парк ВВС, уже годом спустя афганцы стали получать более современные истребители МиГ-21МФ, а затем и МиГ-21бис. В июле 1979 года прошли переучивание на новую технику первые четыре летчика. В дальнейшем «бисы» стали основной машиной афганской истребительной авиации, найдя применение не столько для выполнения истребительных задач, но, прежде всего, – при действиях по наземным целям. Начавшаяся в стране гражданская война требовала всё более широкого использования авиации, необходимой в противостоянии противнику. Как указывал глава советской оперативной группы в Кабуле М. А. Гареев, «авиация в Республике Афганистан была основной силой, при помощи которой удавалось сдерживать противника, срывать его наступательные действия и обеспечивать снабжение войск и различных гарнизонов». Преимущественным образом МиГи использовались в авиаподдержке правительственных войск и для бомбо-штурмовых ударов по местам расположения душманских отрядов, опорным пунктам и непокорным селениям, служившим опорой моджахедам. Основной базой истребителей служил Баграм, для работы на южном направлении использовался также аэродром Кандагар.



МиГ-21бис с подвеской четырех стокилограммовых бомб ОФАБ-100-120

Каких-либо совместных действий с советской авиацией афганцы не предпринимали, работая по своим целям и планам. Участие советской стороны ограничивалось присутствием в полку советников при руководстве части и специалистов, помогавших в работе с техникой. Боевой работой афганцы себя не изнуряли, считая достаточным выполнение одного-двух вылетов в день, с непременно выходным в предписанную верой пятницу. На удар обычно направляли пару самолетов, при необходимости усиливая наряд до эскадрильи. Число боевых вылетов в полку за месяц редко превышало 60-70. Достаточной считали боевую нагрузку из бомб-«соток» или пары ракетных блоков, реже использовали 250-кг калибр и в исключительных случаях – бомбы в 500 кг.

Эффективность вылетов оставляла желать лучшего: избегая риска, афганцы старались не приближаться к огрызающейся огнем цели, выполняя атаки с безопасной высоты, пусть даже в ущерб точности удара. Случалось, что бомбы сбрасывались и вовсе мимо цели, в безопасном удалении. По тем же причинам атаки ограничивались единственным заходом, избавляясь от боевой нагрузки и тут же уходя от цели. Чтобы повысить результативность боевой работы, советским инструкторам нередко приходилось самим занимать места в кабинах афганских самолетов. В одном из таких вылетов 12 ноября 1985 года погиб советник при руководстве афганских ВВС генерал-майор Н.А. Власов. При выполнении перелета из Кандагара в Шинданд его МиГ-21бис был сбит ДШК. Летчик смог катапультироваться, однако на земле оказался в окружении врагов, при попытке взять его в плен стал отстреливаться и погиб в бою.

С большим азартом относились к пилотажу, готовясь ко всякого рода праздникам и показам, непременно в революционные даты. Профессионализм отдельных летчиков сочетался со слабым знанием матчасти и теоретических познаний, самонадеянностью и массой просчетов в технике пилотирования, следствием чего становился высокий уровень аварийности. Этому способствовало и повсеместное халатное отношение к работе технического состава, при подготовке самолета ограничивавшегося лишь самыми необходимыми работами. Обычным был выпуск в полет самолета без тормозного парашюта с выработанным ресурсом агрегатов, с изношенными колесами и неработающей аппаратурой. Нерадивость и безответственность пер-

сонала часто сочеталась с уклонением от своих обязанностей и явным вредительством. При малейших отказах самолет отставляли в сторону в ожидании помощи советских специалистов, а то и пускали на запчасти. Такому отношению способствовали и дармовые поставки советской техники, без стеснения требуемой «на поддержку революции».

По мере расширения боевых действий эти проблемы лишь нарастали. Не питая иллюзий относительно перспектив затянувшейся войны, афганцы требовали у советских союзников всё больших поставок вооружений. К 1989 году заявки только на авиационные бомбы для афганских ВВС составляли 10-12 тыс. штук в месяц. За первую половину этого года афганская авиация лишилась 60 единиц техники. Для восполнения этих потерь Кабул в числе прочего затребовал 30 истребителей МиГ-21бис и еще 15 самолетов этого типа для замены изношенной техники.



Афганский МиГ-21бис на посадочной глиссаде. Кандагар, осень 1987 года

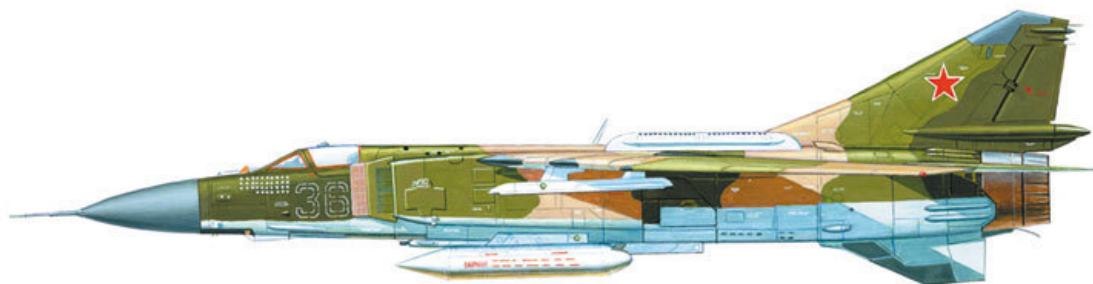


МиГ-21бис на аэродроме Кандагар. Лето 1987 года



Афганский МиГ-21бис на рулежке баграмского аэродрома. Самолет несет четыре стокилограммовых бомбы ОФАБ-100-120

Истребители МиГ-23



МиГ-23МЛД 905-го иап из Талды-Кургана стали первыми истребителями этого типа, направленными в Афганистан в июле 1984 года

Истребительная авиация в Афганистане до 1984 года оставались представленной исключительно МиГ-21бис. Хорошо освоенные и привычные в эксплуатации МиГ-21 отличались высокой надежностью, простотой и неприхотливостью в обслуживании и не сулили неприятных сюрпризов, которыми поначалу изобиловало использование МиГ-23, связанное со множеством ограничений и сопровождавшееся потоком отказов.

Решение о замене истребителей ВВС 40-й армии на современные машины было принято к лету 1984 года. К этому времени вся авиагруппировка была перевооружена на новые типы самолетов, и лишь истребительная авиация продолжала работать на «двадцать первых». С нарастанием масштабов боевых действий все более очевидными становились их недостатки: небольшая боевая нагрузка, недостаточная дальность и продолжительность полета, слабое прицельное и, особенно, навигационное оборудование, из-за чего даже выход к удаленной цели был проблематичным. Все это не только ощутимо сказывалось на боевой эффективности, но и сужало круг возможных задач. В то же время МиГ-23, избавившись от «детских болезней», стал одной из основных машин фронтовой авиации и сменил «двадцать первые» в большинстве истребительных частей. Был накоплен достаточный опыт эксплуатации, выработаны методики боевого применения, и приход новых истребителей на смену был естественным.



Стоянка истребителей дежурного звена 979-го иап на аэродроме Кандагар

В Афганистан направлялись машины наиболее совершенной модификации МиГ-23МЛ, лишенные недостатков ранних моделей и заслужившие репутацию «настоящего истребителя» не только благодаря высокой тяговооруженности, легкости пилотирования, возросшей маневренности и дальности, но и достаточной надежности и приспособленности к обслуживанию (к этому времени эксплуатационные достоинства стали рассматриваться в числе важнейших). Особенно ценными на высокогорных аэродромах и в летнюю жару были хорошие взлетно-посадочные качества МиГ-23МЛ (его разбег в нормальных условиях был в полтора раза короче, чем у МиГ-21бис), что обеспечивало запас по топливу и боевой нагрузке. Дальность полета МиГ-23МЛ даже без дополнительных баков составляла 1450 км против 1150 км у МиГ-21бис. Использование РСБН существенно упростило навигацию (впрочем, ко времени появления первых 23-х на афганских аэродромах эта радионавигационная система только планировалась к развертыванию). Большинство использовавшихся в ВВС 40-й армии истребителей прошло доработки по типу МЛД с улучшениями в части оборудования и маневренных качеств. Иногда обе модификации имелись в одной эскадрилье, что создавало проблемы летчикам из-за отличий в кабинном оборудовании.

