

Виктор Юрьевич Марковский Выжженное небо Афгана. Боевая авиация в Афганской войне

*Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=2686465*

*Выжженное небо Афгана. Боевая авиация в Афганской войне / Виктор Марковский. : Яуза, Эксмо;
Москва, 2011
ISBN 978-5-699-50834-1*

Аннотация

Начавшись вводом «ограниченного контингента» советских войск, Афганская кампания быстро переросла в масштабную войну, потребовавшую активного применения боевой авиации. Фактически каждая операция сухопутных войск и спецназа проводилась при поддержке с воздуха, от вертолетов и транспортников до истребителей, истребителей-бомбардировщиков, разведчиков, штурмовиков; пришлось задействовать даже главную ударную силу стратегического назначения – тяжелые бомбардировщики. О размахе боевых действий говорят и цифры расхода боеприпасов, соизмеримые с показателями Великой Отечественной войны.

Эта книга – первое серьезное исследование боевого применения советской авиации в Афганистане, основанное на ранее не публиковавшихся документах, секретных отчетах и закрытых материалах, а также воспоминаниях непосредственных участников событий и обобщающее бесценный боевой опыт последней войны СССР.

Содержание

Вступление	4
Истребители МиГ-21	7
Истребители МиГ-23	67
Конец ознакомительного фрагмента.	106

Виктор Юрьевич Марковский

Выжженное небо Афгана. Боевая авиация в Афганской войне

Вступление

«Афганистан» – это слово в нашем представлении прочно и неразрывно связано с войной. Действительно, страна уже десятилетия без перерыва охвачена боевыми действиями, начало которым положил отнюдь не ввод советских войск в декабре 1979 года, обернувшийся затем наиболее масштабным военным конфликтом с участием советских солдат после Великой Отечественной войны, в свою очередь, занявшим без малого целиком последнее десятилетие существования самого СССР.

Эта война стала судьбой целого поколения, у которого со словом «Афган» связано слишком многое – участие в тяжелом и трудном деле, суровые испытания, раны и потеря товарищей – все то, что и сегодня, после распада пославшей солдат на войну страны, оставляет всех прошедших ее и погибших бойцов не русскими, украинцами или узбеками, но – «нашими».

Война у южных рубежей бывшего Советского Союза продолжается и поныне. Однако так было далеко не всегда... На протяжении многих лет СССР и Афганистан связывали крепкие и, без кавычек, дружелюбные отношения. Уже при обретении независимости Афганистаном в 1919 году Советская Россия первой признала его суверенитет. В послевоенные годы правивший король Захир-Шах и сменивший его Дауд-Хан с уважением относились к СССР, видя в нем надежного союзника. В стране работали советские специалисты, шло совместное строительство предприятий и дорог и велся оживленный обмен товарами, благо изделия советской промышленности – от галош и одеял до грузовиков – высоко ценились в небогатой соседней стране. В афганской армии все, начиная с полевых кухонь и кончая ракетами, было советского происхождения, в СССР училось большинство офицеров, а в каждой части находились советские военные советники и специалисты, помогавшие осваивать технику и организовывать службу.

С изъявлениями горячей дружбы к СССР обратились и организаторы апрельской революции 1978 года, провозгласившие «скачок в социализм». Задуманные и декларированные перемены быстро обернулись кровавой борьбой за власть, междоусобицами и массовыми репрессиями, обезглавившими армию и хозяйство. Партия, называвшая себя Народно-демократической (НДПА), принялась за дело с большевистской решимостью, уничтожая «реакционное духовенство, купцов и феодалов» и выкорчевывая в исламской стране вековые традиции и культуру под видом «демократических реформ». Хафизулла Амин, один из лидеров НДПА и ярый поклонник Сталина, выдвигал радикальный путь разрешения проблем: «У нас в стране десять тысяч крупных землевладельцев. Мы уничтожим их, и вопрос решен».

Провозглашенную диктатуру пролетариата, при почти полном его отсутствии, поручалось осуществить армии, насчитывавшей более 100 тысяч человек, 650 танков и 150 боевых самолетов (ВВС располагали тогда МиГ-17, МиГ-21, Су-7 и Ил-28). Однако этих сил вскоре стало не хватать Кабулу, столкнувшемуся с растущим сопротивлением оппозиции и племен, мятежами в городах и самой армии, ослабленной чистками и воцарявшимся разбродом. Ответом стали новые репрессии – уже в первом списке казненных были названы 12 тысяч человек, в числе которых оказались и многие видные военные.

Весной и летом 1979 года мятежи и волнения шли уже повсюду, и надежд на стабилизацию положения силами самого Кабула не оставалось. Крупнейшим стало мартовское восстание в гарнизоне Герата, где погибли и советские советники – первые жертвы еще не начавшейся войны. Призывы к давнему партнеру и союзнику – СССР – о срочной помощи оружием и войсками следовали почти еженедельно. Правители Афганистана для «поддержки революции» срочно нуждались минимум в двух советских дивизиях, десантных частях, спецназовских бригадах, боевых вертолетах, экипажах к боевой технике, батальонах личной охраны и даже подразделениях советской милиции. Среди прочих необходимых для «социалистического строительства» вещей, помимо бронетехники, артиллерии и боевых вертолетов, особо настоятельно требовалось «прислать напалм и газовые бомбы», необходимые для ударов по непокорным селениям.

У советского правительства тогда хватило выдержки не вмешиваться, ограничившись военно-технической помощью и вооружением, посылкой советников и обучением афганских военных. Однако осенью 1979 года просьбы о помощи приобрели буквально истерический характер – в стране повсюду шли беспрерывные стычки с формированиями оппозиции и мятежными племенами.

23 декабря 1979 года в «Правде» появилось сообщение: «В последнее время западные, особенно американские, средства массовой информации распространяют заведомо инспирированные слухи о некоем «вмешательстве» Советского Союза во внутренние дела Афганистана. Дело доходит до утверждения, что на афганскую территорию будто бы введены советские «боевые части». Все это, разумеется, чистойшей воды вымысел». Однако приказ о вводе войск был уже отдан. Через несколько дней Л.И. Брежнев в интервью той же «Правде» объяснял его необходимостью «не допустить превращения Афганистана в империалистический военный плацдарм на южной границе нашей Родины».

На выбор Кремлем пути военного решения проблемы повлияло сочетание сразу нескольких причин: стремление поправить в свою пользу геополитическую обстановку, расширяя число государств социалистической ориентации, и идеологическая убежденность в правоте «революционного процесса». Свою роль сыграло и уже шедшее втягивание СССР в разгоравшуюся войну – военно-техническое, экономическое и моральное. Вера в «единственно правильное учение» и правоту силы подтолкнула советское правительство к постановлению – «Направить в Афганистан ограниченные воинские контингенты для выполнения задач, о которых просит правительство Афганистана. Эти задачи состоят исключительно в том, чтобы оказать содействие Афганистану в отражении внешней агрессии». Попутно передовым отрядам десантников поручалось избавиться от наиболее одиозной части кабульского правительства, подозревавшегося в готовности «сдать страну американцам».

Посылая войска, в Кремле не хотели замечать, что Афганистан, по сути, уже охвачен гражданской войной, в которую неминуемо будут вовлечены советские солдаты и офицеры. Сама операция при всей масштабности проводимых мер представлялась не более чем набором мобилизационных мероприятий и переброской армейского контингента. О ведении боевых действий речь не шла. Опыт военного вмешательства, опробованный в Венгрии и Чехословакии, внушал уверенность в успехе предприятия. Однако на этот раз он сыграл дурную роль – армия оказалась в гуще конфликта, где чужое военное присутствие спровоцировало усиление мятежного движения, направленного теперь уже в первую очередь против советских войск, а незнание местных обычаев и традиций Востока лишь усугубило положение, многократно приумножив ряды противника.

На ближайшем пленуме ЦК КПСС в июне 1980 года вдогонку армии провозглашалось: «Смелый, единственно верный, единственно мудрый шаг, предпринятый в отношении Афганистана, с удовлетворением был воспринят каждым советским человеком». Кремлевские стратеги не задумывались о другом опыте истории – не принесших успеха трех англо-афган-

ских войнах, итог которых еще в конце прошлого века подвел британец Феррье: «Иностранец, которому случится попасть в Афганистан, будет под особым покровительством неба, если выйдет оттуда здоровым, невредимым и с головой на плечах». По его следам теперь двинулись на юг солдаты и офицеры 40-й армии...

Истребители МиГ-21

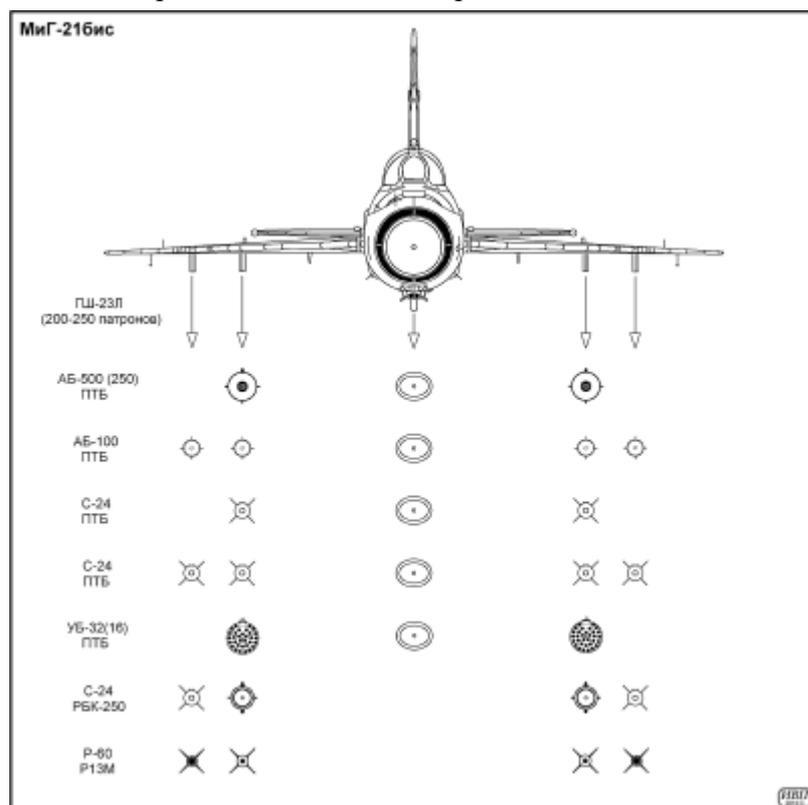
Среди самолетов, переброшенных в Афганистан при вводе советских войск, большую часть составляли истребители. По численности к началу января 1980 года они уступали лишь вертолетам – «воздушным рабочим» армейской авиации. Появление истребителей в авиации 40-й армии было вызвано опасением контрмер со стороны Запада. «Агрессивный империализм, – гласила официальная «легенда», – рвется установить на склонах Гиндукуша нацеленные на СССР ракеты», поэтому возможность открытого столкновения с американцами и их союзниками рассматривалась вполне серьезно; на этот счет в докладной записке ЦК КПСС говорилось: «...нам придется иметь дело с объединенными силами США, других стран НАТО, Китая и Австралии». Не исключалось и втягивание в войну соседних с Афганистаном мусульманских государств, которые могли бы прийти на помощь «братьям по вере».

С учетом этих прогнозов и строилась операция по «оказанию помощи народу Афганистана в борьбе против внешней агрессии». Для прикрытия с воздуха в состав 40-й армии включили зенитно-ракетную бригаду, а на аэродромы ДРА перелетели вначале по одной эскадрилье МиГ-21 из состава истребительной и истребительно-бомбардировочной авиации. Истребители принадлежали 115-му гв. иап, базировавшемуся на туркменском аэродроме Кокайты, которым командовал подполковник П.И. Николаев. Их коллеги служили в составе 136-го апиб из Чирчика в Узбекистане. Руководство на уровне армии осуществлял полковник В.П. Шпак, заместитель командующего авиацией 40-й армии по фронтовой авиации. Переброску осуществляли с близлежащих аэродромов (Кокайты, что называется, лежал прямо за горой, всего в полусотне километров от границы) – во что выльется операция, тогда еще не представляли и рассчитывали обойтись силами ближних частей. Управиться предполагалось сравнительно небольшими силами, ограничившись привлечением местных авиационных частей из состава сил, имевшихся в Туркестанском и Среднеазиатском военных округах (ТуркВО и САВО). То же относилось и ко всей 40-й армии, комплектовавшейся на базе кадрированных частей южных округов, за исключением приданных ей десантных частей из состава ВДВ. На всякий случай в повышенную боевую готовность были приведены и другие части ВВС и ПВО, вплоть до самых отдаленных военных округов; к перебазированию для защиты «южных рубежей» готовили даже полки тяжелых перехватчиков Ту-128 с севера.

Первое время привлеченную авиацию сосредоточили в составе 34-го смешанного авиакорпуса, сформированного из частей ТуркВО и приданного направлявшейся в Афганистан группировке советских войск соответственно директиве Минобороны и Генштаба № 312/12/001, направленной в войска 24 декабря 1979 года. Этим руководящим документом, подписанным министром обороны СССР Д.Ф. Устиновым и начальником Генштаба Н.В. Огарковым, определялись конкретные задачи на ввод частей и размещение на афганской территории. Нашлось в ней и место объяснению необходимости предпринятого шага: «С учетом военно-политической обстановки на Среднем Востоке последнее обращение правительства Афганистана рассмотрено положительно. Принято решение о вводе некоторых контингентов советских войск, дислоцированных в южных районах страны, на территорию Демократической Республики Афганистан в целях оказания интернациональной помощи дружественному афганскому народу, а также создания благоприятных условий для воспрепятствования возможных антиафганских акций со стороны сопредельных государств...»

При вводе войск в Афганистан нападение могло ожидать в первую очередь с южного направления, откуда могли бы прорваться самолеты с авианосцев американского 7-го флота, и со стороны «пакистанской военщины», располагавшей к этому времени более чем 200 бое-

выми самолетами. Граница с Ираном, охваченным антишахской революцией и занятым собственными проблемами, считалась относительно безопасной. Без сомнения, военное руководство при планировании мероприятий достаточно трезво оценивало ситуацию и не питало иллюзий относительно убедительности подобных пропагандистских «страшилок» – позднее начальник Генштаба Н.В. Огарков отзывался об этих доводах политиков как о «выдумке неправдоподобной и не очень умной». Американцам, едва оправившимся от изнурительной вьетнамской войны, тогда и в кошмарном сне не могло привидеться ввязывание в новую авантюру, а соседи Афганистана вовсе не стремились идти на открытый конфликт с могущественным советским государством. По крайней мере, при планировании Генштабом операции по вводу войск серьезное противодействие третьих сил считалось крайне маловероятным и в расчет, по существу, не принималось. Всю истребительную группу на начальном этапе сочли возможным ограничить одной эскадрильей.



МиГ-21-схема

Между тем будь угроза агрессии извне реальной, что ставило бы под угрозу и прилегающую советскую территорию, для надежного прикрытия воздушного пространства Афганистана располагаемой дюжины истребителей явно бы не хватило. Для отражения вражеских воздушных орд на афганском направлении, по всем прикидкам, требовалось задействовать по меньшей мере шесть истребительных авиаполков. Тем не менее подобное мероприятие не планировалось к реализации ни при вводе войск, ни в разгар афганской кампании, и истребительные силы в составе авиации 40-й армии были доведены лишь до штатного полка, и то со временем.

Уже вскоре в связи с проводившейся с начала 1980 года реформой ВВС и ПВО, в соответствии с которой прежние структуры заменялись ВВС округов, подчинявшихся общевойсковому командованию, 34-й САК был преобразован в ВВС 40-й армии. Тем самым 40-я армия стала единственной в составе советских Вооруженных сил, имевшей собственную

авиацию. Решение оказалось вполне оправданным и подтвердило свою эффективность (в отличие от задуманной сходным образом передачи военной авиации в подчинение округов в Союзе, ставшей неудачным опытом и впоследствии отмененной).