Направление МиГ-23 в ВВС 40-й армии организовывалось по сложившейся в истребительной авиации схеме: чтобы не оголять полностью аэродром базирования, принимавший эстафету полк на год командировал две сборные эскадрильи, которые комплектовались наиболее опытными летчиками, обычно не ниже 1-го и 2-го классов (правда, и здесь бывало по-всякому – организация иной раз происходила с чисто военной внезапностью и на войну случалось отправляться даже только что выпущенным из училища первогодкам). Одна эскадрилья оставалась дома и числившиеся в ней молодые летчики продолжали заниматься боевой учебой, набираясь опыта. По очевидным причинам на это время полк с боевого дежурства снимался. Находившийся в Афганистане полк, однако же, доводился до штатной трехэскадрильной структуры. Дополнявшая полк до штатного состава третья эскадрилья, также на МиГ-23, привлекалась из другой части, находившейся подчас за много километров и в составе другого объединения. Она прикомандировывалась к основному составу, причем по истечении годичного срока ее сменяла эскадрилья оттуда же. Такая организация преследовала отнюдь не обеспечение принятой полковой структуры, но определялись условиями базирования: в Афганистане имелись всего три аэродрома, пригодных к базированию боевых самолетов – Баграм, Шинданд и Кандагар (и без того занятый международный аэропорт Кабула использовался лишь периодически), и на каждом из них размещалось по одной эскадрилье истребителей.



МиГ-23МЛД из состава 979-го иап взлетает на удар. Аэродром Канадагар, лето 1987 года

Дислокация истребительной авиации на авиабазах обеспечивала не только равномерное распределение сил для контроля за окружающей территорией на востоке, западе и юге страны, но и прикрытие ДРА с угрожаемых направлений: истребители Баграма обеспечивали ПВО со стороны Пакистана, Кандагара – с юга страны, и Шинданда – вдоль иранской границы. С этой целью в соответствии с Приказом Минобороны от 1982 года № 00140 и совместным Приказом Главкомов ПВО и ВВС от 1983 года № 08/01 на афганских аэродромах было организовано боевое дежурство. На каждом из трех аэродромов выделялось звено истребителей, в котором один летчик находился во 2-й готовности, оставаясь рядом с самолетом в пятиминутной готовности к вылету, второй – в 3-й готовности, и еще двое – в тридцатиминутной. Обычно два самолета из дежурного звена несли вооружение для перехвата воздушных целей, а два других – для атаки наземных объектов на случай экстренного вылета по вызову на поддержку своих войск.

При необходимости осуществлялся маневр силами между аэродромами, и в нужном месте при проведении операции сосредотачивалось необходимое количество машин. Основной базой истребительной авиации служила хорошо оборудованная и обустроенная Баграмская авиабаза, наиболее близкая к штабу ВВС и руководству 40-й армии в Кабуле, откуда осуществлялось руководство и координация. В Баграме находились управление полка и ТЭЧ, куда для выполнения регламентных работ и ремонтов пригонялись истребители из Шинданда и Кандагара. Организация работы требовала слаженности не только разведывательного и оперативного отделов штаба; не менее хлопотным становилось обеспечение боеготовности ИАС даже в отношении планирования, ведь необходимые по регламенту и достаточно объемные 100- и 200-часовые работы на полусотне истребителей, требовавшиеся для обеспечения их надежной эксплуатации, при крайне высокой интенсивности работы требовалось производить уже через пару месяцев службы на новом месте!

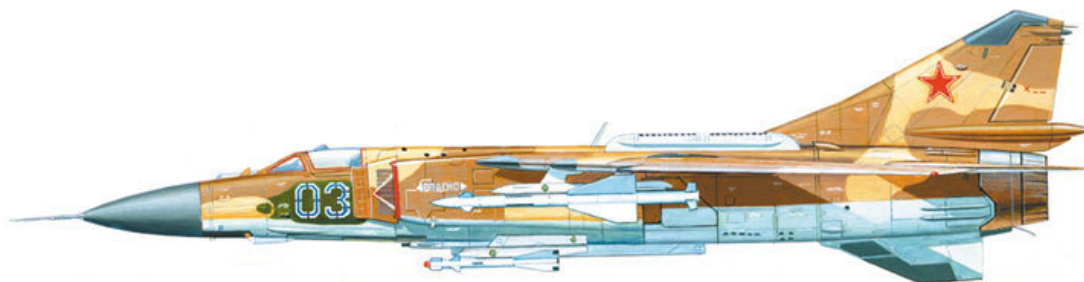
В середине июля 1984 года в Афганистан были переброшены МиГ-23МЛД 905-го иап ВВС САВО из Талды-Кургана, которым командовал полковник Е. Передера. Полк, первым в

южных округах получивший в 1979-1980 гг. машины этой модификации, располагал истребителями 19, 20 и 21 серий и имел достаточный опыт их эксплуатации. Две его эскадрильи разместили в Баграме и Шинданде. Третью, кандагарскую эскадрилью, составили 14 МиГ-23МЛ и МЛД, а также 2 МиГ-23УБ, привлеченные из 982-го иап ВВС ЗакВО из грузинского Вазиани.



Установка блоков БП-50-60 с тепловыми ловушками на центроплане МиГ-23МЛД

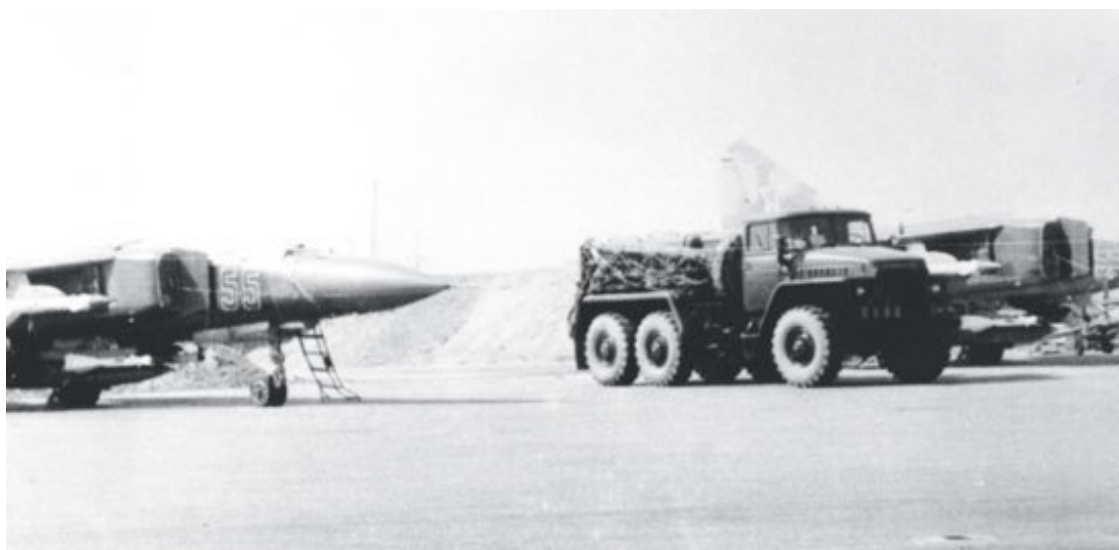
Истребители МиГ-23



МиГ-23МЛД 190-го иап из Канатова – самолет, отличавшийся «пустынной» окраской в песочно-коричневых тонах

Перед посылкой в ДРА МиГ-23 (в том числе и «спарки») в обязательном порядке проходили оборудование блоками выброса помех БП-50-60 для защиты от зенитных ракет – по четыре кассеты с патронами ИК-ловушек ЛО-43 или ЛО-51 на центроплане. Такой патрон калибром 50 мм почти килограммового веса был много эффективнее прежних небольших ловушек ППИ-26, использовавшихся на Су-17 и МиГ-21. Каждая килограммовая ловушка с термитным составом давала в течение 5-9 секунд яркий огненный шар с температурой до 2200°С, на который перенацеливались тепловые самонаводящиеся головки ракет. Патроны отстреливались сериями с заданным интервалом с нажатием на боевую кнопку при атаке, а также при взлете и посадке, когда самолет был ограничен в скорости и маневре, и пролете опасных районов, особенно на малых высотах. Помимо центропланых кассет на 60 патронов (отсюда и название – 60 «помех» с автоматом постановки АПП-50), ловушки размещались в доработанном пилоне подфюзеляжного бака ПТБ-800. В его переднем и заднем удлиненных обтекателях содержалось еще 16 патронов, направляющие которых монтировались с раствором в стороны от вертикали.

Проводилась также доработка системы запуска двигателя, повышавшая надежность работы в жару, и регулировка ограничений температуры газов за турбиной для увеличения тяги.



МиГ-23МЛ щучинского 979-го иап в дежурном звене Баграма. Рядом наготове стоит АПА-5Д для запуска двигателей самолетов

МиГ-23 пришлось вступить в бой в самый тяжелый период войны. Масштабы и число операций в 1984 году достигли максимума, под стать им были объемы и напряжение работы авиации. Только на летний период планировалось 22 армейских операции – почти вдвое больше, чем в предыдущем году, однако ситуация потребовала проведения 40-й армией еще 19 прежде не предусматривавшихся крупных оперативных мероприятий. Наиболее масштабными из них стали очередная Панджшерская и внеплановая Гератская операции, проводившиеся с привлечением беспрецедентных сил и средств. Год стал пиковым по числу погибших солдат и офицеров, в полтора раза подскочило и количество боевых потерь в ВВС, составив 10 боевых самолетов и 45 вертолетов (по данным штаба ВВС ТуркВО; по данным ГШ ВС и с учетом прочих потерь небоевого характера – 17 самолетов и 49 вертолетов). Среди них, однако, не было ни одного МиГ-23, несмотря на их участие в крупных и сложных операциях.

Само планировавшееся перебазирование пришлось на завершающий этап знаменитого «Большого Панджшера», в ходе которого проводить замену и перебрасывать новичков было нецелесообразно, да и некогда. К тому же «перенаселенный» привлеченными силами Баграм не имел свободных стоянок, работавшие с него самолеты и без того приходилось размещать вдоль рулежек и на спешно оборудованных металлических настилах. В итоге перелет 905-го иап пришлось отложить на полтора месяца, задержали и перебазирование 982-го полка в Кандагар (прежде на нем базировалось лишь звено истребителей). Только месяцем спустя, с середины июля эскадрилья из Вазияни оказалась на новом месте. МиГ-23 из 982-го иап стали первыми истребителями этого типа в ВВС 40-й армии. На другой день прибыла и группа из Талды-Кургана.

На 1984 год пришлось также крупные операции под Кабулом – летняя, с 23 по 28 августа, и осенняя, с 23 сентября по 10 октября, в октябре проводились также боевые действия по разгрому душманской базы в Ургуне, а в декабре – в Луркохе в провинции Фарах. За зиму были проведены 10 плановых и 3 внеплановых операции. Соответственной была и нагрузка на авиацию: за 1984 год расход авиабомб увеличился вдвое, достигнув 71000 штук против 35000 в предыдущем году, число снаряженных ракет возросло более чем в 2,5 раза и составило 925000 (в 1983 году их израсходовали 381000).

Основными типами боеприпасов, применявшихся на МиГ-23, были авиабомбы, преимущественно фугасные калибров 250 и 500 кг разных типов и моделей (М-46, М-54, М-62, а иногда и более старые, свозившиеся со складских залежей по всему Союзу), а также осколочно-фугасные ОФАБ-250-270 с осколочной «рубашкой», эффективные против большинства целей. По скальным укрытиям, укреплениям и пещерам использовались толстостенные ФАБ-250ТС и ФАБ-500ТС.

Для ударов по живой силе в укрытиях, пещерах и дувалах и строениям в местах базирования банд и кишлаках в дело шли объемно-детонирующие ОДАБ-500П с жидким взрывчатым веществом, особенно эффективные в горных теснинах и закоулках селений, где огненное облако их взрыва сохраняло ударную мощь и температуру, выжигая большой объем. Особый эффект давали разовые бомбовые кассеты полутонного и четвертьтонного калибра – РБК-250, РБК-250-275 и РБК-500, начинавшиеся мелкими осколочными бомбами АО-10, АО-2,5сч и АО-2,5РТ, а также ШОАБ-0,5. Удар РБК накрывал обширную площадь смертоносным градом огня и стали, буквально не оставляя живого места.

С неохотой применяли бомбы-«сотки», слишком слабые против большинства целей; считалось, что их использование – пустая трата ресурса и топлива и подвешивать их приходилось лишь при отсутствии более подходящих калибров. Ввиду невысокой эффективности «сотки» фугасного действия к этому времени уже сошли с вооружения, уступив более мощ-

ным калибром, однако на снабжении оставались осколочные АО-50-100 и осколочно-фугасные ОФАБ-100 и ОФАБ-100-120, вполне удовлетворявшие решению ряда задач. В то же время ОФАБ-100 и ОФАБ-100-120 находили применение при минировании с воздуха, для чего бомбы снаряжались взрывателями с замедлением до нескольких суток. Такими бомбами-минами мог дополняться основной удар, после которого еще долго продолжали греметь взрывы, мешавшие разбирать завалы и искать обходные пути в ущельях. Успех минирования зависел от числа бомб, «засевавших» тропы и горные проходы, для чего на МиГ-23МЛД «сотки» подвешивали на многозамковых держателях МБД2-67У, каждый из которых нес по четыре авиабомбы с общим числом до 16 бомб на подвеске. Истребитель мог нести до четырех МБД (вариант с 16 ОФАБ-100), но чаще подвешивали два МБД под крылом и еще пару бомб на подфюзеляжных узлах; в этом случае истребитель нес десять ОФАБ-100. Однако при использовании МБД с большим количеством боеприпасов изрядно возрастало сопротивление воздуха – такая подвеска являлась самой «ершистой» в отношении аэродинамики, почти вдвое увеличивая лобовое сопротивление, – резко возрастал расход топлива, истребитель ощутимо терял в летных качествах и маневренности, хуже управлялся, из-за чего подобные задачи доверялись лишь достаточно опытным летчикам.



«За апрельскую революцию!» Фото на память о стотонном рубеже сброшенных бомб

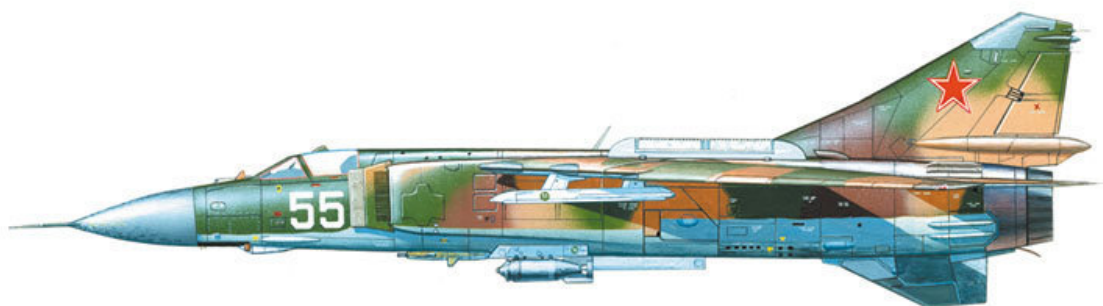


Летчики 168-го иап у истребителя МиГ-23МЛД. Баграм, лето 1988 года

Истребители МиГ-23



После попадания под разрыв пакистанской ракеты на борту № 55 появилась соответствующая эмблема, созданная капитаном Валерием Максименко



МиГ-23МЛД № 55 капитана Сергея Привалова из 120-го иап, атакованного 16 сентября 1988 года пакистанским F-16

При планировании авиационных ударов учитывалось также производимое на противника впечатление при воздействии – как повелось на Востоке, эффективность обычно напрямую зависела от произведенного эффекта. По этой причине иной раз достаточным оказывалось нанесение демонстративного БШУ, заставлявшее моджахедов отступить. Удары внушительных «пятисоток» разваливали любой дувал и могли подавить даже хорошо защищенную огневую точку. Мощные взрывы вызывали обвалы со склонов и ливень отколовшихся острых осколков камней. Попадание РБК давало хорошо видимую с воздуха зону поражения – пыльный эллипс, плотно засеянный разрывами осколочной «начинки».