115-й гвардейский Оршанский орденов Кутузова и Александра Невского истребительный авиаполк являлся одной из наиболее титулованных авиационных частей советской авиации. Будучи сформированным накануне Великой Отечественной войны под Одессой, полк с честью прошел войну от первого до последнего дня, участвовал в боях в Белоруссии и Прибалтике, завершив боевой путь в мае 1945 года в Чехословакии. В память о боевых заслугах одна из эскадрилий полка несла почетное наименование «Москва», другая именовалась «Советская Литва». Однако привлечение полка к участию в афганской кампании диктовалось отнюдь не прежними боевыми заслугами: выбирать было, по сути, не из чего – 115-й иап на то время был единственным истребительным авиаполком фронтовой авиации во всем ТуркВО. Прочие силы здесь были представлены перехватчиками войск ПВО, однако их привлечение в состав авиагруппировки не предусматривалось.

При планировании переброски авиации встала задача рационального распределения имевшихся сил. Аэродромов, пригодных для базирования современных боевых самолетов, было всего четыре – Кабул, Баграм, Шинданд и Кандагар. Они располагались на высоте 1500–2500 м над уровнем моря. Одобрения на них заслуживали разве что отличного качества ВПП, особенно «бетонки» Кандагара и Баграма, уложенные еще американцами (друживший с СССР король Захир-Шах обустройство баз доверил все же западным специалистам).



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

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. Десантники, занявшие Баграм еще до захвата столичных объектов, все сохранили в целости. Операция по захвату аэродромов была подготовлена с осо-

бой тщательностью – десантники прекрасно ориентировались ночью на авиабазе и быстро овладели всеми узловыми сооружениями; на имевшихся у них планах были указаны даже расстановка мебели в помещениях и направления, в которых открывались входные двери. Инженерно-технический состав, группу управления и необходимые средства обслуживания доставили самолетами военно-транспортной авиации, полковая автомобильная техника прибыла спустя несколько дней своим ходом.

Штаб авиации 40-й армии перебрался на новое место службы уже после Нового года, прибыв в Кабул 9 января. Первым командующим авиацией 40-й армии был назначен генерал-лейтенант Мартынюк, со 2 февраля 1980 года смененный генерал-майором Б. Лепавым. Заместителем командующего ВВС 40-й армии по инженерно-технической службе стал полковник Г.В. Якунин, в инженерном отделе у которого ведущим специалистом по МиГ-21 являлся майор В.П. Шилин, сам летавший на «двадцать первых».

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. Кроме истребителей, на аэродроме разместили разведывательную эскадрилью МиГ-21Р и вертолеты, развернули полевой командный пункт и узел связи.

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, назначалось прикрытие центральных и восточных районов. Баграм представлял мощную военно-воздушную базу в 50 км на севере от Кабула, внушительно выглядевшую и по отечественным меркам и наилучшим образом подходившую для базирования истребительной авиации. Построенный еще при короле Захир-Шахе аэродром служил основной базой и учебным центром афганских ВВС; на нем находились полки МиГ-21 и Су-7БМК, сыгравшие немалую роль в дни апрельской революции 1978 года. Первоклассная цельнолитая бетонная ВПП Баграма имела длину 3300 м, а ее ширина позволяла истребителям взлетать сразу звеном. Навигационные системы, средства связи и даже светотехника были далеко не новыми, изношенными и мало отвечали условиям работы современной авиации. На стоянках были построены мощнейшие укрытия для самолетов – настоящие крепости из валунов и камней, залитых бетоном, оборудованные убежищами, связью и всеми необходимыми коммуникациями.



МиГ-21 в полете над Кабулом

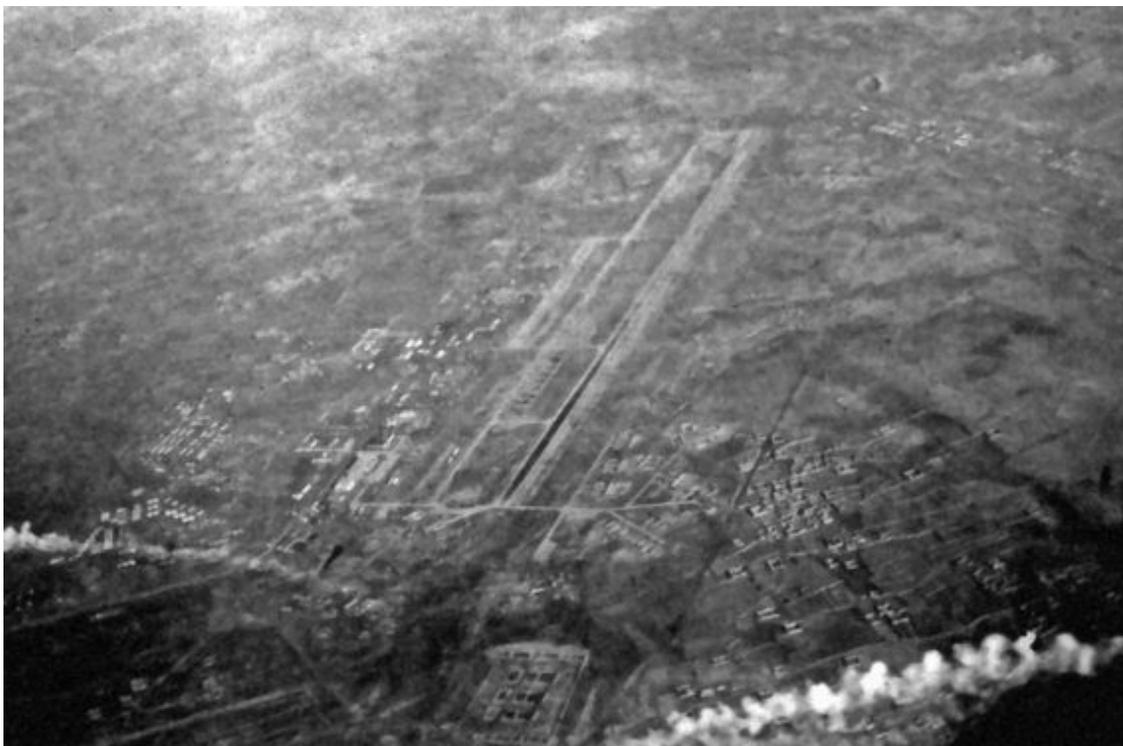
Накрыть стоящие в них самолеты можно было только прямым попаданием. Аэродром имел ремонтную базу, мастерские, склады и хранилища для горючего. Его радиотехническое оборудование и средства руководства полетами, как всё в афганской армии, были советского происхождения и полностью подходили для новых «постояльцев». Полностью отечественной была и служившая у афганцев авиатехника, что позволяло рассчитывать на обеспечение ремонтов и обслуживания – у афганских коллег при надобности можно было позаимствовать запчасти и комплектующие для обеспечения эксплуатации техники. Близость Баграма к границе СССР упрощала снабжение – авиабаза с многочисленным гарнизоном находилась при трассе, связывавшей Афганистан с Советским Союзом и опоясывавшей всю страну.

После худо-бедно обжитого гарнизона в Союзе первые впечатления от нового места службы были не радостными. Капитан В. Шевелев, прибывший в Баграм в числе первых, писал: «При перелете выдали оружие, насчет остального сказали – разберетесь на месте. По прибытии вылезли из самолетов, сразу впечатления – неправдоподобно близко горы, вокруг степь, и снова горы со всех сторон – каменный мешок. На вершинах белый яркий снег, в солнечную погоду даже глаза режет. Почему-то подумалось – красиво, как на открытках. На рулежке стоит Ми-24 с пулей ДШК в лобовом стекле летчика. Ничего себе. Все ходят с автоматами. Рядом грузили в самолет погибших. Настроения это не прибавило – здесь, оказывается, людей убивают.

Жить пришлось в мазанке на задворках аэродрома, мест для всех прибывших не хватало. С потолка течет, из щелей в окнах, забитых фанерой, свищет ветер. Буржуйка греет, пока ее раздувают, чуть потухла – снова холодно. Ночью то и дело стрельба, все просыпаются, высказывают, палят по огонькам наугад.

Когда перебрались в Кабул, лучше не стало – жили в палатках, холод, сырость и грязь повсюду. Бочку с водой для столовой и помывки таскает танк. Из кормежки – только каша,

сушеная картошка и мороженный минтай. Комбат объявил, что положен дополнительный паек, но его все равно нету, может, потом подвезут. Как потеплело, стала досаждать какая-то кусачая мошка, прозвали ее кукарача. От ее укусов пробирает лихорадка, дня три всего ломает, трясет, температура под сорок, потом еще с неделю жуткая слабость.



Вид авиабазы Баграм со взлетающего истребителя.

Позади видны следы догорающих тепловых ловушек защиты от ракет

По погоде – особенно холодно и промозгло ночью, чувствуется, что горы близко. Зима сырая, часто снег идет целыми шапками, счищаем с одной плоскости, пока справился с другой – на почищенной снова столько же. Афганские военные в снег не работают, сидят дома в тепле и греются чаем. Только когда снег перестает идти, выходят на стоянку, а как потеплеет, с самолетов сугроб сам сойдет. Под вечер всегда поднимается очень сильный боковой ветер, летать опасно, дует с дикой скоростью, даже кожу сечет песком и камнями.

Первую зиму большинству авиаторов пришлось провести в палатках и оборудованных на скорую руку землянках (как формулировалось в служебных бумагах – «с использованием табельных средств палаточного типа, а также передвижных вагон-домиков»). Даже инженерному отделу штаба ВВС 40-й армии не нашлось места лучше, чем глинобитное строение без крыши и окон. Отведенная хибара служила и общежитием, и местом отдыха. Спасаясь от снега и ледяного дождя, сверху пришлось натянуть чехол от МиГ-21. Спали на разбитых раскладушках, укрываясь шинелями, за печкой-буржуйкой следил специально назначавшийся дежурный офицер. Шинели две недели подряд вообще не снимали, стирать одежду все равно было негде. Для обеспечения техники и быта не хватало электроэнергии, энергоснабжение осуществлялось передвижными дизель-генераторами, воду подвозили из местных источников и вновь пробуренных скважин.

Обустраниваясь, гарнизоны оборудовали стационарными дизель-электростанциями с централизованной системой электроснабжения, строили котельные, водопроводы и очистные сооружения. На месте палаток появлялись целые городки с жилыми и служебными зонами. При этом, как говорилось в тех же документах, «большой объем работ по строитель-

ству объектов служебно-технической застройки и казарменно-жилых городков выполняется силами частей, дислоцирующихся на аэродромах». Со временем появились домики-модули, служебные помещения и сборные ангары для техники. Известные афганские домики-модули официальным образом именовались «штатными сборно-разборными конструкциями «Модуль» типа К-120», материалом для которых служили деревянные и фанерные панели на металлическом каркасе с уже протянутой электропроводкой и прочими бытовыми удобствами. Для размещения штабов, учебных баз и прочих служебных объектов предназначались сооружения типа СРМ и другие конструкции. На постройку такого сооружения требовалось от двух до четырех месяцев (с оговоркой насчет «своевременной подачи строительных материалов и конструкций», – все необходимое требовалось везти за тысячи километров из Союза, притом что первоочередной задачей транспортников являлось обеспечение действий армии топливом, боеприпасами и прочим, а бытовыми проблемами занимались по возможности). Выходом становилось самостоятельное обустройство с использованием единственно доступного материала – брусьев от бомботары и досок патронных и снарядных ящиков. Со временем в гарнизонах выросли целые кварталы самостроя из выкрашенных в цвет хаки досок. Через несколько лет эти временные постройки так разрослись, что прилетавшие на смену полки встречали целые поселки бомботарных домов, среди которых были даже бани с саунами.

Истребительная группировка авиации 40-й армии на первом этапе была представлена самолетами МиГ-21бис – последней модификацией 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, однако те в первую очередь направлялись в части «первой линии» на западном направлении и в дальневосточные истребительные полки на крайне беспокойной тогда границе с Китаем. Оснащение новой техникой авиации «тыловых» южных округов в предыдущие годы шло по остаточному принципу, и здесь считалось достаточно имевшихся сил.



Горы подступали прямо к Баграмскому аэродрому

В 115-м иап имелись самолеты МиГ-21бис заводского типа 75 двух исполнений: 1-я эскадрилья летала на машинах обычной комплектации, а во 2-й имелись самолеты с дополнительно установленным комплектом радиосистемы ближней навигации РСБН в составе посадочной навигационной аппаратуры «Полет-1-И», взаимодействующей с наземными азимутально-дальномерными радиомаяками и курсо-глиссадными 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 даже при ограниченной видимости по приборам. Заход инструментальным способом допускался до высоты 50 м в любое время суток и в любых метеоусловиях. Тем самым далеко уже не новый «двадцать первый» предоставлял летчику возможности, которых не имели даже некоторые более современные самолеты. Впрочем, первое время часть оборудования МиГа не позволяло использовать отсутствие на афганских аэродромах необходимых систем – афганцам при их далеко не новой технике подобные станции были просто-напросто не нужны. Техническое обслуживание «биса» значительно упрощало внедрение системы автоматизированного контроля самолета двигателя.

Однако все познается в сравнении. Эта старая истина наглядным образом иллюстрировалась присутствующими по соседству чирчикскими МиГ-21ПФМ. Будучи в истребительной авиации далеко не самым современным самолетом, МиГ-21бис представлял собой куда более совершенные машины, чем выступавшие в роли истребителей-бомбардировщиков МиГ-21ПФМ. Эти самолеты имели возраст, переваливший за пятнадцать лет, утратив ценность в качестве истребителя, из-за чего были переведены в ударную авиацию. Самолеты даже при своем сроке эксплуатации еще годились к службе, и командование сочло, что списывать их можно и не торопиться – бомбить и стрелять по наземным целям они вполне годятся.

«Бисовскую» модификацию с послужившими МиГ-21ПФМ разделяли более десяти лет, что наглядным образом проявлялось при сопоставлении этих похожих только с виду «близнецов». МиГ-21бис оснащался новым двигателем Р25-300, выдававшим на три с половиной тонны большую максимальную тягу, имел более вместительные баки и качественно иное оборудование. Тем самым повышенная тяговооруженность и запас топлива существенно повысили его несущие и взлетно-посадочные качества, однако более тяжелый «бис» стал проигрывать в маневренности. Тем не менее, 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 длины здешних ВПП с лихвой хватало для взлета даже с обычной боевой нагрузкой). Максимальная вертикальная скорость у земли достигала 235 м/сек, превосходя даже аналогичные качества МиГ-23, а высоту практического потолка 17 800 м он набирал за 9 минут.