Обычная загрузка составляла пару авиабомб, реже – четыре (две «пятисотки» и две «четвертушки», но иногда и по четыре ФАБ-500, если цель лежала неподалеку и можно было сэко-

номить на заправке). Боевая нагрузка определялась еще и временем года – в летнюю жару недодавали тяги двигатели и разреженный воздух высокогорья хуже «держал» самолет на взлете. Другой, время от времени возникавшей причиной ограничений были трудности со снабжением боеприпасами, вынуждавшие снижать их количество на самолете. Оправдывающим обстоятельством при подвеске всего пары бомб выступало то, что эффективность при сбросе в одном заходе, ставшем правилом из соображений безопасности над прикрываемой зенитным огнем целью, определялась больше точностью этого удара, чем загрузкой самолета. На этот счет имелись конкретные указания, предписывавшие одним залпом «разгружаться» от подвесок, не рискуя попасть под ответный огонь в повторных заходах, и чересчур азартным нарушителям грозили взыскания. Пара бомб, точно уложенных в цель, справлялась с задачей никак не хуже, чем большее их количество.



МиГ-23МЛД из 168-го иап выполняет посадку в Баграме

Большую часть боевых задач по данным 1985 года составляли удары по заранее спланированным целям – лагерям, базам, складам и крепостям, которых истребители выполнили 20 % от общего числа. Вылетов по вызову для уничтожения вновь обнаруженных объектов – огневых точек, засад, укрытий и караванов – истребители произвели 8 %, основная их доля приходилась на вертолетчиков, лучше знавших местность и приспособленных для действий по точечным целям. Разведка целей силами истребительной авиации заняла 6 % всего ее объема и производилась истребителями преимущественно в собственных интересах, для детального изучения района предстоящей работы, уточнения условий и доразведки перед ударом. Для нее часто привлекались «спарки» МиГ-23УБ в паре с боевым МиГ-23МЛД, в кабинах которых занимали место наиболее опытные летчики. Используя выгоды совместной работы в экипаже, наблюдатель в передней кабине «спарки» фиксировал обстановку внизу и вел ориентировку, намечая на карте пути захода и построения атаки. Часто МиГ-23УБ занимали место в боевых порядках, служа для целеуказания и контроля результатов. Их же использовала группа руководства, занимавшая высотный эшелон и наблюдавшая за ходом БШУ.



Подвеска четырех бомб калибра 250 кг на самолете 168-го иап

Задача целеуказания при авиационной поддержке решалась с помощью авианаводчиков или во взаимодействии с вертолетчиками, обозначавшими объект пуском НАР или сбросом бомбы, по разрыву которой задавалось направление и расстояние до цели. Видимый даже с высоты пыльный гриб разрыва или шлейф дыма от дымовой авиабомбы самолета-лидера служил ориентиром, на который нацеливалась ударная группа. Особое значение четкое взаимодействие с наводчиком имело при поддержке своих частей – с обычных полетных эшелонов истребители не могли разглядеть малоразмерные цели. Задачу усложняла однообразная местность и велика была вероятность просто не найти противника, а то и риск отработать по своим. Несмотря на требование к пехоте при авиатехподдержке обозначать себя дымовыми шашками и цветными сигнальными дымами, а летчикам при бомбометании не наносить удары ближе 2500 м от фронта своих войск, такие случаи бывали.

Бомбометание всегда было прицельным, при облачности, закрывавшей цель, вылет отменялся. Группа выходила в заданный район колонной пар или звеньев, растягивалась, чтобы не стеснять друг друга и в каждой паре ведомый слегка отставал от ведущего, обеспечивая свободу маневра. Сброс почти всегда выполнялся с пикирования, обычно с углом 45-60° или до отвесного, насколько позволяло мастерство летчика. В пикировании выполнением скольжения самолет точнее наводили на цель. Со временем, когда были подняты предельные нижние высоты полета по условиям досягаемости душманской ПВО, угол пикирования ограничивали 45°, иначе самолет разгонялся слишком быстро и не оставалось времени на прицеливание – через считанные секунды после ввода летчик уже должен был брать ручку на себя.

Так как оборудование МиГ-23МЛД для работы по наземным целям было приспособлено минимально, многие летчики обходились без использования автоматики прицела АСП-17МЛ, вычислитель которого решал прицельную задачу в расчете на равнинную местность и давал в горах слишком много промахов. Сброс летчик выполнял преимущественно в ручном режиме, полагаясь на собственные навыки и опыт. Ввод в пикирование выполнялся, когда цель оказывалась под ПВД, а сброс – с задержкой до заданной высоты, по индивидуальным приметам и «чутью».

Доля НАР в составе боевой нагрузки оставалась небольшой. Ракеты типов С-5 в блоках УБ-16-57 и УБ-32 и С-8 в блоках Б-8М, как и крупнокалиберные С-24, на истребителях выходили из употребления. Преимущественным образом это было обусловлено необходимостью их

применения с небольших дистанций и высот, до 1200-1500 м, что было рискованно с усилением ПВО; другой причиной была сложность пилотирования МиГ-23 с блоками, после пуска остававшимися на подвеске и ощущавшимися как воздушные тормоза, делавшие самолет в самый критичный момент на выводе инертным в управлении и маневре. Несший «решето» блоков истребитель с задержкой выходил из пикирования, проседал и медленно набирал высоту, замедляя выполнение противозенитного маневра – особенности, которых не приносило использование бомб, их сброс тут же освобождал машину и ощущался летчиком как сигнал к выводу.



МиГ-23МЛД 168-го иап из состава дежурного звена на стоянке Баграмской базы. Весна 198 года

Истребители МиГ-23

После года пребывания в Афганистане 2-ю эскадрилью 982-го иап в Кандагаре в конце мая 1985 года сменила 1-я эскадрилья того же полка под началом подполковника В.И. Новикова. На долю новичков пришлось первые боевые потери МиГ-23. Менее чем через месяц после прилета, 21 июня, с задания не вернулся МиГ-23МЛД лейтенанта Багамеда Юсуповича Багамедова, вылетевшего в составе пары на усиление удара шиндандской эскадрильи под Калат, в 120 км северо-восточнее Кандагара. Летчик, шедший замыкающим, погиб, а обстоятельства остались невыясненными – его потерю заметили только, когда вторая группа вышла из атаки и ложилась на обратный курс. По всей вероятности, молодой и недостаточно опытный летчик, заходивший в атаку последним, попал под усилившийся зенитный огонь. В тот крайне неудачный день потерей МиГа и его летчика жертвы не ограничились: поисковый вертолет, вылетевший на помощь, на подлете к месту падения истребителя попал под огонь ДШК и тоже был сбит. Летчик и штурман Ми-8 успели покинуть машину с парашютами, но бортехник погиб в вертолете.





МиГ-23МЛД № 58 из 120-го иап. На этом самолете майор В. Астахов участвовал в перехвате иранских вертолетов 26 сентября 1988



Отметки о боевых вылетах на бомбометание и «прикрышку»

8 августа разбился командир звена капитан Владимир Пивоваров. При выполнении БШУ в 90 км северо-западнее Кандагара его самолет нес два УБ-32 и два УБ-16-57. Никто в эскадрилье с такой подвеской в горах не летал, а комэск Леонид Ананьев однозначно оценивал ее, при невысокой эффективности, просто опасной. По всей вероятности, летчика из состава той же эскадрильи также подвел малый боевой опыт (это был его 24-й вылет в Афганистане). После залпа ракет самолет Пивоварова, уже вышедший было из пикирования на высоте 1500 м, потерял скорость, парашютируя, свалился плашмя и ударился о склон горы. Катапультироваться летчик не смог. Возможной причиной могло стать и попадание с земли – находившийся рядом Ми-8, снизившийся для поиска летчика, тут же попал под зенитный обстрел.

Кандагарскую эскадрилью потери преследовали и дальше: 18 октября при взлете парой истребители столкнулись в воздухе. Летчику одного из них пришлось покинуть машину в 8 км от аэродрома, самолет другого сохранил управление, развернулся и выполнил посадку. Следу-

ющий случай произошел 8 февраля 1986 года в Шинданде при посадке самолета подполковника Евсюкова. После разрушения колеса летчик не удержал свой МиГ-23МЛД на пробеге, самолет через 100 м после касания сошел с ВПП и налетел на строение. Машина серьезно пострадала, повредив консоли, шасси и фюзеляж, вырвало даже узлы крепления винтовых преобразователей поворота крыла. Этот самолет был восстановлен, хотя ремонт и преследовал обычную в таких случаях «бумажную» цель проведения случившегося в отчетности как исправимой поломки, а не аварии, сулившей много большие неприятности и для самого летчика, и для командиров. На боевые задания истребитель больше не летал.

Обе эскадрильи 905-го иап до последних дней отработали без потерь (единственный самолет за весь год получил пулевую пробоину, замеченную уже на земле после возвращения, и одну «спарку» помяли при грубой посадке). Однако уже под конец пребывания при отлете домой была допущена ставшая роковой ошибка. В конце июля истребители шиндандской группы должны были покинуть Афганистан и вернуться на базу в Талды-Курган. Для дальнего перелета на самолеты подвесили по три бака ПТБ-800. Замыкающая пара из-за отказа турбостартера на самолете ведущего задержалась с отлетом. Ремонт потребовал времени и вылетать пришлось уже под вечер следующего дня, 23 июля 1985 года. Торопясь нагнать ушедший полк, вместо обычного взлета по безопасной схеме с набором высоты в охраняемой зоне перегруженные ПТБ истребители взлетали по прямой. Не имея достаточной высоты, самолет ведомого вышел прямо на душманский пулемет. МиГ-23МЛД начштаба эскадрильи майора Виктора Чегодаева, имевшего более 200 боевых вылетов, был подбит ДШК. Летчик успел катапультироваться, но погиб из-за сложившегося купола парашюта. Говорили, что спастись ему помешала перебитая пулей лямка привязной системы парашюта.

1985 год принес наибольшие потери МиГ-23: истребители лишились 5 машин, погибли 4 летчика. Баграмскую и шиндандскую зоны ответственности у талды-курганского полка с июля принял 655-й иап из прибалтийского Пярну. Уже под новый год, 27 декабря, погиб старший штурман 655-го иап подполковник Анатолий Левченко. Один из самых опытных летчиков полка имел к этому времени уже 20-летний стаж летной работы. К исполнению «интернационального долга» он привлекался еще в начале 70-х, участвуя в составе советской истребительной авиагруппы в боевой работе в Египте. За предыдущие полгода Левченко успел выполнить 188 боевых вылетов, и в этот день уже дважды слетал на задание. Под вечер во главе звена он пошел на удар по цели в горах на подходах к Салангу. Обеспечивая работу группы, ему предстояло бомбовым ударом подавить зенитные средства противника. Место работы находилось всего в 27 км от Баграма. На 14-й минуте полета сразу после сброса бомб истребитель Левченко получил попадание ДШК. Ведомый наблюдал вспышки, прошедшие по кабине и фюзеляжу, после чего МиГ-23МЛД не вышел из пикирования и врезался в скалы. Подполковник А. Левченко правительственным Указом от 26 мая 1986 года посмертно получил звание Героя Советского Союза, став единственным из истребителей за всю афганскую войну, удостоенным этой награды. Сам случай стал основой растиражированной истории о таране им зенитной позиции. Гибели летчика показалась пропагандистам недостаточно, и в прессе появились даже его предсмертные напутствия по радио товарищам и описания душманских потерь на месте тарана. В действительности летевший в паре с Левченко майор Алексей Щербак докладывал только о попадании в самолет ведущего и потере им управления (истребитель, вздрогнув, с высоты 1500 м перешел в почти отвесное пикирование), а в документах штаба ВВС ТуркВО говорилось – «летчик убит в кабине самолета при обстреле ДШК». Обломки самолета в заснеженных горах отыскать не удалось.



Истребитель МиГ-23МЛД в сопровождении ударной группы

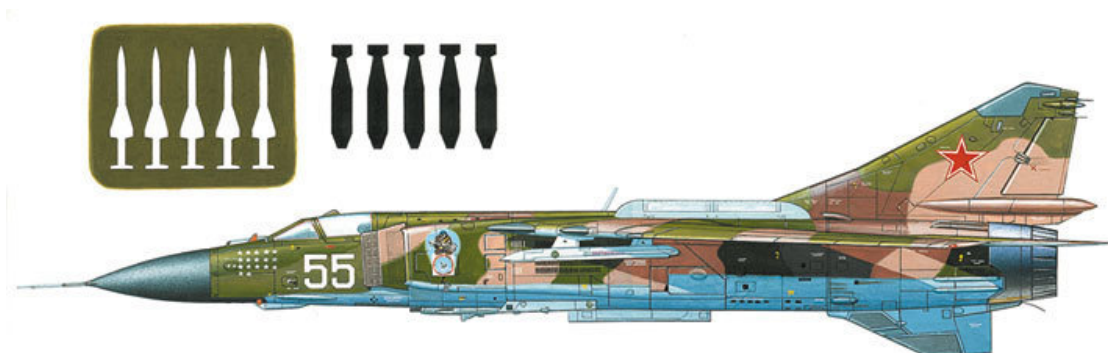


Истребители МиГ-23МЛД эскадрильи 979-го полка на аэродроме Кандагара. Хорошо видны отличия в камуфляже самолетов. Лето 1987 года

Истребители МиГ-23



Эмблема, созданная капитаном Валерием Максименко



МиГ-23МЛД № 55 из 120-го иап. Аэродром Баграм, январь 1989 года

При очередной замене в августе 1986 года в Баграме и Шинданде появились МиГ-23 из состава 190-го иап под началом полковника Леонида Фурсы, прибывшие из Канатова под Кировоградом. В Кандагар на усиление перелетела эскадрилья 979-го иап из белорусского Щучина.

При организации вылетов стали чаще использоваться смешанные авиагруппы, в которых истребители, штурмовики и вертолеты дополняли друг друга. В составе самих ударных групп выделялись, при необходимости, группы доразведки и целеуказания, по характерным ориентирам отыскивавшие цель и обозначавшие ее САБ или ДАБ, факелы и дымы которых со средних высот были видны с 10-15 км. Поиск обычно велся в боевом порядке пеленга с дистанции с дистанцией 600-800 м и превышением ведомого 100-150 м. Времени горения САБ и ДАБ (6-9 минут) хватало для подхода и обнаружения основной группой. Удар предваряла атака пары

или звена подавления ПВО, использовавшей боеприпасы, дававшие площадное покрытие – НАР и РБК. Цель они обрабатывали на скорости поодиночно или парами, заходя с разных направлений.

БШУ ударной группы производился с использованием разнообразных тактических приемов – «вертушкой» («ромашкой») с круга, заходы с которого чередовались с разных направлений, давая непрерывное воздействие на цель, «гребешком», когда самолеты из походной колонны один за одним последовательно доворачивали на объект атаки и удары также обрушивались с разных азимутов, «тюльпана» и «колокола» с более сложными пространственными маневрами, обеспечивавшими, с учетом местности и характера цели, ту же задачу – массированное воздействие на противника, не дававшее поднять головы, дезорганизовавшее возможный ответный огонь и рассредоточивавшее внимание зенитчиков. Удары наносились с минимальными «зазорами» в секунды, по условиям безопасности от разлета осколков бомб предыдущего самолета. Повторные атаки всегда предписывалось выполнять с другого направления, строя маневр на высотах 2000-2500 м. В смешанных группах скоростные истребители обычно наносили первый удар, после чего за цель принимались штурмовики, добивавшие ее методичными атаками, ракетным и пушечным огнем.