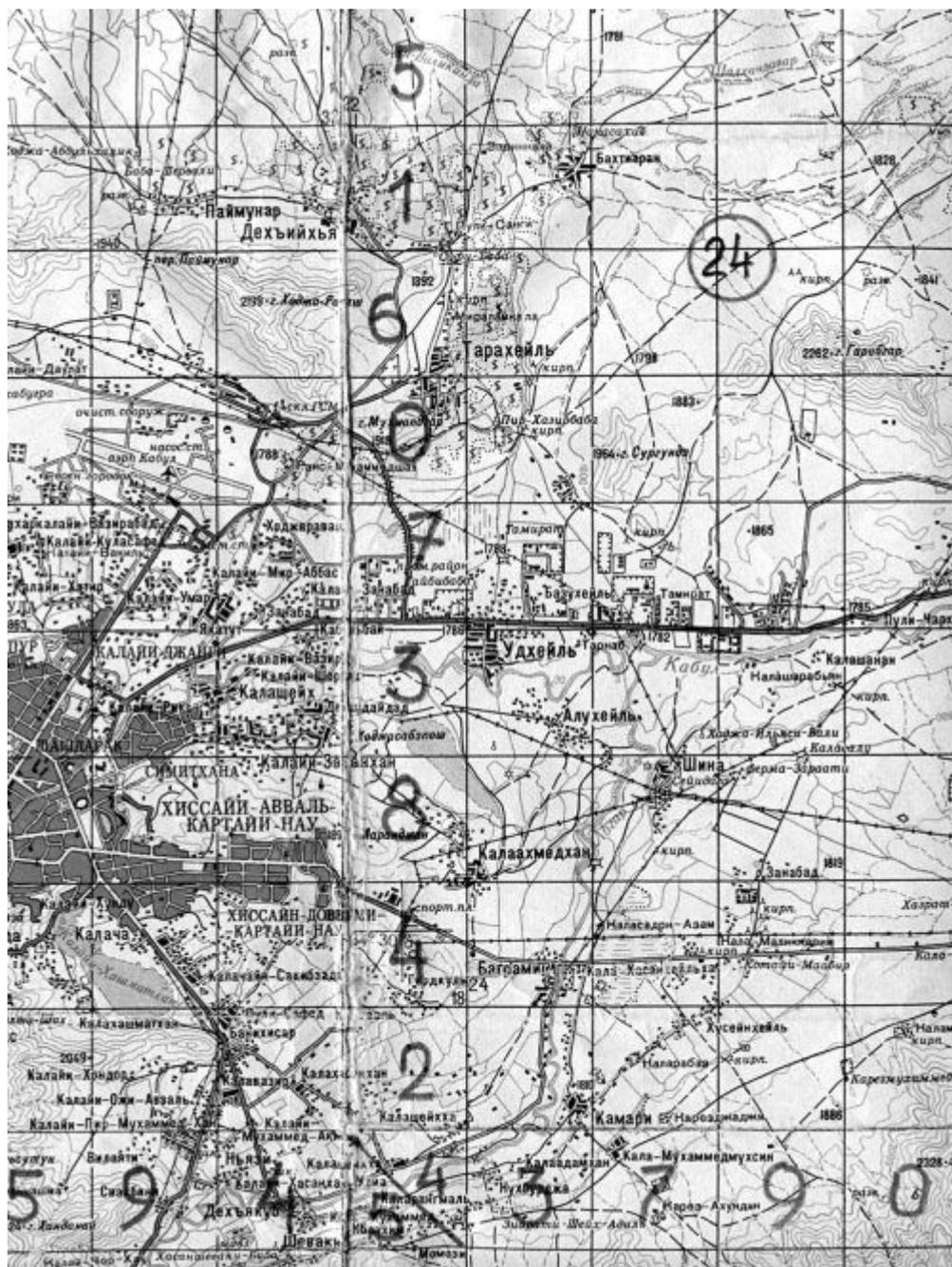
Аэродром Кандагара в первые военные месяцы выглядел самым мирным образом

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.

МиГ-21бис существенно превосходил предшественника также по наиболее важному показателю для боевой машины, располагая большими возможностями по весу и арсеналу боевой нагрузки. У МиГ-21ПФ боевые возможности ограничивались подвеской всего двух бомб или блоков реактивных снарядов УБ-16-57. «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. Набор вооружения дополняли новые типы средств поражения, включая многозамковые бомбодержатели, позволявшие разместить на подвеске до десяти бомб стокилограммового калибра, 32-зарядные блоки УБ-32 и другое современное оружие. Применение средств поражения обеспечивал новый автоматический прицел, позволявший вести огонь в том числе и с маневра при перегрузках (на МиГ-21ПФ обходились порядком послужившим коллиматорным прицельным устройством АСП-ПФ-21 «дедушкиного» образца). В итоге складывалась любопытная ситуация несколько неожиданного характера, когда относившийся к «чистым» истребителям МиГ-21бис выглядел куда более совершенным и мощным средством поражения наземных целей, нежели представлявший ударную истребительно-бомбардировочную авиацию МиГ-21ПФ. При этом атаки наземных целей, бомбометание и стрельба не были истребителям в диковинку: действовавший Курс боевой подготовки истребительной авиации (КБП ИА-75), отрабатывавшийся летчиками, включал соответствующие упражнения, и после необходимой тренировки они не уступали коллегам.

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 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 таких расстояниях терял из виду. 15 %-ная разница в удельной нагрузке проявлялась также ощущавшимися особенностями поведения на небольших скоростях и строгостью в управлении, требовавшем скоординированности, особенно при боевом маневрировании. Эти особенности самым непосредственным образом сказались при боевом применении самолета. Наличие автопилота АП-155, следившего за поведением самолета по крену и тангажу, выдерживавшего заданный курс, высоту и демпфировавшего колебания самолета, не исключало необходимости внимания летчика за поведением машины. Выгодной являлась возможность использования режима приведения к горизонту, когда при потере пространственной ориентировки (к примеру, в облаках или ночью) включение автопилота позволяло вывести самолет в нормальное положение и «в автомате» удерживать его. АП-155 также позволял задействовать режим увода с опасной высоты, особенно применимый в маловысотных полетах или при потере видимости земли.

Для авиаторов 136-го апиб участие в афганских событиях началось еще при нахождении на своем аэродроме. Вскоре после апрельской революции 1978 года в Кабуле полк несколько раз поднимали по тревоге, на случай непредвиденного развития событий перебазировав то в Кокайты к самой границе, то неделями дежуря в Мары по соседству с тамошними коллегами из 217-го апиб.



Полетная карта Кабула и окрестностей с размеченными квадратами для удобства наведения на цели

Командир полка полковник Виктор Сикорский и сам оставался в неведении о планах командования (по крайней мере, о направлении в Афганистан речь не заходила). Тем не менее, приведение полка в повышенную боевую готовность и смена места базирования начали отработываться еще за две недели до начала событий. Очередная тревога была объявлена ранним утром 11 декабря. О дальнейших событиях вспоминал командир звена Вячеслав Таштамышев: «Уже наученные опытом, летчики особо не торопились. Я собрал чемодан, всю экипировку, позавтракал и неспешно отправился на аэродром. Транспорта все не было, сидели и ждали. Многие вообще не взяли с собой ничего необходимого, даже зубной щетки _ мол, скоро опять распустят по домам. Потом стало известно, что тревога настоящая и что-то происходит. Наконец появился автобус и поехали на аэродром. Там снова

ждали команды, задачу никто не ставил, пока не прибыл командир, объявивший, что предстоит всем полком лететь в Кокайты. Это не удивило (первый раз, что ли?). Тем, кто оставался без личных вещей, было строго указано с применением доходчивых выражений, что дело серьезное и велено бегом отправляться в городок за вещами. К перелету подготовка была самой простой: настроили радиокompас, его пульт на МиГ-21ПФМ находился прямо в кабине, и вся настройка занимала минут 15–20, на картах карандашом прочертили маршрут – прямую линию, выставили со слов штурмана полка расстояние, курс и время, на том все навигационные расчеты и закончились (такая уж у нас матчасть, МиГу этого вполне было достаточно). Никакого боекомплекта не подвешивали, даже ПТБ не брали, никто ведь не знал, что улетаем на войну. После перелета две недели жили на командировочном положении без какой-либо конкретности. Ни летной, ни теоретической подготовки к боевому применению не было, так, полетали немного для сохранения навыков.

Все изменилось самым неожиданным образом 25 декабря: нам «нарезали» несколько зон боевого дежурства над Афганистаном, где предстояло работать в последующие дни.



Летчики и самолеты 115-го гв. иап

В это самое время войска пошли в Афганистан, пересекая пограничную Амударью. Одна зона находилась западнее Мазари-Шарифа рядом с дорогой, другая имела восточной границей Ташкурган, между ними шла дорога на Кабул. Еще одна зона простиралась севернее Ташкургана. Туда направлялись по одной паре самолетов с подфюзеляжными ПТБ-490 и парой блоков с С-5. Задачу ставили самым общим образом: «...Стоите в зоне, если с вами выйдет на связь авианаводчик, по его командам наносите удар туда-то и туда-то». Прежде таким образом не работали, и смутно представлялось – как это все будет происходить. Ведь даже колонны войск, которые шли по дорогам, с воздуха из назначенных зон видно не было. Перед вылетами выступил приехавший пехотный начальник, рассказавший, что афганская ПВО еще неизвестно на чьей стороне и в районе Мазари-Шарифа у них есть зенитные ракеты, так что все может случиться, и следует следить за возможными пусками ракет. Запугал этим, так что непонятно было, за чем следить – за вероятным противником или стрельбой зенитчиков. В одном из вылетов 26 декабря внизу с небольшого аэродромчика севернее

Мазари-Шарифа взлетал чей-то самолетик, газуя, поднял тучу пыли – с виду точь-в-точь пуск ракеты. Мы с перепугу в паре с ведомым начали наворачивать противоракетные маневры, уворачиваясь от попадания. Вроде чепуха, а с непривычки страху натерпелись.

Сам ввод войск выглядел тоже не как на параде. Не было стройных колонн молодцеватых воинов и чеканного шага воинов непобедимой и легендарной Советской Армии. Понабирали через военкоматы из запаса резервистов по Туркмении, Узбекистану, тех, кто отслужил срочную, иногда за сорок лет. Мы их каждый день видели в городе, в шинелях из военных еще запасов, небритые, с вытертыми сидорами-вещмешками, ППШ и другим военным старьем. Насчет военной подготовки – и речи не было. Хлопок собирали – их прямо с полей на войну. Машины шли вовсе без бронетехники в сопровождении. Вот эти колонны мы и должны были прикрывать. Этим мы занимались до самого Нового года. Холодновато уже было, ведь прилетели в одних летных комбинезонах и кожаных куртках, что понадобится зимнее обмундирование никто не позаботился предупредить. Какой-то специальной экипировки тоже не водилось. С собой – только несчастный пистолет Макарова, две обоймы в карманах и еще две – под сиденьем в НАЗе. На других самолетах его перебирали, приспособив под укладку автомата и порядочный запас патронов, но на МиГ-21 до этого так и не дошло. Позже стали выдавать пистолет Стечкина АПС, который может стрелять очередями, но он на ремне не умещался, и вешать приходилось на шлейке на шею, в полете очень мешал, поэтому его чаще оставляли при вылете дома под подушкой. Давали еще две гранаты, только они карманы рвали в комбинезонах, и без того ветхих, и их тоже оставляли дома. Никакого камуфляжа тогда и в помине не было, летали кто в чем – в синих, песчаных или голубых комбинезонах. Тогда еще не знали, что при пожаре их ткань плавится и пригорает к коже (слава богу, опыта не было).

Таковыми вылетами в зоны и дежурством на аэродроме занимались до конца декабря и еще неделю после Нового года. Прикрывали, летали, но реального противника не было. Тренировок по боевому применению тоже не было, не стреляли и на полигон не летали. Вылеты в летной книжке записывали не как боевые, а проходящие по курсу боевой подготовки на класс. Потом по летной книжке и не установить было, какие полеты были над своей территорией, какие – над ДРА. Приходилось догадываться: видимо, если записан полет на перехват – это, наверное, чисто учебный, а если упражнения парой или звеном – то наверняка «за речку». Отцы-командиры и сами толком не относились к задаче как к боевой. Раз войны вслух не объявляли, то следовало заниматься положенными задачами плановой подготовкой и подтверждением квалификации летного состава. Так и думали – и не только мы одни, наверное, и те, кто принимал решение и отдавал команды – мол, все обойдется без стрельбы, и войны тут не будет, войска войдут, припугнут недовольных, помогут новой правильной власти утвердиться, и дело сделано. Но вышло не так.

9 января прикрывали очередную колонну из Термеза на Файзабад. Шел мотострелковый полк, с грузовиками с головы и хвоста прикрытыми «броней». Колонна прошла Талукан и направлялась в сторону Кишима. Растянувшись, колонна образовала зазор в километр, где не было ни «брони», ни огневых средств. Туда и ударили мятежники. Они тогда уже умели воевать, хоть и выглядели диковато – на лошадях, с допотопными берданками. Потери в колонне были очень большими, 42 убитых. На помощь вызвали авиацию. Сначала поднялись экипажи кокайтинского полка, но их замполит сразу отметился – отработал по отставшим машинам колонны. К тому же попал удачно, сколько-то душ записано на его совести.

Из нашего чирчикского полка первыми подняли пару командира звена капитана Александра Мухина, находившегося в готовности № 1 у своего самолета. За ним вылетела группа руководства. Азарт был велик, всем хотелось повоевать, отметиться в деле. Возвратившись, командиры сразу меняли самолет, пересаживаясь в ожидавшие подготовленные истребители. Остальным приходилось довольствоваться тем, что сидели в кабинах в готовности,

ожидая очереди. Прилетали возбужденные, рассказывали: прямо как в кино про Чапаева, стреляли НУРСами из блоков УБ-32 по толпе кавалерии и пеших душманов, практически на открытой местности. Нарубили они тогда порядочно.

В начале января первую эскадрилью во главе с зам. командира полка подполковником В.П. Монаховым отправили усиливать ВВС 40-й армии, перебросив в Кандагар на юг Афганистана. Вторую вернули домой в Чирчик переучиваться на самолет поновее – МиГ-21СМ. А нашу третью оставили в Кокайтах – продолжать работу по северу Афганистана. Но оставаться там случилось недолго, меньше месяца. Аккурат в канун Дня Советской Армии 23 февраля готовились к празднованию, отправившись на базар для закупок, когда на рынке появляется «газик» командира, и комэск Зузов со страшными глазами командует: «Бегом в машину, летим в Баграм!» Все удивились: «Командир, посмотри на небо – какой Баграм при такой погоде?» – «Скорей, это боевой приказ, выполнять немедленно, иначе трибунал!» Едва успели забежать в комнату за туалетными принадлежностями, и по самолетам. Никто не верил, что полетим, – погода была никакая, даже для обычных полетов. И все-таки услышали команду запускаться. Первой поднялась пара комэска Зузова и замполита эскадрильи майора Сергея Фефелова, следом – замкомэска майор Александр Бобков и старший летчик капитан Иван Рыжков. У Бобкова произошел срыв запуска, и вместо него ведущим пары пошел командир звена капитан Таштамышев. Вся эскадрилья пошла в Баграм, а приготовленный к празднику стол так и остался дома...

Сразу после взлета вошли в облака, ведомые потеряли ведущих, только раз в просвете увидели друг друга и снова воткнулись в сплошную пелену. На эшелоне пришлось не проще: там попали в сильное струйное течение – над горами это частое явление – «сдувало» ощутимо, да и должной слетанности в группе еще не было. К тому же на МиГ-21ПФМ навигация на уровне детского конструктора, весь набор – это часы, компас и указатель скорости. Словом, увело нас от линии заданного пути здорово, километров так... на очень много.