МиГ-23МЛД щучинского 979-го иап. Самолеты несут бомбы-«сотки» ОФАБ-100-120

Все более частое появление ПЗРК и изобретательность в их применении стали «выживать» самолеты на высоту. В 1986 году вошло в силу правило не снижаться при атаке менее чем до 3500 м, ставшее границей выхода из пикирования «по Стингерам». Позднее из предосторожности нижнюю границу подняли еще на тысячу метров, установив равной 4500 м. Естественным образом, с такой высоты проблематичными стали само отыскание целей и результативность бомбометания. Поскольку с уходом на высоту точность снизилась, обострился вопрос эффективности. Единственным выходом становилось все большее массирование налетов, компенсирующее недостатки ростом числа самолето-вылетов и тоннажем сброшенных бомб. Для уничтожения типовых целей «Руководство по боевому применению» определяло следующие наряды сил: на крепость – восемь МиГ-23 с двумя бомбами ФАБ-500 на каждом и два самолета с двумя реактивными снарядами С-24 на каждом, на отдельный дом – звено с четырьмя блоками Б-8 на каждом (320 ракет) и звено с С-24, и даже на огневую точку в ущелье – шестерку МиГ-23 с четырьмя Б-8 или восьмерку с С-24. Чтобы поразить с заданных высот мост, считалось необходимым послать минимум шесть МиГ-23 с подвеской пары «пятисоток» на каждом. Заметным недостатком наставления был тот факт, что при установленных высотах боевого применения часть его рекомендаций была попросту невыполнимой – с оговоренных высот блоки и реактивные снаряды были уже неприменимы. Назначаемые вышестоящими штабами запреты и ими же предлагаемые установки, как водится, иной раз противоречили друг другу.

Принятые меры предосторожности дали результаты: за весь 1986 год от огня противника не был потерян ни один МиГ-23. Свою роль играло и массовое использование ИК-ловушек, расход которых достигал внушительных цифр: в 1985 году – 2555 тыс. штук, в 1986 – 4745 тыс. и в 1987 – 6825 тыс. В итоге за весь период 1984-87 годов не было зафиксировано ни одного случая поражения МиГ-23 ПЗРК при отстреле ЛО и лишь единственный случай повреждения осколками близкого разрыва самолета, на котором кончился запас ИК-патронов. Тем не менее «воевать по правилам» удавалось не всегда. Ограничения часто нарушались летчиками, стремившимися точнее уложить бомбы, столь же регулярно следовали взыскания и сохранялось противоречие между безопасностью и эффективностью, особенно при авиаподдержке, когда требовалось выбивать точечные цели.

Истребительные задачи МиГ-23, ввиду отсутствия противника, сводились к сопровождению ударных групп при вылетах в приграничные районы и несению боевого дежурства в системе ПВО страны. В дежурные звенья выделялись самолеты с хорошо отлаженными и надежно работающими радиолокационными прицелами, остальные продолжали изо дня в день вылетать на удар. Из-за такого «разделения труда» самые «заслуженные» истребители, несшие на бортах отметки о 400-500 боевых вылетах, как раз не отличались полным отсутствием замечаний по части РЭО и РЛС. Для работы по наземным целям «Сапфир-23МЛА-2» не требовался, станцию даже не опробовали при подготовке истребителей, на прочие мелкие дефекты и отказы смотрели сквозь пальцы («лишь бы двигатель тянул, колеса крутились, да бомбы сходили»). То же относилось и к навигации – самолетовождение по большей части осуществлялось визуально, по карте и наземным ориентирам. В то же время наиболее «кондиционные» истребители оставались в дежурном звене, где работы было на порядок меньше – подмена отказавших машин, вылеты из резерва на сопровождение, разведку и другие будничные задачи для поддержания требуемого наряда сил. В ударных группах 3-4, а то и более вылетов на самолет и летчика за смену были нормой. После изматывающей «карусели» БШУ служба в дежурном звене выглядела отдыхом, и в него направлялись летчики для короткой передышки после каждодневного напряжения боевой работы.



Авиаторы 168-го иап

За 1985 год при среднем налете 84 часа и 112 вылетов на один МиГ-23 максимальные значения на одном из истребителей в Баграме составляли 398 часов и 423 вылета – больше, чем на каком-либо Су-17 и Су-25! Среднее напряжение на летчика составляло 1,15 вылета в смену против 1,07 в штурмовой авиации и 0,86 в истребительно-бомбардировочной авиации, уступая лишь разведчикам, у которых нагрузка достигала 1,17 и вертолетчикам с полуторакратно большим числом вылетов, составившим 1,6 вылета в смену.

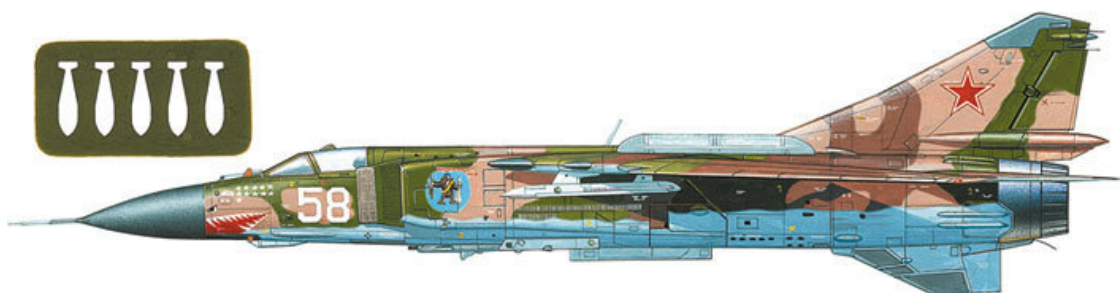


**Истребитель МиГ-23МЛД заруливает на стоянку после вылета на прикрытие.
Баграм, январь 1989 года**

Истребители МиГ-23



Эмблема истребителей 120-го полка, созданный капитаном Валерием Максименко



МиГ-23МЛД № 58 из 120-го иап после заводского ремонта и перекраски сохранил «афганские» эмблемы и отметки о боевых вылетах

За первое полугодие 1987 года истребители ВВС 40-й армии приняли участие в девяти крупных операциях: «Шквал» под Кандагаром в феврале-марте, «Гроза» у Газни и «Круг» в центральных провинциях в марте, «Весна» под Кабулом и Суруби в апреле, «Залп» на востоке от Кабула в мае, «Юг-87» в зеленой зоне Аргандаб и других. Многие летчики-истребители имели солидный боевой счет: командир 190-го полка Леонид Фурса выполнил 388 боевых вылетов, а у его начштаба 190-го иап подполковника Александр Почиталкин, при всей загруз-

женности в группе руководства налет был рекордным среди истребителей – к концу командировки на его счету было 563 боевых вылета!



Подвеска авиабомбы ФАБ-500 М-54 на истребителе МиГ-23МЛД. 120-й иап, Баграм, сентябрь 1989 года

Угрожающий рост потерь вынудил принять меры по совершенствованию тактики и организации вылетов. Ситуацию существенно осложняло появление у противника ПЗРК, которыми быстро насыщалась душманская ПВО. Компактные и несложные в обращении «Стрелы» и «Ред Ай» (в этот период окольными путями в Афганистан попадали ПЗРК самых разных типов) не требовали оборудованных позиций, с легкостью скрытно доставлялись в любой район, могли применяться с машин и крыш городских зданий, и появлялись даже у границ аэродромов. С появлением осенью 1986 года массово поставлявшихся американцами «Стингеров» досягаемость ПВО поднялась до 3500 м. Отражением ситуации стала динамика роста потерь от ПЗРК: после единичных фактов их применения в 1984 году, приведших к потере 5 самолетов и вертолетов, в 1985 году были сбиты 7 самолетов, а в 1986 году ПЗРК вышли на первое место по эффективности, поразив 23 машины. При этом поражение ракетой, самостоятельно наводившейся на цель и обладавшей мощной БЧ, практически всегда приводило к выводу из строя важнейших систем даже без прямого попадания – хватало близкого разрыва с мощным фугасным ударом и потоком осколков, результатом которого почти всегда была потеря самолета. Массовое использование ПЗРК с 1986 года придало противостоянию характер настоящей «борьбы за воздух».



Рисунок с изображением пикирующего сокола стал эмблемой 168-го иап

К числу обязательных относились взлет и посадка по «укороченной схеме» с набором высоты на форсаже по спирали, при котором самолет оставался в пределах патрулируемой зоны вокруг аэродрома до выхода на безопасный эшелон. Обязательным при этом, как и при посадке, был отстрел ИК-ловушек, без которых вылет не допускался. При заходе на посадку практиковалось снижение «с большим градиентом потери высоты» («посадка по градиенту»). По типовой схеме группа выходила на аэродром на высоте 3500 м с курсом, обратным посадочному и выполняла роспуск по дистанции для построения маневра. После выпуска закрылков, шасси и тормозных щитков истребитель сваливался в крутой нисходящий вираж, держа РУД на малом газу с таким расчетом, чтобы после половины витка нисходящей спирали оказаться строго в створе ВПП. Крен при этом достигал 90°, а в кабине даже приходилось отключать беспрерывно мерцавшую сигнализацию, предупреждавшую о недопустимости маневра на грани «управляемого падения». Ближний привод самолет проходил все еще на высоте 500 м и уже на выравнивании после стремительного снижения летчик увеличивал обороты до номинала, подтягивая двигателем. Уход на второй круг при промахе считался уже серьезной провинностью, подставлявшей самолет под вероятный огонь при наборе высоты, круге и новой посадке.

Посадка эскадрильи по такой схеме выполнялась предельно сжатой по времени и занимала несколько минут, не давая возможному противнику времени на прицеливание. Подошедшая на высоте группа спустя 3-4 минуты уже заруливала на стоянку. Впечатляющая методика была, однако, достаточно сложной и требовала отточенной техники пилотирования и владения машиной. Ее оборотной стороной неизбежно становился рост аварийности – летчикам, измотанным несколькими вылетами, нелегко было соблюсти все требования, вписываясь в тесные рамки выполнявшегося в хорошем темпе маневра под «нажимом» догонявших сзади, и промашки случались даже у опытных летчиков. Аварии и поломки при посадках составляли до половины всех потерь, будучи по числу сопоставимыми с боевыми потерями. Сложность посадки не позволяла использовать для этого САУ-23, хотя автоматизированный режим обычного захода до самого касания и был уже освоен в строю.

Освоение схемы вошло в обязательный курс, который стали проходить направлявшиеся в ДРА летчики. Он включал три этапа: обучение на своих аэродромах объемом 35-40 часов, затем подготовка в горно-пустынных условиях на базе Мары-1, где осваивались особенности навигации, ориентировки и боевого применения, особенно с крутого пикирования, и ввод в строй на аэродромах ВВС 40-й армии. Программа не всегда выполнялась в полном объеме (иногда не позволяли сроки, иногда сокращения позволяла классность летчика), однако наиболее существенной оставалась передача «живого опыта» заменяемой группой, летчики которой вывозили новичков по типовым маршрутам, указывая основные ориентиры и цели и делясь тонкостями и наработанными секретами, которых было не прочесть в руководствах. Первый вылет выполнялся на «спарке» под наблюдением опытного «старожила», затем – в паре и составе смешанных звеньев и эскадрилий из обеих групп, причем навыки передавались обычно от летчика к летчику равного уровня (старший летчик, командир звена или комэска натаскивал новичка в той же должности).



Истребитель заруливает после вылета на прикрытие ударной группы. Для патрулирования над дальним районом МиГ-23 в дополнение к ракетам снаряжен тремя подвесными баками

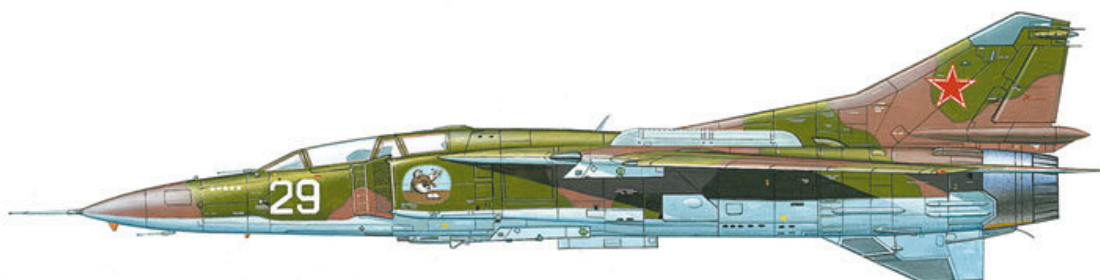


Истребитель несет отметки о 180 боевых вылетах. Их сравнительно небольшое число объясняется тем, что эта машина преимущественно находилась в дежурном звене

Истребители МиГ-23



На плашках приведены образцы заводской выкраски истребителей МиГ-23МЛД



МиГ-23УБ № 29 из 120-го иап в измененном камуфляже после ремонта по возвращении из Афганистана. Аэродром Домна, март 1993 года

190-й иап пробыл в ДРА ровно 13 месяцев, задержавшись для передачи опыта сменщикам. Новая группа 168-го иап из Старокопанинского (полк входил в состав той же, что и 190-й иап, 132-й миргородской дивизии) прибыла в Баграм 14-го августа. В Кандагаре щучинскую эскадрилью сменило подразделение из их же 979-го полка (осенью четыре их истребителя заменили МиГ-23МЛД из Талды-Кургана). 168-м иап командовал полковник Владимир Алексеев. Готовя группу, опытный командир отобрал в нее летчиков не ниже 1-го и 2-го классов, определив, что «новичкам на войне делать нечего».

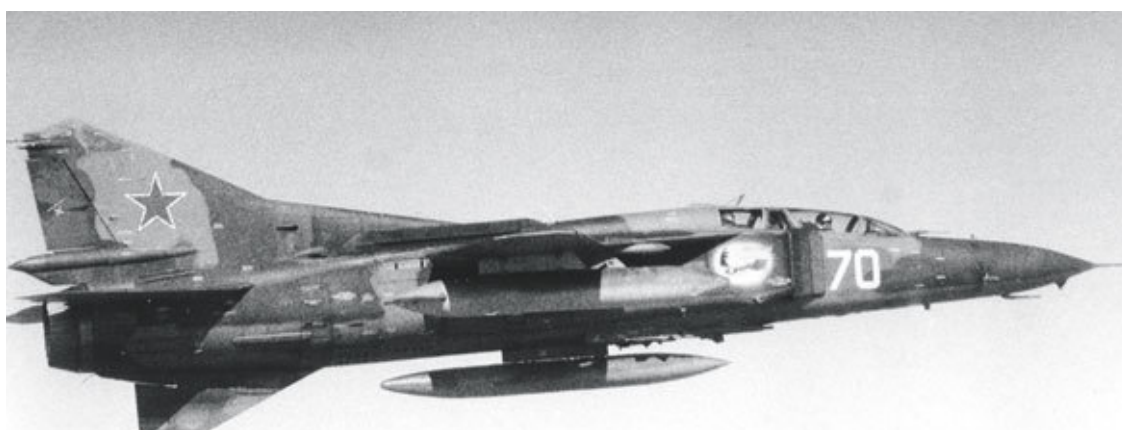
После того, как в 1988 году был взят курс на вывод советских войск, число крупных операций свели к минимуму, избегая напрасных жертв. Однако это лишь увеличило значение авиации, объемы работы которой существенно возросли. Основными задачами становилось блокирование противника ударами с воздуха, нарушение деятельности его баз, учебных центров и укрепрайонов, разрушение штабов, складов и опорных пунктов, срыв вылазок и диверсий. Систематические бомбардировки имели целью непрекращавшееся воздействие на противника и препятствовали выдвижению отрядов с приграничных баз. Они осуществлялись по назначенным целям, заранее выявленным разведкой и указывавшимся на фотопланшетах, картах, а иногда при отсутствии наглядной информации и координатами. Так, основными районами для летчиков Баграма являлись долина Суруби, Кунарское ущелье вдоль границы с Пакистаном и Хостинский выступ – места, заслужившие прозвище «Страны Душманий», на бомбардировки которых ежедневно выделялись 8-12 истребителей. МиГ-23 из Шинданда регулярно бомбили Рабати-Джали на юге, откуда шли караваны с оружием. О целеуказании и совместной работе с вертолетчиками в удаленных и полностью находившихся под властью душманов районах речь уже не шла, летчикам требовалось полагаться на собственные силы при отыскании объектов ударов и проведении атак.