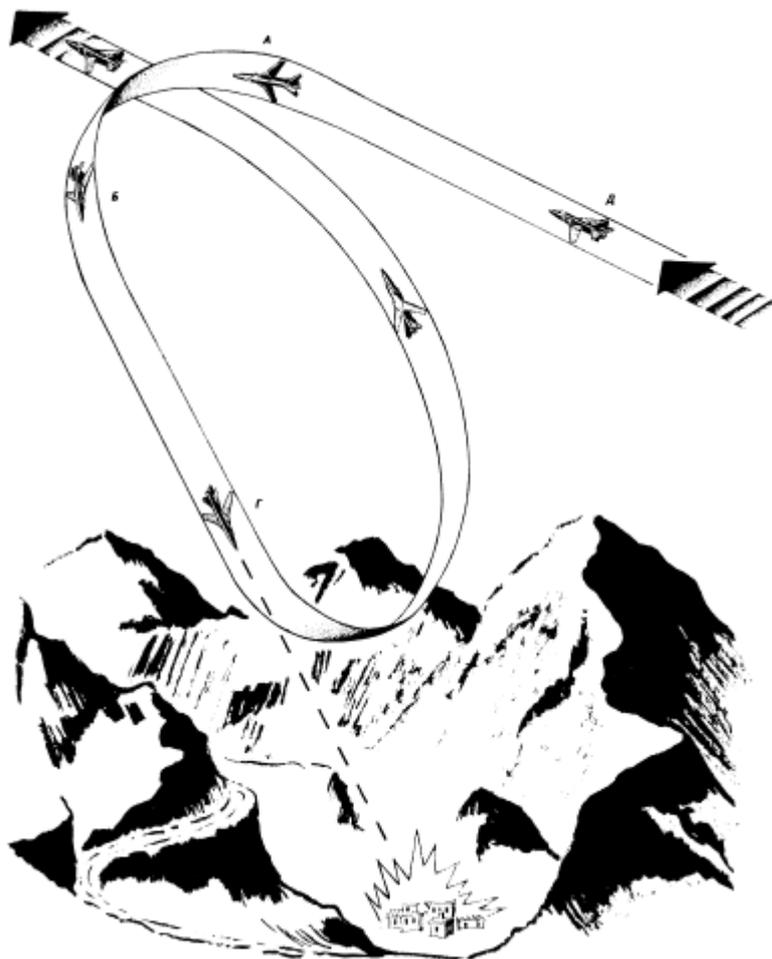


Схема нанесения удара с пикирования парой: после обнаружения цели ведущий (А) выполняет доворот со скольжением (В) и полупереворотом вводит самолет в пикирование (В), обычно с углом $30\text{--}40^\circ$ или более крутым снижением. Высота сброса бомб и нижняя граница вывода определялись по условиям безопасности от огня ПВО, осколков собственных бомб и особенностей горного рельефа. Ведомый (Г) перед атакой отставал от ведущего, увеличивая дистанцию для свободы маневра и, самостоятельно прицеливаясь, следом за ним строил боевой заход

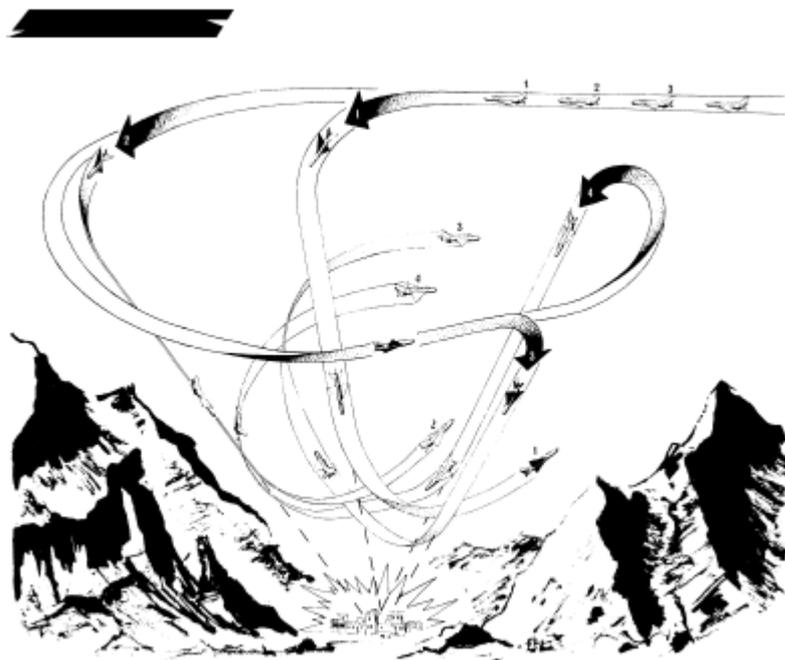


Схема бомбометания группы с использованием «вертушки» или «карусели»: после выхода к цели самолеты группы наносят удар с круга, последовательно заходя на бомбометание с небольшими интервалами. Способ обеспечивал практически непрерывное воздействие на цель, но требовал ювелирного расчета и хронометража – секундные отклонения могли помешать друг другу или привести к попаданию под осколки бомб ведущего

Оказались бы неведомо где над горами, и завершение перелета могло оказаться грустным, но выручил КП Баграма. Обнаружили нас идущими бог весть куда, указали место. Доворачивать пришлось на 90° и добираться до выхода на маршрут еще десять минут. А над Баграмом назло всей погоде на маршруте светило солнце и стояла стопроцентная видимость, словно в награду за мытарства».

К началу января 1980 года самолеты МиГ-21 составляли основу авиации 40-й армии: из имевшихся тогда в Афганистане 52 боевых самолетов насчитывалось 37 «двадцать первых» – истребителей, истребителей-бомбардировщиков и разведчиков. Их доля в ВВС 40-й армии оставалась преобладающей и в течение всего первого года войны.



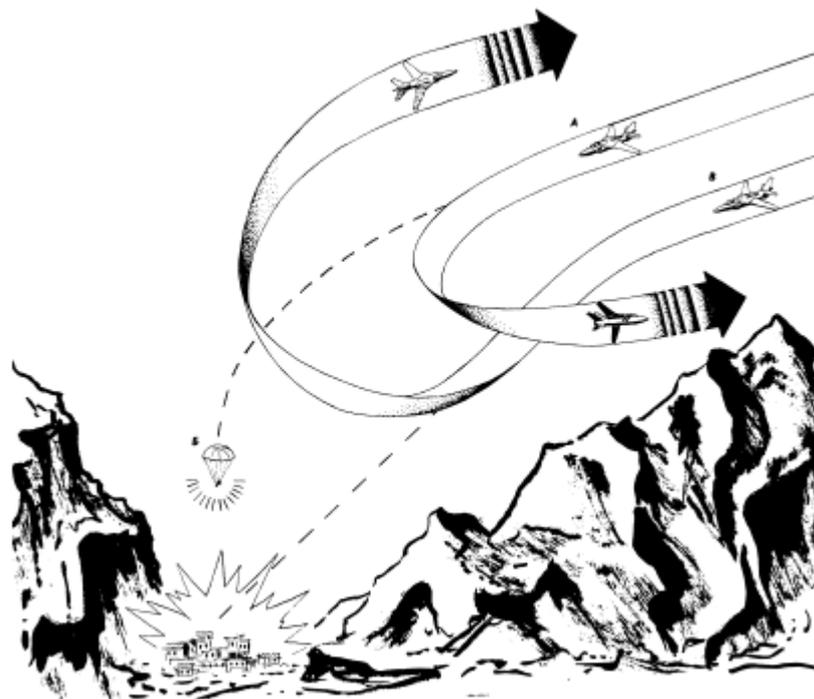
Бомбометание с кабрирования: удар с кабрирования мог быть использован для поражения цели с известным местоположением, обычно площадной, размерность которой позволяла накрыть ее со сбросом бомб по расчету. Разогнавшись в пологом снижении (А), самолет выполнял горку (Б) с углом 25–30° (или до 45°) с отделением бомб в верхней точке и отворачивал в сторону, оставаясь вне зоны ПВО или избегая входа в узкое ущелье. Бомбы уходили вверх (В) по траектории, пролетая к цели еще несколько километров

Вторжение империалистов в Афганистан так и не состоялось, хотя пропаганда свое дело сделала: многие из оказавшихся в декабре 1979 года в ДРА искренне верили, что буквально на несколько часов опередили американцев, и даже «слышали» гул их самолетов! Едва ли не единственным «истребительным» успехом первых месяцев стал перехват пакистанского самолета над Кабулом. Пакистанец шел без связи вне расписания и вызвал подозрения, на его перехват поднялась пара МиГ-21бис и вынудила к посадке на столичном аэродроме. При разбирательстве оказалось, что речь идет о пассажирском DC-8, и нарушитель был отпущен восвояси.

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. До весны 1980 года советское командование старалось не вести масштабных боевых действий. Предполагалось, «обозначив» свое присутствие в Афганистане и посадив там правительство Кармаля, вскоре вывести войска. Но «дружественный афганский народ» на поверку оказался не очень восприимчив к идеалам социализма, а неуклюжие попытки наладить «новую жизнь», зачастую противоречившие местным обычаям и законам шариата, лишь множили количество недовольных.

Жителям горных селений, слабо разбиравшимся в тонкостях политики (многие всерьез считали, что Советский Союз захватили китайцы, и поэтому «шурави» пришли на афганскую землю), было не привыкать бороться за свою свободу, а обращению с оружием у пуштунов учились с детства. Недовольные новой властью нашлись и в армии, предпочитая с оружием в руках примкнуть к мятежникам и бороться с кабульским правительством. Одним из наиболее крупных формирований была группировка известного впоследствии Турана Исмаила, служившего прежде в армии в чине капитана и возглавившего вооруженное сопротивление в восточных провинциях. Иной раз на сторону мятежников переходили целые части с вооружением, и не только стрелковым. Таким образом противник получал крупнокалиберные пулеметы, излюбленные моджахедами ДШК и ЗГУ, минометы и безот-

катные орудия. Более мощное вооружение в горной войне было неудобным, и если даже в руки душманов попадали с трофеями бронетехника и пушки (к тому же требовавшие хотя бы минимальной обученности и обслуживания), их использовали мало и бросали, меняя место дислокации отряда. На юге у Газни действовала банда Мухаммеда Хасана, получившего военное образование в СССР и ранее служившего в офицерском чине в правительственной армии. Его отряды удерживали под контролем пять окрестных ущелий, располагая несколькими десятками ДШК и своей артиллерией.



Ночной удар: ведущий (А), обнаружив цель или ориентируясь на ее примерное местоположение, сбрасывает парашютные САБ с высоты 2000–3000 м и в следующем заходе наносит удар, используя 6–8 минут подсветки. При действии парой ведомый (Б), следующий по условиям безопасности ночного полета с интервалом 2–3 минуты, атакует бомбами, НАР или пушечным огнем с пологого пикирования с дистанции 1500–2000 м. Для скрытности боевое маневрирование выполнялось с нахождением над факелами САБ, где самолеты оставались невидимыми в темноте

Необходимость в применении авиации возникла уже в начале января, буквально неделю спустя после прибытия МиГов в Кабул. Иных боевых машин в той 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 авиаци-

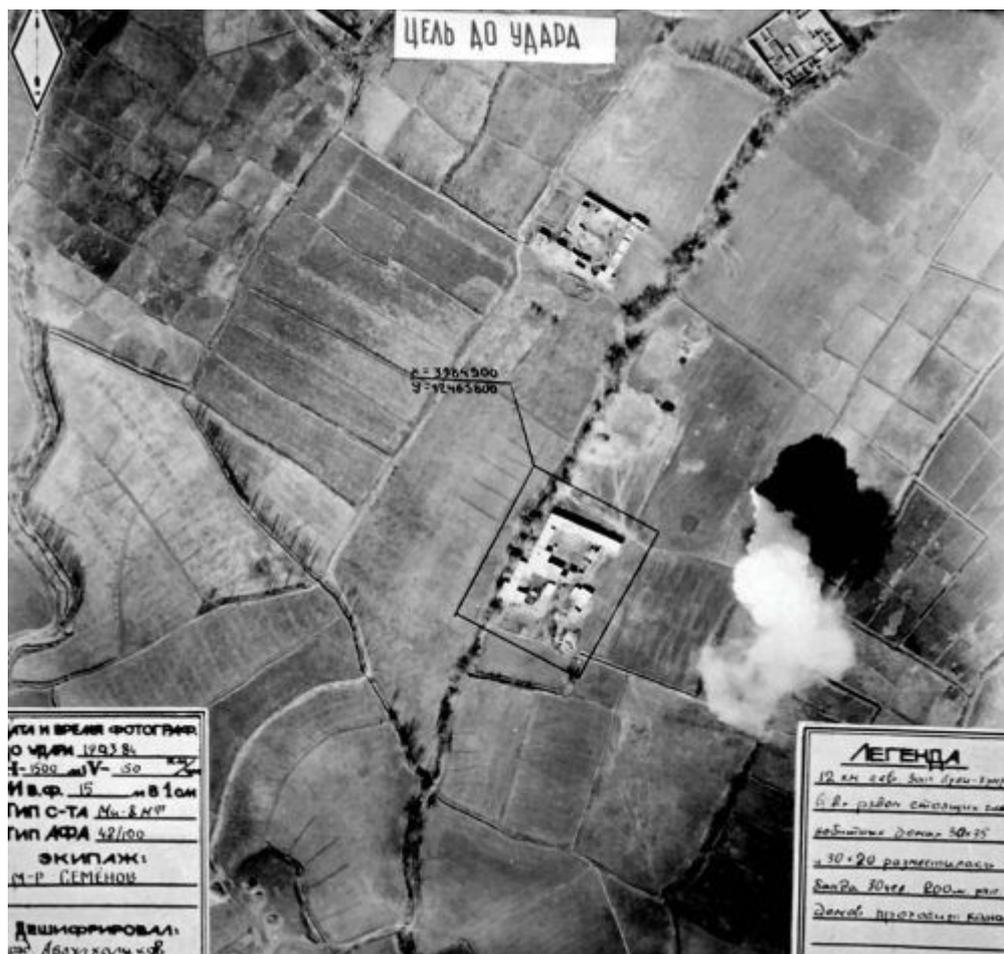
онный удар по местонахождению хранилищ вооружения и складов с боеприпасами. Сначала для нанесения удара планировали задействовать истребители-бомбардировщики с приграничных аэродромов в Союзе, но те не смогли отыскать цели среди заснеженных предгорий. Для удара подняли звено МиГ-21 115-го полка из Баграма, выполнившее бомбометание. К непосредственной авиатехподдержке истребители не привлекались. Выдвигавшиеся к Нахрину советские части сопровождали вертолеты, огнем с воздуха рассеявшие противника. Операция была проведена 9—10 января с минимальными потерями, составившими двоих убитых и двоих раненых.

МиГ-21ПФМ из эскадрильи 136-го апиб задействовали буквально с ходу уже в день прибытия в Баграм. 22 февраля 1980 года звено капитана Томина привлекли для удара в районе Асмара на северо-востоке от Джелалабада. Целью являлась крепость у входа в Кунарское ущелье. На самолеты подвесили по паре бомб ФАБ-250 и подфюзеляжный бак (хотя цель находилась на удалении в полтора километра, после перелета усвоили, что запас карман не тянет). Отбомбились не самым лучшим образом – летчики без обиняков признавались, что бомбометанию в горах надо еще учиться. Вылеты в Кунар стали преддверием готовившейся войсковой операции, где авиация применялась уже масштабно.

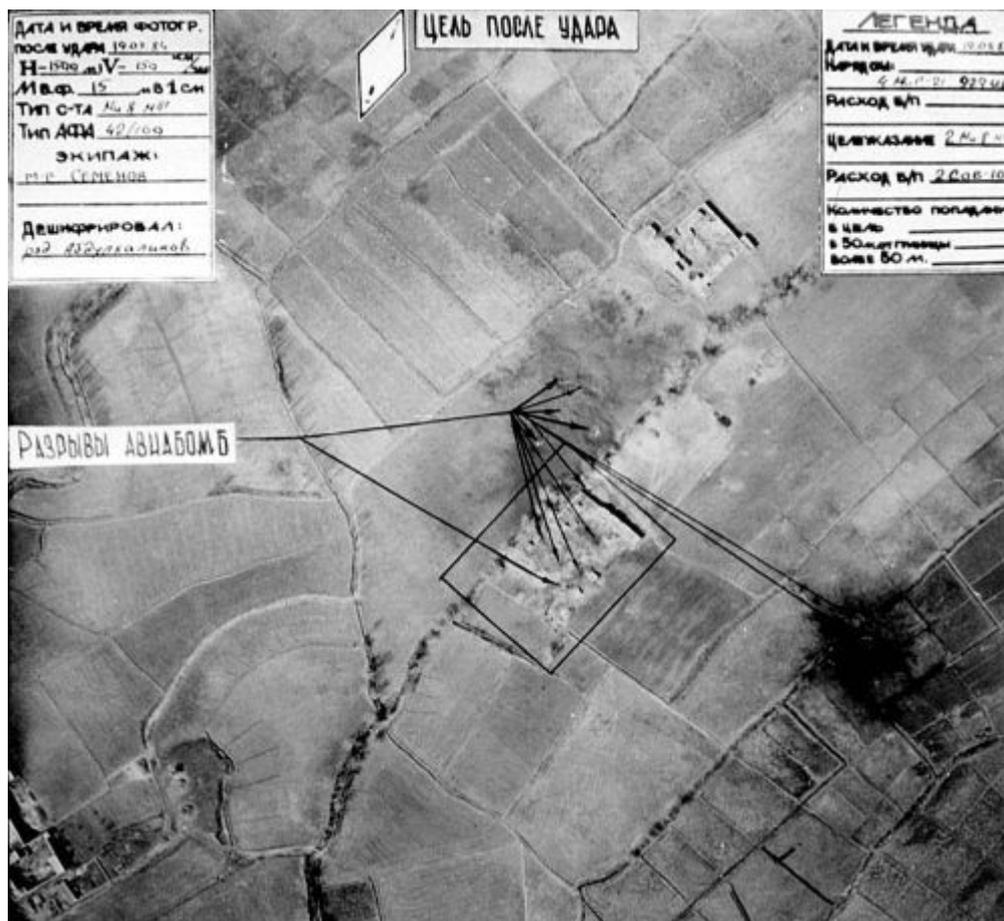
Для ликвидации очагов сопротивления советским войскам в конце февраля был отдан приказ: совместно с частями афганской армии начать активные боевые действия, прежде всего вокруг столицы и в приграничных с Пакистаном районах. Первую крупную операцию провели в провинции Кунар в марте 1980 года. Задача заключалась в том, что усиленному полку предстояло пройти северо-восточнее Джелалабада вдоль афгано-пакистанской границы в направлении Асадабада, где находился правительственный гарнизон. К городу тянулась по ущелью реки Кунар единственная дорога, большей частью шедшая по горным карнизам. Дорогу оседлали отряды противника, и всю зиму город находился в блокаде, снять которую, наладив снабжение, было основной целью операции. Одновременно предстояло нанести поражение формированиям оппозиции, вызывающе активным в этих местах.

Продвижение советского мотострелкового полка к Асадабаду поддерживали истребители-бомбардировщики (чем и была вызвана спешность их переброски в Баграм). Специфика афганских условий сразу дала о себе знать – продвижение войск сопровождалось непрерывными обстрелами, а прилетавшие летчики не могли отыскать прячущиеся среди скал и нагромождений камней огневые точки – мешала большая скорость, да и время полета (авиацию вызывали по радио) позволяло противнику сменить позиции. Пользоваться при этом приходилось устаревшими картами, не менявшимися с 50-х годов, где даже иные города и прочие населенные пункты звались иначе. Летчикам, знавшим, что цели должны находиться «где-то здесь», пришлось наносить удары по площадям, накрывая квадраты вдоль дороги. Несколько раз при этом от огня авиации доставалось своим войскам; к счастью, обходилось без жертв. Руководивший операцией командир 108-й мотострелковой дивизии полковник Б.В. Громов¹ так описывал первые уроки применения авиации: «Авиация – мощная сила, но ею необходимо управлять. В каждой колонне находились авиационные наводчики, но они ничего не видели и не знали, откуда ведется огонь. Поэтому вначале нам приходилось наносить авиационные удары примерно по площадям или отдавать все на откуп летчику – если он видел противника, то наносил по нему бомбо-штурмовой удар. Иногда под огонь авиации попадали свои войска – из-за того, что с большой высоты трудно было разобрать, где находятся душманы, а где наши солдаты. Два таких случая произошло при мне, правда, обошлось без больших людских потерь – получалось, что в основном уничтожали только технику, а то и били мимо».

¹ Впоследствии Б.В. Громов еще дважды получал назначение в Афганистан, став командующим 40-й армией



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

Истребители-бомбардировщики 136-го апиб регулярно привлекались к работе над Панджшером, служившим оплотом формированиям Ахмад Шаха. В конце февраля МиГ-21ПФМ вели разведку объектов противника в ущелье. Тут же звену капитана Таштамышева потребовалось подняться для работы по вызову. Заказчиком выступал корректировщик артогня, находившийся на вершине скалы, однако выдача целеуказания самолетам для него была незнакомым делом («их команды «три десять влево, два дальше, целик пятнадцать» нам не понятны»), из-за чего пришлось обратиться к помощи коллег из армейской авиации. Наведением на цель занялись вертолетчики, указавшие место на вершине склона как раз перед постом корректировщика. Командир звена рассказывал об атаке: «На вводе в пикирование распустили пару, каждый самостоятельно целился и пускал НУРСы. Они прошли мимо и улетели за склон. Тут же отдав от себя ручку, что само по себе было страшным нарушением – уточнять прицеливание увеличением угла пикирования непозволительно, из крутого снижения уже не выйдешь, за такое голову снимали, если до этого не убивался сам – успел еще раз пустить снаряды на выводе. Если бы не склон, высоты бы для вывода не хватило».

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 после их проверки обстановки получить разрешение на применение оружия. Впоследствии подобные вылеты с самостоятельным обнаружением целей и их ата-

кой получили наименование разведывательно-ударных действий (РУД). На первом этапе, однако, они не отличались эффективностью: поиск большей частью малоразмерных и неприметных целей 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. И без того из-за отсутствия надежных ориентиров случалось при вылетах к Кунару выскочить за пограничную черту. Иной раз подобное нарушение было осознанным, будучи вызванным построением маневра в приграничной полосе. Как-то в конце февраля при поиске служившей пристанищем противнику крепости у Асадабада цель отыскалась прямо на пограничной черте. На карте ее положение выглядело вполне очевидным. Чтобы в повторном заходе получше ее рассмотреть, пришлось разворотом зайти с обратного направления, пройдя над горами с пакистанской стороны. Опасений у летчиков такие маневры не вызывали – пакистанцы проявляли сдержанность, и в мирном до недавних пор пространстве их истребители тогда еще не дежурили.

В начале марта МиГ-21ПФМ чирчикской эскадрильи перелетели в Кабул. Их машины стали первыми боевыми самолетами в столичном аэропорту, где прочие авиационные силы были представлены несколькими вертолетами. Готовилось прибытие транспортной авиагруппы и нескольких десятков вертолетов в составе 50-го смешанного авиаполка (сап), однако знаменитый впоследствии «полтинник» тогда еще только формировался на советских аэродромах. В аэропорту Кабула стоянок для боевой техники не было, и прибывшей эскадрилье пришлось занимать место прямо на магистральной рулежной дорожке, выстроившись «елочкой» вдоль бетонки, на виду у рулящих мимо пассажирских самолетов афганского «Бахтара» и соседних восточных авиакомпаний. Задачами назначались те же вылеты в сторону районов, граничащих с Пакистаном, но по большей части летали на разведку над самим Кабулом. Поводом стали волнения и антисоветские выступления в столице, обстрелу подверглось советское посольство. Противник открыто выказывал намерения, и для восстановления контроля над положением в Кабуле потребовалось привлечь не только войска, но и авиацию, выглядевшую самым внушительным образом. МиГи, пронесившиеся над городом, производили впечатление одним своим громом и демонстрацией мощи. Летали в том числе на малых и предельно малых высотах, где высотмер был бесполезен, и следили лишь за тем, чтобы не нырнуть под провода («что называется, ходили по головам»). Город для удобства ориентирования разбили на секторы, используя карты самых крупных масштабов. Задача ставилась следующим образом: стоявшую на боевом дежурстве пару поднимали, направляя в соответствующий сектор. Находясь над своим сектором, летчики наблюдали за обстановкой, докладывая о происходящем. Если внизу замечалась собирающаяся толпа, докладывали на КП и принимались за «наведение порядка». Снизившись на предельно малую высоту, проходами над сборищем утюжили его. Мало кто из афганцев видел самолет вблизи, так что эффект достигался самый устрашающий. Позади разлетались хвостяные крыши, взвивались в воздух полотнища навесов, и валились хлипкие саманные стены. Выдержать сотрясающий гром и свист пронесящихся самолетов было невозможно, и публика внизу разбегалась после одного-двух проходов. Применения средств поражения не требовалось, и обходились одним только «давлением на психику».



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

Подобные вылеты к боевым не причислялись, да и само понятие боевого вылета, толком не оговоренное наставлениями, трактовалось летчиками по-разному. Одни считали, что любой вылет с боекомплектом является боевым, независимо от того, имело место боевое применение или нет. Другие возражали, что таковым можно считать только тот, в котором применялось оружие, стреляли или бомбили. Как при этом относиться к вылетам на разведку, однозначного мнения и вовсе не было. Поэтому «отметиться» со стрельбой старались все, подтверждая звание военного летчика. К тому же прошел слух, что за 20 боевых вылетов (пусть даже неясно какого назначения) обещано представление к ордену. Боевых наград в полку никто не имел, так что перспектива звучала крайне заманчиво. Кое-кто и вовсе в полете при всяком удобном случае докладывал: «Вижу цель, разрешите атаковать». По возвращении никто особо не допытывался – что за противник встретился и каковы результаты, записывая боевое применение. За все это время боевых повреждений на МиГ-21ПФМ не было.



Техники грузят бомбы на тележки для доставки к самолетам

Участие МиГ-21ПФМ в афганской кампании оказалось недолгим. Самолет, находившийся на вооружении еще с 1963 года, к началу 80-х морально устарел и должен был уступить место более современной технике. 13 марта 1980 года эскадрилья 136-го апиб была отозвана из Афганистана, возвратившись к месту базирования части в Чирчик. Дома летчиков и техников ожидало переучивание на новый для них МиГ-21СМ. Самолет представлял собой предшественник «биса», также будучи представителем предыдущего поколения – доставшиеся полку машины были выпущены лет десять назад и успели послужить в других полках, сменивших их на вновь поступающие МиГ-23. В качестве истребителя-бомбардировщика МиГ-21СМ с меньшим запасом топлива несколько уступал «бису» по дальности, однако был легче, имел те же четыре точки подвески и сходный ассортимент вооружения. Переучивание на сходный тип заняло буквально несколько недель, а с января находившиеся на базе летчики двух других эскадрилий к этому времени успели освоить МиГ-21СМ и были привлечены к формированию вновь отправляемой в Афганистан группы. В апреле-мае в состав ВВС 40-й армии были направлены уже две эскадрильи 136-го апиб, а в сентябре вслед за ними отправили оставшуюся третью эскадрилью.

Одну из эскадрилий 136-го апиб перебросили на аэродром Шинданда – крохотного городка в пустыне у иранской границы, где располагался крупный аэродром с полосой длиной 2940 м, ставший опорным пунктом советских войск в этих местах. Шинданд стал главным местом базирования истребительно-бомбардировочной авиации – МиГ-21СМ чирчикского полка подменяли перебросенные еще при вводе войск Су-17. Другую эскадрилью 136-го апиб разместили в Кандагаре. Шинданд, Баграм, а также Кандагар и в дальнейшем оставались базовыми аэродромами, между которыми при необходимости производилась переброска самолетов для сосредоточения мощных ударных групп, служба своего рода «сухопутными авианосцами», у которых концентрировались и другие части. Северные провинции ДРА Балх, Джузджан и Фариаб в основном «обслуживали» МиГ-21 с аэродрома Кокайты, летчики которого называли местные банды «своими подшефными».

Пребывание МиГ-21СМ в составе ВВС 40-й армии также не затянулось. Эти машины служили в 136-м полку чуть больше года, а воевали и вовсе ограниченное время, пока не было получено указание о переходе на новую и гораздо более современную технику – истребители-бомбардировщики Су-17М3. Эскадрильи поочередно стали возвращать в Союз для переучивания. Первой зимой 1981 года отправилась домой 1-я эскадрилья, за ней в феврале последовала 2-я, и только 3-й эскадрилье пришлось задержаться до конца апреля.

Тем не менее именно с недолгой эксплуатацией МиГ-21СМ оказалась связанной первая потеря 136-го апиб. В ходе переучивания на новый самолет 29 января 1980 года старший лейтенант Игорь Копьев разбился при возвращении на аэродром. Уже на подходе при выпуске посадочной механизации оторвался левый закрылок, самолет мгновенно перевернулся на спину и врезался в землю. На малой высоте не было возможности ни вывести машину, ни покинуть самолет, и молодой летчик погиб. В бумагах по какой-то причине осталась запись о гибели «при возвращении с боевого задания». По всей вероятности, поводом стало участие полка в это время в боевых действиях, к которым, однако, молодые летчики с недостатком опыта не привлекались.

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 истребительной авиации, получая возможность на практике проверить навыки бомбометания и штурмовки, отработывавшихся по курсу боевой подготовки истребительной авиации. Бомбить с горизонтального полета на МиГ-21 было бесполезно ввиду неприспособленности машины к такой работе, и основным способом боевого применения являлись атаки с пикирования. Расчет при этом строился с заходом с безопасной высоты по условиям вывода, учитывая большую просадку самолета на выходе из пикирования в горных условиях со значительными превышениями и разреженностью воздуха. Требовалось также принимать во внимание повышенный разгон самолета с боевой нагрузкой при крутом пикировании, которое доводили до 60°, добиваясь точной укладки бомб. Хотя прицельное оборудование МиГ-21бис, оснащенного только стрелковым прицелом АСП-ПФД-21, выглядело более скромным по сравнению с прицельными комплексами новейших модификаций Су-17 и Су-25 с их вычислителями, лазерными дальномерами и доплеровскими радиосистемами, но в горах, занимающих 80 % территории Афганистана и служивших основным прибежищем противнику, сложная автоматика давала много промахов, и на первый план выходили навыки и индивидуальные приемы летчиков, прицеливавшихся при сбросе бомб «по кончику ПВД». Эффективность ударов при отсутствии знакомых по боевой учебе целей – скоплений боевой техники, сооружений, позиций ракет и артиллерии – оставалась невысокой.



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

Летавший молодым лейтенантом на МиГ-21бис М. Правдивец так вспоминал о своем первом боевом вылете: «Весной 1980 года летчиков в полку не хватало и пришлось доводить находившиеся в Афганистане эскадрильи до штатного комплекта переводом из других частей. Когда прибыл в Афганистан, никакого опыта у меня не было. Объяснили, что работать придется все больше «по земле», а мы даже учебные практические бомбы ни разу не бросали. О теории бомбометания и технике пилотирования при ударах представление было туманным. Что-то все же я знал – как-никак училище с красным дипломом закончил, – но навыков не было никаких. Такими вот «асами» усилили боевые эскадрильи. После нескольких тренировочных полетов комэск включил меня в боевую пару. Предстояло нанести удар в Парминском ущелье рядом с Баграмом (мы его потом звали «алмазным ущельем», там повсюду были россыпи драгоценных камней). Зарядка самолетов – по четыре бомбы ОФАБ-250-270. Атаку выполнять по указаниям авианаводчика, цель – огневые точки по склонам гор.



Взлет афганского истребителя из Баграма

После постановки задачи я спросил у комэска: «А как бомбы сбрасывать?» Он мне объяснил, что главное – держать боевой порядок и смотреть на него. Как только у него бомбы сойдут, то и мне сбрасывать с задержкой «и р-раз...», потому что с первого захода и в первой в жизни атаке я все равно не найду, куда целиться, тем более что удар мы должны наносить по «предполагаемым» огненным точкам. А задержка нужна, чтобы бомбы легли с рассеиванием, нет смысла класть все восемь штук в одно место, пусть эти две тонны накроют площадь, так надежнее. Вылет выполнялся 8 августа ранним утром. Взлетели с рассветом, пока прохладнее, иначе взлет летом в дневную жару с четырьмя подвесками очень непросто. Самолет с четырьмя бомбами и впрямь разбежался непривычно долго. Над местом связались с наводчиком, он подсказал ориентиры и склон, по которому надо работать. В ущелье ранним утром было еще темновато. Следом за ведущим пикируем куда-то в темень. У него сошли «капли», я тоже жму на сброс. Впервые в жизни услышал, как самолет дрогнул при сходе бомб. Вывод. Наводчик говорит, куда легли разрывы, и корректирует. Переключились на внутренние подвески и сделали еще заход. Опять сброс. Вывод. С земли просят «поддать еще разок», но ведущий докладывает, что «капель» больше нет, работу закончили и уходим на точку». Годом спустя Михаил Правдивец был уже опытным воздушным бойцом и имел на своем счету 380 боевых вылетов.

В первый период боевых действий тактика не отличалась разнообразием: к цели самолеты, ведомые опытным летчиком, шли в строю колонны или пеленга, нанося удар один за другим, а иногда выстраиваясь в круг. Штурмовка цели производилась последовательно поодиночке или парами с пикирования бомбами, НАР и пушечным огнем. Ответная стрельба из автоматов и дедовских винтовок при этом не принималась в расчет, и на открытой местности летчики МиГов отваживались снижаться до предельно малых высот для достижения внезапности атаки. Включив форсаж и выйдя на сверхзвук, они подавляли врага громовым раскатом ударной волны, от которой вьючные лошади и верблюды (основной транспорт душманов) в ужасе разбегались по окрестностям. Поначалу приходилось ограничиваться почти исключительно действиями пар, но с наращиванием авиационной группировки пары сменили более солидные ударные группы. Удары стали наноситься группами в 4–8 истре-

бителей, поскольку в условиях, когда каждый дувал в кишлаках, скала и расщелина в горах могли служить укрытием для противника, атака меньшими силами была неэффективна. При необходимости на бомбардировку баз и укрепленных районов уходили 12–16 самолетов. Особенностью действий истребительной авиации стала работа по объектам, расположенным в высокогорных районах, куда не могли «дотянуться» вертолеты и штурмовики. Истребители участвовали и в проводке транспортных колонн, при попытке обстрела образуя «внешнее кольцо» охраны ударами по выявленным огневым позициям. Над самой колонной непосредственное прикрытие вели сопровождавшие ее вертолеты.