Последней масштабной операцией с привлечением больших авиационных сил стала «Магистраль», проведенная в ноябре 1987 – январе 1988 гг. с целью разблокирования провинциального центра Хост, отрезанного от центра страны. На удары по опоясавшим Хост пози-

циям моджахедов каждый день уходили из Баграма 50-60 самолетов – эскадрилья Су-17М3, следом 12-16 истребителей и за ними 16-24 Су-25. За два месяца операции летчики налетали по 90-120 часов (больше годичного норматива в Союзе). Авиации, расчищавшей дорогу пехоте и десантникам, придавалось особое значение, и уходивших на задание то и дело провожал в эфире голос командующего армией Бориса Громова: «Летчики, давай, за мной не засохнет!»



Снаряжение самолета бомбовыми кассетами РБК-250. Боеприпасы на подъемнике уложены попарно «голова к хвосту» для удобства подвоза с обеих сторон самолета



«Спарка» 120-го иап сопровождает ударную группу

При участии истребителей 168-го иап из Шинданда осенью 1987 года проводилась операция по чистке «муравейника» зеленой зоны Герата. Отряды моджахедов Турана Исмаила

вытесняли из долины в горы и ущелья, где старались накрыть бомбовыми ударами с воздуха. Помимо привычных боеприпасов, МиГ-23 применяли бетонобойные БетАБ-500, подвешивавшиеся по две на самолет. Целями служили подземные туннели-кяризы, пещеры и норы в горах. С использованием БетАБ-500 истребители Баграма дважды атаковали выявленное убежище Ахмад Шаха. Других боеприпасов, кроме фугасок, уже практически не использовали, и лишь несколько раз из-за задержки с их подвозом в дело пошли зажигательные ЗАБ-500. Всего за 1987 год было выработано 113 тыс. бомб – на 18 % больше, чем в предыдущем году. В то же время доля НАР снизилась в полтора раза, до 473 тыс. штук, и они использовались, в основном, вертолетами. Причиной явился уход самолетов на большие высоты, с которых применение НАР практически не представлялось возможным.

Доля МиГ-23 в непосредственной авиаподдержке была сведена к минимуму из-за низкой эффективности и точности (по той же причине вытеснения авиации за пределы досягаемости ПВО – при скоростном бомбометании с высоты даже рассеивание бомб в 50-60 м считалось очень неплохим). Однако при совместной работе с войсками требовалось уничтожение именно точечных целей – огневых точек, укрытий и выявленных опорных пунктов, труднопоражаемых огневыми средствами пехоты. По мнению «пользователей» – авианаводчиков, для такого применения МиГ-23 подходил в наименьшей степени, уступая Су-25 и, особенно, вертолетам. Лишь при их отсутствии или задержке для ударов по вызову привлекались МиГи.

Боевых потерь 168-й и 979-й иап не понесли – поднятая до 4500 м нижняя граница высотности практически исключила воздействие зенитного огня над целью. Все удары предписывалось наносить с первого захода, не допуская повторных атак. Эшелоны полета к району цели для МиГ-23 назначались поднятыми до 8500 м истинной высоты. За весь «заезд» имелось лишь несколько пулевых пробоин, полученных при «нырках» на выходе из атаки и при заходе на посадку. Однако, несмотря на хорошую подготовку летчиков (в шиндандской эскадрилье 168-го иап все истребители, кроме двоих капитанов, имели звание не ниже майорского), не удалось избежать аварий и поломок. Пару самолетов серьезно повредили при грубых посадках, еще один был потерян в катастрофе.

К началу вывода войск 15 мая из общего числа 164 самолетов ВВС 40-й армии истребители МиГ-23 составляли 41 единицу или 25 %. К августу был оставлен Кандагар, откуда эскадрилья 979-го иап накануне вылетела домой. К этому времени установился порядок награждения летного состава соответственно выполненной работе, оценивавшейся числом вылетов. Соответственно уходили и наградные листы и, пока шло оформление награды, летчик продолжал летать на боевые. По итогам годичной работы в 168-м иап несколько летчиков, слетавших на задания более 300 раз, один за другим получили по три ордена Красной Звезды. Иной раз бывало, что причитающиеся летчику несколько наград приходили в течение недели-другой. Командир полка Владимир Алексеев был награжден орденом Ленина, а начальник штаба подполковник Владимир Шегай, занимавшийся непосредственной организацией боевой работы, помимо трех Красных Звезд, имел высоко ценившийся орден Красного Знамени.



Истребитель МиГ-23МЛД в ТЭЧ Баграмской базы. Август 1988 года

Истребители МиГ-23



МиГ-23МЛД № 64 из 120-го иап. Аэродром Баграм, январь 1989 года

С учетом новой обстановки, состав и размещение новой группы из 120-го иап, прилетевшего 19 августа из забайкальской Домны, отличались от предыдущих. Две эскадрильи привел командир полка полковник Валентин Бураков, но количество машин в них было увеличено. В 1-й эскадрилье подполковника С. Бунина насчитывалось 19 МиГ-23МЛД и 2 МиГ-23УБ, во 2-й эскадрилье подполковника В.М. Белоцерковского – 14 МиГ-23МЛД и 2 МиГ-23УБ. Основная группа разместилась в Баграме, а присутствие в относительно спокойном Шиндане ограничило одним дежурным звеном из состава 2-й эскадрильи, осуществлявшим прикрытие штурмовиков, Су-17М4 и МиГ-27Д, преимущественно работавших под Кандагаром. Позднее к задачам истребителей добавилось сопровождение бомбардировщиков Су-24, Ту-16 и Ту-22МЗ. Чтобы встретить у самой границы вылетающих с аэродромов Туркмении и Узбекистана «дальников», МиГ-23МЛД, помимо ракет, несли по три ПТБ. Усиленные эскадрильи потребовали пополнения личным составом для снижения нагрузки на людей. 17 сентября в Баграм на Ан-12 прилетели летчики и техники из 32-го гв. иап из Шаталово. Полк являлся лидерным на истребителях МиГ-23, первым в ВВС начав эксплуатацию новейших тогда самолетов (казалось невероятным, но это происходило двадцатью годами ранее и «двадцать третий» имел уже более чем приличный стаж нахождения в строю). Группа включала управление эскадрильи во главе с комэском подполковником Николаем Лысачеком, четыре звена летчиков и полный штат техсостава. Это позволило наладить посменную работу с высокой интенсивностью. Обычно в первой половине дня работала одна группа, затем ее сменяла другая. Выпол-

нялись и совместные вылеты, однако даже в сборной команде всегда сохранялись слетанные пары из 120-го и 32-го иап.

Истребители 120-го иап выполнили первый самостоятельный боевой вылет уже на другой день после прилета – 20 августа. Включившись в нанесение плановых и предупредительных ударов, они должны были сдерживать противника и не допускать выдвижение его сил к дорогам, по которым шел вывод войск. Задачи выполнялись путем планомерного «выкачивания» на указанные квадраты бомбового тоннажа. В итоге за 1988 год расход авиабомб достиг наибольшей цифры – 129 тыс. штук.



Каждая белая звездочка на борту истребителя соответствовала десяти боевым вылетам

По данным 1988 года выполнение собственно истребительных задач на сопровождение ударных групп и патрулирование составляло 15 % всех вылетов, 4 % занимала разведка, в основном же истребители продолжали раскручивать «карусель» бомбо-штурмовых ударов, на которые приходилось 80 % всех вылетов. К этому времени удары наносились почти исключительно бомбами. Типовой нагрузкой МиГ-23 стала пара бомб калибра 250 или 500 кг. Дежурное звено, регулярно выделявшееся на аэродроме, тоже не оставалось без работы: его летчики поднимались в воздух для усиления истребительного прикрытия и его подмены при встрече возвращающейся из приграничных районов группы, будучи «на подхвате» при возникновении всякого рода внеплановых ситуаций. Во время визита в Кабул в январе 1989 года советской правительственной делегации во главе с Э.А. Шеварднадзе в небе над городом кружили дежурные МиГи из Баграма, а для защиты правительственного Ту-154 от «Стингеров» дорогу от самой границы «тропили» САБами. Прикрывая перелет, в эту ночь истребители сделали

12 вылетов, а больше всех налетал майор В. Магдалюк, приземлявшийся только затем, чтобы сменить самолет на заправленный и снаряженный.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.