Панорама Баграмаской базы. На заднем плане – стоянка афганских истребителей-бомбардировщиков Су-22

Для более надежного взаимодействия с авиацией в состав колонн стали включать корректировщиков и авианаводчиков. Их назначали из числа летчиков и штурманов, по разным причинам оставивших летную работу, руководствуясь теми соображениями, что те достаточно хорошо представляют себе специфику деятельности в воздухе и, по крайней мере, знают, как выглядит местность и цель сверху. Обычным образом к проведению рейдовой операции привлекалось до двух батальонов мотострелковых войск или десантников с необходимым усилением бронетехникой и артиллерией, а также инженерными подразделениями для разминирования и снятия завалов при расчистке дорог. В составе группы руководства операцией находился представитель от авиаторов, которому выделялся специально оборудованный БТР, оснащенный радиостанциями для связи с КП ВВС. Такая группа боевого управления авиацией (ГБУ) при проведении боевых операций придавалась каждому мотострелковому или десантному батальону. В роты направлялись авианаводчики, находившиеся рядом с командиром мотострелкового или десантного подразделения, передвигаясь на броне БТР и БМП. Обязанности наводчика требовали постоянного внимания, хорошей ориентировки на местности, тактических способностей – от него зависела эффективность авиационной поддержки, и при мощных налетах место на КП занимал командир работавшего полка. Корректировщики, сопровождавшие войска в боевых порядках, должны были обла-

дать еще и немалой выносливостью: им приходилось волочить на себе громоздкую рацию с блоком аккумуляторов 23-килограммового веса. Для этого обычно назначались два человека, включая солдата-помощника для переноски вьюка с аккумуляторами. Иногда использовался переносной генератор с ручным приводом, известный как «солдат-мотор». В горах, экранировавших прохождение радиоволн, для обеспечения радиосвязи необходимым становилось привлечение специальных самолетов-ретрансляторов Ан-26РТ, постоянно «висевших» над местом боевых действий. За первый год войны на обеспечение управления войсками их экипажами было выполнено 620 вылетов с общим налетом 2150 часов.

Положение своих войск при штурмовке обозначалось цветными дымами сигнальных шашек, по ним же при поиске целей, руководствуясь командами с земли, определялись летчики. Применение оружия летчиками допускалось исключительно с разрешения авианаводчика, получавшего «добро» от командира сухопутной части, за которым он был закреплен. Тем самым сводилась к минимуму вероятность нанесения удара по своим, чего не удавалось избежать при самостоятельных действиях авиации. Перефразируя известное замечание о том, что «война – это слишком серьезное дело, чтобы его поручать военным», можно сказать, что и боевая авиация – это слишком грозная сила, чтобы поручать управление ею самим летчикам.



Летчики 27-го гв. иап обсуждают вылет на «спарке» МиГ-21УМ

Противник быстро оценил значение «управляющих» и старался вывести их из строя в первую очередь. Пленные моджахеды рассказывали, что их специально инструктируют по обнаружению и уничтожению авианаводчиков. Среди авиаторов офицеры боевого управления несли наибольшие потери, заслужив строки в песне:

Враг знает точно – там, где дым,

Лежит наводчик, невредим,
И силу своего огня
Он направляет на меня...

Другой тактической новинкой стало взаимодействие авиации с артиллерией – летчики наносили удар по разрывам, целя по хорошо видимым облакам пыли у цели.

Еще одним неременным условием обеспечения действий авиации стала организация поисково-спасательных работ. Сбитый экипаж должен был иметь твердую уверенность, что его не оставят в опасности. На каждом аэродроме при производстве полетов в готовности находилась пара Ми-8 службы поиска и спасения (ПСС), ожидавшая вызова. Однако такое дежурство имело тот недостаток, что до места вынужденной посадки или приземления летчика требовалось добираться некоторое время, что могло окончиться печально для оказавшихся на контролируемой противником территории. Душманы не упускали случая поквитаться с ненавистными авиаторами, да и встреча с рядовыми жителями кишлака, по которому только что прошли бомбовым ударом, не сулила ничего хорошего. Оперативность ПСС являлась первостепенным условием ее деятельности, и было немало трагических случаев, когда буквально десяток минут задержки завершался для сбитого летчика трагически. Наиболее эффективной мерой стало оказание помощи пострадавшим из положения дежурства в воздухе с вертолетным сопровождением ударной группы. Присутствие вертолетов ПСС над местом удара позволяло буквально образом тут же выхватывать с земли сбитый экипаж. За 1980 год было произведено 57 поисково-спасательных работ (вылетов было значительно больше, поскольку на подбор одного экипажа иной раз приходилось поднимать несколько вертолетных пар подряд), спасено 126 человек летного состава.

«Бис» уверенно поднимал до тонны бомб, но полную нагрузку брали лишь при работе в близлежащих районах. Обычно МиГ-21 несли зарядку, не превышавшую двух 250-кг бомб – сказывались разреженный воздух высокогорья и жара (уже при обычных для этих мест +35° С тяга двигателей Р25-300 падала на 15 %). В этих условиях при нормальном взлетном весе разбег самолета достигал 1500 м против обычных 850 м. С «пятисотками» самолет к тому же становился труден в управлении на взлете и заметно терял скороподъемность. Брать большую бомбовую нагрузку за счет сокращения заправки было рискованно – летчики предпочитали иметь навигационный запас топлива при возвращении домой. Если обнаружить аэродром все же не удавалось, инструкция предписывала взять курс на север и после полной выработки горючего катапультироваться над советской территорией.



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

Чаще всего применялись фугасные бомбы ФАБ-250 и осколочно-фугасные ОФАБ-250-270 с площадью поражения за полтора гектара, а также разовые бомбовые кассеты РБК-250 и РБК-250-275, отличавшиеся начинкой. Первая могла комплектоваться малокалиберными осколочными боеприпасами АО-2,5сч или десятикилограммовыми АО-10сч. Кассета второго образца вмещала 150 осколочных боеприпасов АО-1сч. Каждый такой боеприпас представлял собой маленькую осколочную бомбу килограммового веса с корпусом из сталистого чугуна, ломкого и дающего множество осколков с убийной силой в радиусе до 10–12 м. Сброшенная кассета срабатывала на установленной высоте, и ее содержимое выбрасывалось вышибным зарядом из обычного охотничьего дымного пороха, обеспечивая покрытие обширной зоны. Поражающие характеристики осколочных бомб такого калибра позволяли не только бороться с живой силой, но и вполне удовлетворительным образом могли быть использованы при поражении машин в душманских караванах и стрелковых позиций, обычно прикрытых камнями, сносившимися попаданием небольших бомб.

Еще большей эффективностью обладали «шарики» пятисоткилограммовой кассеты РБК-500, при раскрытии кассеты в воздухе разлетающиеся вокруг на 350–400 м. РБК-500 несла 550–560 сферических полукилограммовых бомбочек ШОАБ-0,5 со стальными шариками в качестве поражающих элементов. Малый калибр боеприпасов с лихвой компенсировался обширностью пораженной площади и проникновением повсюду сыплющейся начинки кассеты, секущей живую силу и огневые позиции ливнем убийных элементов – стальных 5,5-мм шариков, числом более сотни в каждой. На открытом месте каждая такая бомбочка обеспечивала на площади 60 м² «поражение по типу А» с полным уничтожением живой силы. Пара самолетов с РБК могла полностью накрыть кишлак, а с воздуха четко просматривалась зона поражения – очерченный пыльными клубками эллипс размером 300–

400 м. В улучшенном исполнении ШОАБ-0,5М силюминовые сферы начинялись калеными стальными шариками, прочными и прошибавшими даже преграды, обеспечивая поражение легкой техники и препятствий (к примеру, толстых ватных халатов «мишеней»).

Массово использовались неуправляемые ракеты (НАР) типа С-5 разных исполнений, запускавшиеся из универсальных блоков УБ-16-57 и УБ-32. Ракеты калибра 57 мм сочетали фугасное и осколочное действие, для чего в современных их исполнениях оснащались осколочной рубашкой в виде надетых на корпус стальных колец с надрезами, разлетающимися на сотни убойных сегментов. Против живой силы – крупных и мелких банд в местах базирования моджахедов, выючных животных в караванах – применялись также специальные ракеты С-5С со стреловидными поражающими элементами. Каждая такая ракета несла 1000 оперенных стрел размером с гвоздь, на подлете к цели выбрасываемых вперед вышибным зарядом и способных изрешетить все на 10–15 кв. м.

«Крестным отцом» нового средства поражения выступал сам Главком ВВС П.С. Кутахов, следивший за новинками вооружения и не упускавший возможности поинтересоваться эффективностью «стрелок» при реальном боевом применении. Как выяснилось, использование С-5С на самолетах оказалось даже много более результативным, чем на боевых вертолетах, у которых блоки НАР были практически повседневным оружием. Как выяснилось, такому преимуществу способствовала скорость самолетов, в разы превосходившая скорость на вертолетных полетных режимах. В итоге легкие стрелки, весившие чуть больше грамма, быстро теряли энергию и пробивную силу, оказываясь неспособными поразить цель и даже пробить одежду.

Препятствием для них выступала листва деревьев и кусты, служившие укрытием душманам. В то же время при пуске с самолета скорость выстреленной стрелки сочеталась с собственной скоростью самолета, кинетическая энергия оказывалась в несколько раз выше, как и превосходящее поражающее действие, которого хватало даже для пробития ветвей и досок строений.

При стрельбе НАР немалое воздействие на противника оказывал сам вид залпа десятков ракет, после которого цель исчезала в сплошных разрывах. Другим распространенным видом оружия были крупнокалиберные 240-мм НАР С-24, большая дальность пуска которых позволяла летчикам увереннее чувствовать себя в стесненных для маневра горных распадах во время выхода из атаки. 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. По своей эффективности боевая часть С-24 не уступала тяжелому снаряду и давала при разрыве до 4000 крупных осколков, поражавших противника на 300–400 м.



Разгон МиГ-21бис на форсаже над Баграмским аэродромом

При уничтожении «крепких орешков» типа скальных укрытий и пещер, служивших душманам надежными убежищами и складами, наилучшие результаты давали толстостенные бомбы ФАБ-250тс и особенно ФАБ-500тс, имевшие прочный литой корпус (обычными фугасками поразить пещеру можно было лишь при попадании в малозаметное устье, а взрывы на поверхности давали только выбоины). Такой боеприпас с цельным корпусом из качественной стали и литой головной частью двадцатисантиметровой толщины обладал лучшим проникающим действием, при котором мощь взрыва не расходовалась впустую на поверхности, а давала растрескивания в глубине, вызывая обрушения и обвалы сводов. Толстостенная бомба, пробивая скалу и разрываясь в толще камня, вызывала обвалы и обрушивание сводов пещер. Такие боеприпасы широко применялись при «закрытии» базы в горном массиве Луркох в провинции Фарах в январе 1981 года, в Черных горах в сентябре того же года, где душманы пытались перерезать дорогу на Кандагар, и в других местах. Чаще всего, однако, выбор боеприпасов определялся их наличием на складах из-за трудностей с подвозом. Случалось, запасы исчерпывались настолько, что командование урезало норму до минимума, заставляя летчиков брать не больше одной бомбы за раз (такое положение, в частности, сложилось на аэродромах к концу лета 1983 года).

Всегда МиГ-21бис несли полный боекомплект к пушке. Первое время летчики использовали пушечный огонь весьма часто, возвращаясь с задания с пустыми патронными ящиками. Со временем, когда противодействие ПВО стало более ощутимым, пушка утратила значение – ее использование требовало малых высот и небольших дальностей. При стрельбе с наиболее выгодного по условиям прицельной стрельбы пологого пикирования огонь следовало открывать с расстояния менее 1500 м, выводя самолет на высоте 300–400 м, в самой густоте зенитного огня. На смену такой тактике пришло по возможности более динамичное

пилотирование и темп при нанесении удара, наносившегося с высоты на скорости и с энергичным выводом из атаки и зоны зенитного огня.



Редкий случай взгляда со стороны противника: атаку МиГ-21 запечатлел западный журналист, пробравшийся в Афганистан и побывавший в стане моджахедов

При подобных действиях куда более выгодными были бомбы и при необходимости НАР. Другой причиной сведения к минимуму использования бортовой пушки являлась хлопотность ее снаряжения: для подготовки пушки требовалось произвести ее чистку с полной разборкой после предыдущей стрельбы, снимая для этого с самолета, с помощью специальной машинки набить ленту 200 патронами и уложить ее в рукава пушечной установки в фюзеляже, предварительно подготовив патроны, каждый из которых после вскрытия цинка следовало тщательно протереть и затем проверить их укладку в звеньях ленты без выступаний и перекосов. Все это отнимало много времени и сил, из-за чего на первое место выступали наиболее несложные варианты вооружения – подвесить бомбы и набить блоки НАР можно было намного скорее и без специальных приспособлений, к тому же этим могли заниматься даже неспециалисты, техники и солдаты. Благодаря хорошим навыкам эскадрилью при подвеске бомб удавалось полностью подготовить всего за 25–30 минут. Однако и после утраты пушкой значимости при выполнении основного задания истребители в обязательном порядке снаряжались патронами: пушка оставалась своего рода «личным оружием» летчика, которое могло пригодиться по израсходовании подвесок.

Всего за первый год войны ВВС 40-й армии было выполнено 72 000 боевых вылетов с общим налетом 83 000 часов, в том числе на малых и предельно малых высотах – 59 716 часов, на средних и больших высотах – 12 117 часов и в стратосфере – 33 часа (последние выполнялись истребителями по курсу боевой подготовки, требовавшему сохранения летчи-

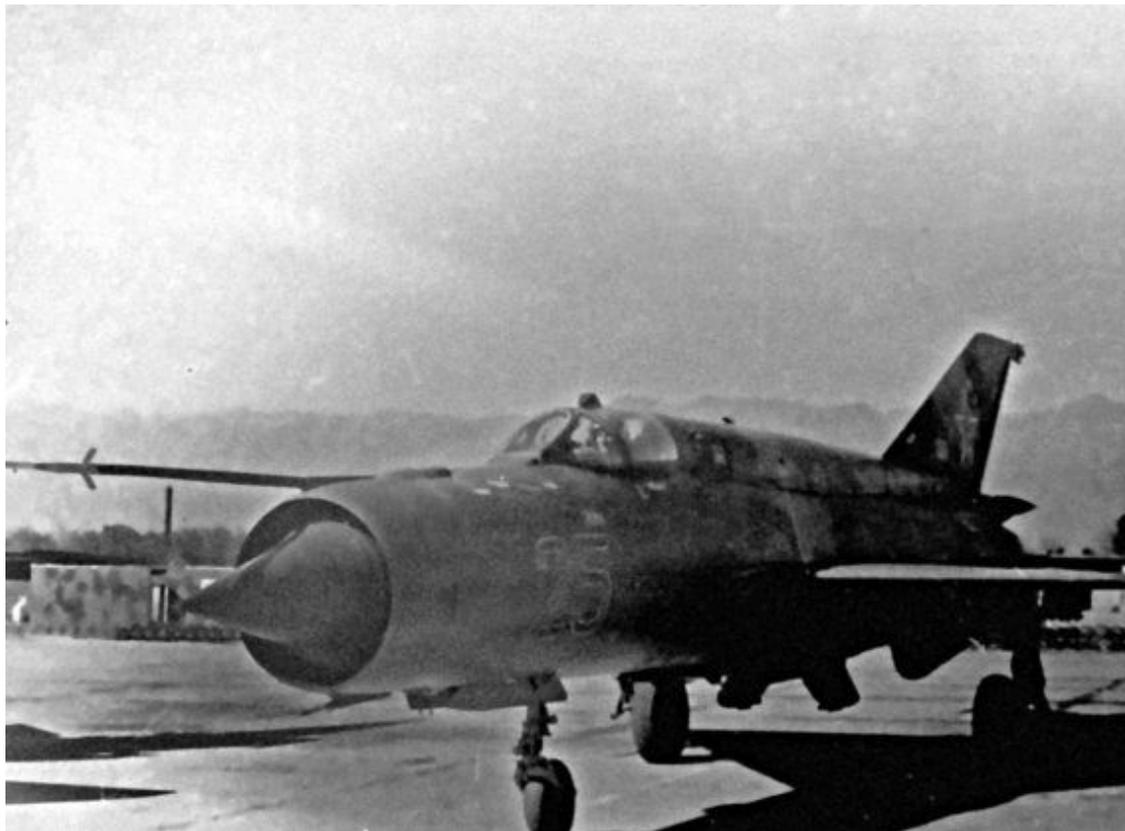
ками навыков, без соответствующих упражнений не присваивалась следующая ступень квалификации). Было произведено 7810 бомбометаний. Расход боеприпасов составил 12 639 фугасных и осколочно-фугасных бомб, 1847 разовых бомбовых кассет разных типов, 242 бетонобойных бомбы, 452 зажигательных бака и бомбы, 40 объемно-детонирующих бомб и 1045 осветительных бомб. Преобладающим образом использовались осколочно-фугасные бомбы ОФАБ-250-270 (36 % общего числа бомбардировочных средств поражения) и ОФАБ-100-120 (14 % всех израсходованных). Реактивных снарядов всех типов (С-5, С-8, С-24 и С-25) выработали 634 862 штуки. Если по вышеприведенным средствам поражения не представляется возможным указать, какую долю из общего числа использовали истребители, то в отношении пушечного вооружения в отчетности можно привести конкретные цифры. Патронов к пушкам ГШ-23Л на МиГ-21бис израсходовано было за год 290 439 (почти 1500 полных боекомплектов или по 60 боекомплектов на самолет). Такой расход пушечных боеприпасов истребителями ВВС 40-й армии более чем в 20 раз превышал расход патронов истребителями-бомбардировщиками Су-17 (!).

Афганские истребители летали на МиГ-21МФ и МиГ-21бис, входивших в состав 322-го истребительного полка. К весне 1980 года в Мазари-Шарифе находились также 50 истребителей МиГ-17Ф/ПФ, использовавшиеся для штурмовки и учебных целей. В технике пилотирования многие из них не уступали советским летчикам, и причина этого крылась отнюдь не в глубокой «идейной убежденности» и революционных настроениях. Афганские пилоты большей частью были выходцами из знатных пуштунских и таджикских родов, чувствовали себя в воздухе раскованно и мало обращали внимания на всевозможные наставления и ограничения, излюбленные в наших ВВС. При этом, однако, их боеспособность нельзя было назвать высокой – летали афганцы от силы один-два дня в неделю, с обязательным предписанным Кораном выходным по пятницам. Выполнением боевых задач они себя особо не утруждали, считая бомбовую нагрузку из пары «соток» вполне достаточной (да и те часто ложились в стороне от цели).



Последние замечания перед вылетом. 145-й иап, Баграм, зима 1983 года

Случалось, из взрывателей бомб оружейники забывали вынуть чеки, превращая их в бесполезный груз. Штаб 40-й армии отмечал: «В самостоятельных действиях у афганцев пропадает желание воевать», и, 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. Выполняя перелет из Кандагара в Шинданд на МиГ-21бис, его самолет был сбит ДШК. Летчик смог катапультироваться, однако при попытке врагов взять его в плен погиб в бою на земле.



МиГ-21бис из состава 145-го кап вырывается на взлет

Подготовка машин союзников оставляла желать лучшего, а при малейшем повреждении самолеты даже не пытались восстанавливать, пуская на запчасти, а то и просто разворовывая. Достопримечательностью Шиндандского аэродрома долгое время был «промазавший» при посадке самолет, хвост которого торчал из пролома в стенке местного КП, со второго этажа которого как ни в чем не бывало продолжали разноситься команды. ВВС ДРА теряли в 3–4 раза больше машин, чем советские части, – получение дармовой техники из СССР было гарантировано. Впрочем, о судьбе поставок ни у кого не было иллюзий, и среди этих самолетов попадались успешные повоевать отремонтированные машины, еще хранившие на бортах звездочки – отметки о боевых вылетах.



Подвеска бомбы ФАБ-500М54 под крылом МиГ-21бис

Основная тяжесть боевой работы оставалась на советских авиаторах, не знавших ни выходных, ни праздников. За год пребывания в ДРА они успевали налетать 2,5–3 нормы «мирного времени», при этом на отдельных самолетах выполнялось 450–470 вылетов. За 1984 год на долю истребительной авиации приходилось 28 % от общего числа БШУ и 6 % всех разведрейдов. Интенсивность боевой работы летчиков-истребителей была на треть выше, чем в истребительно-бомбардировочной авиации, и опережала даже штурмовиков, уступая по напряженности только экипажу вертолетов. Со временем еще больше возросшая нагрузка заставила комплектовать полки вторым составом летчиков и техников из других частей. Это позволяло приобрести боевой опыт большему числу авиаторов и по возможности удержать нагрузку на людей в допустимых пределах (хотя и при этом каждый рабочий день, начинавшийся еще до восхода солнца, длился 12–14 часов, а полк успевал «переработать» 15, 20, а то 30 тонн бомб, и «допустимые пределы» сводились к тому, что люди все же не падали от усталости).

Хотя многие вылеты приходилось выполнять на пределе возможности техники, 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.



Летчики звена 927-го иап. Слева направо – начштаба эскадрильи майор В.А. Скворцов, замкомэска майор А.Н. Глоба, заместитель командира полка майор Н.Г. Карев и командир звена майор В.В. Скворцов

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. Неприятности доставлял вечно задувавший ветер, приносящий на полосу камни, которыми полосовало пневматики.

Интенсивная эксплуатация все же не могла не сказаться на состоянии техники – из-за недостатка времени регламентные работы выполнялись на скорую руку (привычно записывая «...в полном объеме»), ремонтировать и латать самолеты приходилось на месте. После года работы на них накапливались многочисленные дефекты, был полностью «выбит» ресурс, и по возвращении в СССР истребители приходилось отправлять в капитальный ремонт. Подтверждением были и данные отчетности: аварии по небоевым причинам в тяжелых условиях работы не уступали, а часто и превосходили потери от огня противника.



Летчики дежурного звена 927-го иап.

Второй справа – комэск майор Альфред Кравченко. Шинданд, осень 1983 года

Первое время противодействие ПВО противника было незначительным. Душманы располагали лишь стрелковым оружием, тактической подготовки не имели, а стрельба по воздушной цели требовала выучки. Пленные рассказывали, что преимущественным образом практикуется «китайский метод», когда весь отряд открывает огонь из автоматов, целя перед пролетающим самолетом в надежде, что тот налетит на завесу летящих куда попало пуль. В 115-м иап время от времени самолеты приходили с пробоинами, однажды после попадания в радиоотсек пули ДШК перед кабиной летчика были перебиты электрожгуты и короткое замыкание разгорелось в пожар, которым выжгло часть отсека и аппаратуры. Тем не менее, самолет смог вернуться и сесть, после ремонта вернувшись в строй. 22 января

1980 года истребитель в полете подвергся обстрелу, повредившему двигатель. Пулевыми попаданиями помяло лопасти компрессора, получившие множественные забоины и вырывы материала размером в палец. Тем не менее двигатель продолжал работать и буквально дотянул машину до аэродрома. При вылете 26 августа 1980 года МиГ-21бис летчик почувствовал удар в нижней части самолета. На вернувшемся истребителе насчитали семь осколочных пробоин, некоторые размером в кулак, снесены были антенны ответчика и испещрены забоинами четыре первые ступени компрессора двигателя.

1 августа 1980 года не вернулся с задания МиГ-21бис старшего лейтенанта Виктора Чешенко. В составе группы он выполнял вылет по целям у Джабаль-Уссарадж. О произошедшем рассказывали участники вылета: «Это произошло совсем рядом с аэродромом Баграм, перед входом в Панджшерское ущелье. Удар наносили двумя звеньями.



На плакатном 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

Пара, где Чешенко был ведущий, а Иван Черненко – ведомый, была второй парой в звене. У них была зарядка по два С-24 и по две бомбы ОФАБ-250-270. Второе звено стояло выше, над ними в ожидании своей очереди на заход. При заходе для работы снарядами С-24 Иван Черненко отпустил вперед ведущего, увеличив дистанцию, чтобы самому лучше прицелиться для более надежного поражения цели. После вывода из атаки он не обнаружил ведущего. Несколько раз ведомый запрашивал ведущего, Чешенко не отвечал. Сначала он говорил настойчиво, а потом, догадавшись, все более упавшим голосом. Ни в коем случае при работе нельзя распускать пару, ведущий и ведомый – это единое целое, вместе они действуют и прикрывают друг друга, этому учат в первую очередь. Не нами и не на афганской войне это было открыто, и такими истинами пренебрегать нельзя.

Командир второго звена, находившегося выше, майор Андрей Тихонов, впоследствии рассказывал – увидел сильный взрыв на земле с яркой вспышкой и подумал, что попали в склад с боеприпасами. Тут и руководитель полетов подполковник Хохлов объявил, что Чешенко на экранах не наблюдает, и дал команду «вертушкам» ПСС подниматься в воздух. Самолеты группы к этому времени стали садиться, но машины Чешенко не было. Остальные ходили кругами над местом удара, ждали вестей от «вертушек», надеясь на чудо.

Вертолеты вышли к месту, чтобы выяснить обстановку и подобрать остатки самолета и попытаться отыскать летчика. Там их встретили сильнейшим огнем, палили со склонов гор изо всего, что может стрелять. Вертолетчикам пришлось сначала обрабатывать НУРСами их позиции и только после этого высаживать десантников. Тем удалось взять одного «духа» и собрать остатки самолета (что смогли подобрать). На базе уже осмотрели обломки и обнаружили по накладному баку на уровне кабины летчика по всей длине от кабины до киля пулевые пробоины. По всей видимости, полоснула автоматная или пулеметная очередь и

летчик был убит в кабине в момент вывода из атаки. Это подтвердил и пленный, рассказавший, что стреляли все сразу, чтоб создать стену огня, когда самолет снижается – так есть вероятность попасть и сбить.

Прощания с погибшим никакого не было, отправили его на транспортнике домой, и все. Мы спрашивали у замполита, почему так не по-людски поступили, он ответил – мол, принято решение не деморализовывать летчиков, чтоб страха летать не возникало. Конечно, все были подавлены гибелью боевого друга и товарища, но все считали, что погибшего в боевом вылете летчика следует провожать почетно, со всеми полагающимися почестями и салютом. Ему тогда только 25 лет исполнилось, уже в Афганистане».

Тремя месяцами спустя, 12 ноября 1980 года, при нанесении удара в районе Файзабада был сбит самолет начальника штаба эскадрильи капитана Алексея Проказина. Налет выполнялся составом эскадрильи с боевой зарядкой по две бомбы йФАВ-250-270 и парой подкрыльевых подвесных топливных баков емкостью по 490 л. Целеуказание обеспечивали вертолеты, пусками НАР обозначившие цели. Они же предупредили, что в районе цели работает ДШК. Ведущий комэск майор В. Федченко принял решение сначала атаковать одиночно, чтобы вертолетчики по разрывам его бомб подкорректировали удар для остальных. Шедший его ведомым Проказин следом пошел в пикирование, из которого его МиГ-21бис уже не вышел. На крутом снижении его самолет потерял управление, и ведущий услышал только: «В штопоре! Катап...» Летчик успел покинуть самолет – с соседних машин ясно видели, как от МиГа отделилось кресло и слетевший фонарь. Почти сразу над горами раскрылся парашют. Остальные летчики группы стали снижаться, чтобы прикрыть Проказина.



Обломки самолетов дежурного звена 927-го иап после душманского обстрела. Баграм, май 1984 года

Вертолетчикам, направившимся спасать летчика, пришлось непросто – высота склона, на котором он приземлился, была за 3500 м, и разреженный воздух не держал Ми-8, несущих свойств которого не хватало для того, чтобы удержать и посадить машину. Кое-как с очередного захода минут через 15 удалось сесть и подобрать Проказина. Сам он уже дома рас-

сказывал: «После катапультирования почти сразу приземлился. Склон был крутой, я пока- тился вниз и зацепился за камни, запутавшись в стропях и повиснув вниз головой. Слышал стрельбу – рядом палили душманы. Стал энергично выпутываться, освободившись от рем- ней привязной системы. Затем полез вверх по склону, сообразив, что иначе меня не заметят внизу. Вспомнил про автомат, но его на ремне не оказалось. Увидел, что ниже кружат верто- леты, работающие по «духам», а на вершине пытается сесть еще один, а другой его приккры- вает. Стал карабкаться еще энергичнее, выбираясь к месту, где пыталась сесть «вертушка».



Самолет дежурного звена 927-го иап после обстрела «духов».
Баграм, май 1984 года

Сердце бешено колотилось, воздуха не хватало, думал – сердце вовсе выскочит из груди. Посрывал ногти, пока лез вверх по камням. Когда вертолет все-таки сел, откуда только силы взялись – побежал к нему, размахивая сумкой. Повезло очень, шансов не было прак- тически никаких, но все же удалось выбраться. А вертолетчика этого потом встречал – его представляли к Герою, но ничего он так и не получил, хоть и имел больше всех в полку боевых вылетов».

Причиной потери самолета Проказина могло стать его поражение вражеским зенит- ным огнем или, судя по поведению машины и первому докладу самого летчика, более веро- ятная утрата управляемости на пикировании. Задача отнюдь не являлась простой и требо- вала хорошей подготовки летчика и техники выполнения: на высоте ввод в пикирование следовало выполнять энергично, со включением форсажа и перегрузкой для сокращения потери высоты на выводе. Самолет на пикировании разогнался до скорости звука, критич- ной при нахождении под крылом подвесных баков и полутонны бомб, вместе тянувших за полторы тонны. Нагрузка на крыло была повышенной, и страдала аэродинамика, что в тран- сзвуковом диапазоне на выводе могло привести к «подхвату» и забросу перегрузки с потерей управления. Разбор происшествия проводил заместитель командующего ВВС 40-й армии генерал-майор Шпак, но все участники вылета утверждали, что самолет был сбит.

С усилением ПВО моджахедов самолеты все чаще натывались на зенитный огонь. По сообщениям летчиков, горы буквально искрили «сваркой», особенно возле баз и опорных пунктов, прикрытых 12,7-мм пулеметами ДШК, обычно отбитыми у правительственных частей или китайского производства, и 14,5-мм зенитными горными установками ЗГУ с дальностью поражения до 2000 м. В 1985 году на их долю приходилось 62,5 % всех боевых повреждений самолетов. Основными причинами потерь командование ВВС признавало недостатки в планировании операций и недостаточный учет ПВО противника.



Афганский МиГ-21ПФМ на аэродроме Баграма

Чтобы застать моджахедов врасплох и не дать организовать огонь, поначалу практиковались атаки со сверхмалых высот (до 50–60 м). Однако эта тактика, выработанная для европейского ТВД, не встретила энтузиазма среди летчиков, так как в условиях сложного рельефа в таких полетах на малой высоте приходилось уменьшать скорость, а при снижении в межгорья велик был риск нарваться на засаду или попасть под огонь сверху. Практичнее стало прокладывание безопасных «обходных» маршрутов, выход к цели с направлений, не прикрытых ПВО, уход на безопасные высоты.



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

Помимо этого, начали применять «активные меры» – выделять специальные группы для подавления ПВО. Борьба с зенитными средствами оказалась небезопасной – уничтожить позицию можно было только прямым попаданием, иначе на смену «выбитому» расчету тут же приходил следующий, и огонь возобновлялся (иногда один за другим сменялись 2–3 стрелка). Нередко противник оборудовал рядом несколько зенитных точек, разнесенных по высоте, и самолет, атаковавший одну из них, попадал под огонь соседних. К тому же их точное положение не всегда вскрывалось заранее, и разведывательная информация зачастую ограничивалась сведениями об ожидаемом наличии в районе удара зенитных точек. Чтобы сократить время пребывания под обстрелом, удар следовало наносить на большой скорости, не ниже 950-1000 км/ч, и для этого чаще всего выделялись истребители, вооруженные НАР или РБК с шариковым или осколочным снаряжением. В МиГ-21, стремительный и меньший по размерам, чем Су-17, нелегко было попасть. За скорость и маневренность, «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». При этом тактика истребителей имела свои особенности: 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.



Разведчик МиГ-21Р над Гиндукушем. Самолет несет пару подвесных баков и разведывательный контейнер с фотоаппаратурой

Для защиты от появившихся у противника современных зенитных средств – ПЗРК с ракетами, реагирующими на тепло самолетных двигателей, МиГ-21бис были доработаны с установкой кассет АСО-2В с тепловыми ловушками. Эти кассеты подвешивались на места крепления стартовых ускорителей в нижней части фюзеляжа. Снаряжались кассеты несколькими десятками пиропатронов ППИ-26, которые при отстреле разгорались, высокой температурой отвлекая на себя головки самонаведения ракет, те уходили на ловушки и разрывались в стороне.

Расчисткой местности от очагов зенитного огня сопровождалась не только авиационные налеты, но и высадка вертолетных десантов. Типовое построение удара по укрепленному значимому объекту могло предусматривать включение нескольких групп с определенным назначением. Последовательным образом они производили обработку цели. Первой обрабатывала объект атаки группа подавления ПВО из пары или звена МиГ-21, наносивших удар по объекту и склонам гор по обеим сторонам намеченного боевого курса основной группы с использованием РБК с осколочным снаряжением и блоков со снарядами типа С-5. Следом перед самым подходом ударной группы пара вертолетов Ми-8 обозначала цель бомбами или НАР, поднимавшими хорошо заметные облака пыли. На их борт часто брали наводчиков из местных жителей, сотрудничавших с армией (такие услуги, понятным образом, соответственно оплачивались). В роли целеуказателей могла выступать пара самолетов из состава ударной группы. Сам удар по цели наносился силами одного-двух звеньев МиГ-21 с боевой зарядкой соответственно задаче и характеру цели. По окончании налета непременно осуществлялся объективный контроль для выявления результатов, характера поражения цели и решения о необходимости повторного удара. Так, в крупной операции, проводившейся в январе 1982 года в районе города Дарзаб, целью которой было уничтожение банд в приграничных с СССР районах, для борьбы с ПВО использовали 12 истребителей МиГ-21бис, которые несли РБК-250-275 с осколочной «начинкой».



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

Боевая работа 115-го иап в составе ВВС 40-й армии продолжалась до 12 июня 1981 года, когда полк был сменен другой частью, также привлеченной из южных округов. Эстафету принял 27-й гвардейский Выборгский Краснознаменный истребительный авиаполк, базировавшийся в городке Уч-Арал на юго-востоке Казахстана, граничащем с Китаем, куда полк был переброшен в начале 70-х для укрепления напряженной тогда китайской границы. 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.

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. Особенно большую нагрузку несли учебно-боевые МиГ-21 УС/УМ. Помимо тренировок, «спарки», использовались в вывозных полетах, в которых летчики знакомились с районом боевых действий, для ведения разведки и целеуказания (место инструктора при этом занимал опытный летчик или штурман, хорошо знавший местность, а лишняя пара глаз способствовала поиску цели). С помощью «спарок» осуществляли руководство, когда над местом удара «висел» кто-либо из штаба ВВС, и последующий контроль результатов налетов.

27-м полком командовал полковник Виктор Севастьянович Кот – будущий командующий фронтовой авиацией, за боевую работу в Афганистане удостоенный звания Героя Советского Союза. Командиром 1-й эскадрильи, направленной в Кандагар, был подполковник В. Веропотвельян, 2-й эскадрильи, размещенной вместе со штабом и группой руководства полка в Баграме, – подполковник К. Рыбников. Для ознакомления с особенностями боевого применения, местами будущей боевой работы и местной спецификой летчики в течение нескольких дней летали в группе со сменяемым составом 115-го полка. Уже в первых боевых вылетах новички получили представление о сложности обстановки, встретив серьез-

ное сопротивление ПВО душманов. В одном из совместных боевых вылетов 9 июня 1981 года один из МиГ-21бис уч-аральского полка попал под автоматный огонь, привезя массу пробоин. Пулями были пробиты щитки передней стойки, перебита тяга на основной стойке шасси, разрушены трубопроводы гидравлики и перебиты несколько электропроводов и деталей электроарматуры. Самолет в течение нескольких дней был введен в строй. Возвращением с разбитой гидравликой завершился и вылет начальника штаба полка полковника Ю.С. Шурова 27 июня, на котором при нанесении БШУ по крепости под Гардезом на юге от Баграма пуля ДШК разнесла арматуру управления конусом воздухозаборника.



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

Едва не завершился аварией вылет капитана В.А. Семенова, забывшего перед выруливанием закрыть и загерметизировать фонарь (из-за жары летчик открывал его, проветривая кабину в ожидании «добра» на запуск). Фонарь стал открываться при разбеге, отсасываемый воздухом по мере набора скорости. Летчик пытался удержать его, перехватив управление другой рукой, но тут же осознал безнадежность этих попыток (недавно при аналогичных обстоятельствах погиб в потерявшем управление самолете летчик другого истребительного полка). Прекратив взлет, он выпустил тормозной парашют и намертво зажал тормоза колес. Парашют на скорости сразу оторвало, пневматики лопнули при резком торможении, и самолет вынесло с полосы. Бороздя землю, истребитель потерял подвесной бак и блок УБ-16-57,

набитый реактивными снарядами. Досталось и шедшему ведомым лейтенанту В. Реберко, самолет которого разбежался по полосе, усеянной обломками колесных дисков и резиной разлетевшихся пневматиков.

При вылете 29 апреля 1982 года зажигательная пуля ДШК попала в правый крыльевой бак, вызвав взрыв паров керосина. Бак выдержал удар, но обшивку вспучило, и крыло необходимо было менять целиком. Перегонять поврежденную машину на ремонтное предприятие не решились и пришлось восстанавливать самолет в полевых условиях. Новую консоль потребовалось заказывать на заводе, а затем подгонять на самолет, что заняло месяц.

Список боевых повреждений самолетов 27-го полка включал даже повреждения от противопехотных мин, которыми на той же неделе, 26 апреля 1982 года, была обстреляна стоянка Баграмского аэродрома. Осколками мин были пробиты конус одного из истребителей и разбито лобовое стекло фонаря. Щербины глубиной в палец в нескольких местах изувечили бронестекло, которое пришлось менять.



Фотопланшет с изображением цели в «зеленой зоне»

Уже на второй неделе боевой работы полк понес потерю: в боевом вылете 15 июня 1981 года в районе ущелья Тора-Бора в провинции Нангархар огнем ДШК была сбита «спарка» с экипажем майора Виктора Московчука и капитана Михаила Корчинского. Самолет вылетел для контроля результатов удара других истребителей, выполнявших налет на опорный пункт в кишлаке. При проходе над целью летчики снизились для лучшей видимости, и «спарка» была обстреляна стоявшим на крыше одного из домов ДШК. Спасательная группа не смогла подойти к месту падения самолета из-за плотного огня с земли. Позже все-таки удалось подобрать обломки самолета, по которым установили, что летевший во второй кабине Московчук был убит еще в воздухе, о чем говорили пулевые пробоины в заднем фонаре и пятна

крови. Корчинскому удалось катапультироваться, после чего он три дня прятался от «духов» в горах, но все же попал в плен и переправлен в Пакистан. Обращение тамошних военных было на удивление уважительным, и позднее летчика вернули советским представителям. По возвращении он месяц восстанавливался в госпитале, однако на истребителях больше не летал, продолжив службу в транспортной авиации на Ан-26.

Тело Московчука так и не было найдено, из-за чего он остался считающимся пропавшим без вести. Однополчане не раз поднимали вопрос о признании его погибшим при выполнении боевого задания, однако в верхах даже спустя годы так и не сочли доводы убедительными для посмертного отдания почестей летчику.

Тем же летом 1981 года был сбит самолет комэска В. Веропотвельяна, шедшего ведущим группы из двух звеньев. После остановки загоревшегося двигателя на взлете летчику пришлось катапультироваться, на месте приземления его прикрыли огнем с других самолетов эскадрильи, и подоспевший Ми-8 подобрал летчика.

Уже перед выводом полка домой он понес еще одну утрату. 27 мая 1982 года в ходе удара по цели у селения Авунд был сбит МиГ-21бис капитана Андрея Срибного. Уже на выходе из атаки ведущий пары майор А. Железов взглянул в перископ своего самолета и увидел позади вспышку взрыва. Истребитель Срибного взорвался в воздухе – по всей вероятности, зенитный огонь задел подвешенную бомбу.

В середине июня 1982 года на смену 27-му иап прибыл 145-й истребительный полк. 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. Причины имели простое объяснение – войне конца не предвиделось, а в южных округах истребительных частей насчитывалось всего ничего, и, руководствуясь прежней методикой отбора, пришлось бы посылать их в Афганистан по второму разу.



Результаты удара звена МиГ-21 из состава 927-го иап 30 октября 1983 года. Хорошо видны следы прямых попаданий «пятисоток» в дувалы

Очередники были определены еще год назад: в соответствии с директивой Генштаба № 312/4/00239 от 17 апреля 1981 года группе двухэскадрильного состава 145-го иап надлежало 1 июня 1982 года убыть «в распоряжение командующего ВВС ТуркВО». Загодя намеченная замена, с учетом имевшихся примеров недостаточной выучки авиаторов и сложности начального периода боевой деятельности, была призвана наладить подготовку к боевой работе в предстоящий более чем достаточный срок. 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, 1-й эскадрилей командовал Николай Блинов, 2-й – подполковник Владимир Логачев. Перелет занял несколько дней с пятью промежуточными посадками. Уроки Афганистана были должным образом учтены: прибыв в Кокайты, группа задержалась для акклиматизации к жаркому климату и прохождения тренажей перед началом боевой деятельности. Правда, начальство как-то не додумало, что запланированные смены истребителей приходились на летнее время года, самое неблагоприятное для акклиматизации, когда перемена окружающей обстановки на иссушающую жару буквально выбивала людей из привычного ритма. Летчики несколько раз слетали по маршруту для представления об ориентировании над горно-пустынной местностью, отработали на полигоне бомбометание и стрельбы реактивными снарядами.

16-17 июня 1982 года группа перелетела в Афганистан. 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. Для выполнения истребительных задач при сопровождении ударных групп и патрулировании приграничных районов МиГ-21бис оснащались ракетами воздушного боя – обычно по четыре ракеты Р-13М или две Р-13М и две Р-60. Могло использоваться сочетание вооружения из двух Р-13М и пары бомб или РБК-250, чтобы при необходимости имелась возможность поддержать ударную группу, атаковав выявленные огневые точки и очаги ПВО.

Должная подготовка позволила сократить боевые повреждения и потери до минимума. Потерь летного состава в полку не было. За все время пребывания в Афганистане 145-й иап лишился только одного МиГ-21бис замполита 1-й эскадрильи майора Григория Шаповала, сбитого у Баграма 18 августа 1982 года и успешно катапультировавшегося. Летом 1982 года крайне обострилось положение у Кандагарского аэродрома, где противник оседлал прилегающие дороги и часто обстреливал стоянки (как шутили сами авиаторы, «духи» вводят новичков в строй»). Колоннам с горючим и боеприпасами для снабжения авиабазы приходилось идти в обход душманских засад, на подходах к базе сворачивая с шоссе в пески и пробираясь к аэродрому окольными путями. При минометных налетах и обстрелах реактивными снарядами получили ранения несколько механиков и водителей. При обстреле 24 июля пулеметным огнем был серьезно поврежден МиГ-21бис, у которого множественными пробоинами был прошит фюзеляжный топливный бак, вырваны лючки по фюзеляжу, пулями порван силовой набор, шпангоуты и стрингеры. На самолете пришлось латать рваные панели фюзеляжа, заклеивать пробитый гермоотсек прорезиненной тканью (для чего использовали обычный клей БФ-8) и целиком менять мягкий топливный бак. Тремя днями спустя еще один истребитель при обстреле аэродрома получил пулевые пробоины. Автоматными пулями пробито накладной топливный бак в гаргроте у самой заливной горловины. Дыру заделали пистоном, посаженным на клею, и к концу дня самолет был возвращен в строй.



Летчики 263-й разведэскадрильи после успешного боевого вылета.
Слева направо – майоры А. Сысоев, В. Поборцев и О. Яассон. Август 1982 года

145-й полк пробыл в Афганистане ровно 13 месяцев. Полк покинул ДРА 17 июля 1983 года, в течение всего двух дней выполнив обратный перелет и уже 18 июля прибыв домой в Ивано-Франковск.

Очередность принял 927-й Кёнигсбергский ордена Александра Невского Краснознаменный истребительный авиационный полк из Березы в Белоруссии (аэродром Осовцы) из состава ВВС Белорусского военного округа. Командовал полком полковник П.П. Тарасевич. В Афганистан перебазировались 28 истребителей МиГ-21бис и четыре «спарки» МиГ-21УМ. По прибытии на аэродром Кокайты 15 июня 1983 года полк в течение десяти дней занимался боевой подготовкой. Перелет на афганские аэродромы состоялся 25 июня. Размещение производилось по уже устоявшейся схеме на трех аэродромах: основной базой служил Баграм, остальные истребители работали с аэродромов Кандагара и Шинданда. В течение четырех дней летчики выполняли совместные полеты с коллегами из сменяемого 145-го иап, принимая зоны боевой работы.

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. По воспоминаниям летчиков, летали практически каждодневно и единственным исключением стало 1 января 1984 года, и то по той причине, что аэродром Баграма завалило снегом (правда, уже к вечеру он стаял, и вылеты возобновились). Распорядок тоже был очень плотным: при плановой работе подъем в три утра, после завтрака выезд на аэродром и получение предполетных указаний. Самолеты готовились к вылету, включая подвеску боеприпасов, уже с вечера, и в 4.30-4.40 с рассветом следовал первый вылет. К пяти утра самолеты находились над целью, нанося первый удар. По возвращении самолеты гото-

вили к повторному вылету, заправляя, снаряжая вооружением, обслуживая по всем системам и устраняя отмеченные замечания после полета. Обычными были три-четыре вылета за смену. Днем, с наступлением полуденной жары, обычно следовал перерыв. Под вечер командир ставил задачу на следующий день, описывая цели и вероятное зенитное противодействие, назначались время удара, наряд сил и боевая зарядка самолетов.

С учетом неблагоприятных особенностей обстановки, высоких температур, превышения аэродромов базирования с разреженностью воздуха, сказывающихся на несущих свойствах машин, взлетном весе, заправке топливом, сокращении тактического радиуса самолетов и времени их нахождения в районе цели боевая зарядка, по возможности, назначалась пониженной против предусмотренной «домашними» наставлениями. Соответственно требовался увеличенный наряд сил для надежного поражения цели. Так, для нанесения удара по типовому объекту – крепости предусматривалось выделение двух звеньев МиГ-21 – шести с подвеской двух фугасных бомб ФАБ-500 и пары с подвеской двух реактивных снарядов С-24. Отдельный дом в кишлаке, представлявший собой размерное строение с толстостенными дувалами, требовал нанесения удара 8-10 самолетами; шесть из них несли по четыре бомбы ОФАБ-250-270, и еще четыре – по два снаряда С-24. Даже задача уничтожения укрепленной огневой точки в горах делала необходимым вылет эскадрильи, у которой восемь МиГ-21 несли снаряды С-24 и звено – блоки с ракетами типа С-5. При действиях по крупным караванам назначались два звена истребителей: первое атаковало осколочно-фугасными бомбами, по четыре ОФАБ-250-270 на самолете, следующее наносило ракетный удар, используя полный вариант подвески блоков из пары УБ-32 и двух УБ-16-57².



² Использование разнотипных блоков разной вместимости, двух УБ-32 на внутренних подкрыльевых узлах и двух меньших УБ-16-57 на внешних держателях, было оговорено регламентом по эксплуатации МиГ-21бис ввиду влияния таких подвесок на летные характеристики самолета.

Афганский МиГ-21бис заходит на посадку

На удар по отряду противника на открытой местности считалось необходимым отправлять два звена МиГ-21 с зарядкой ракетами типа С-5 на шести машинах и двумя бомбовыми кассетами с осколочным снаряжением на двух истребителях. Если же целью выступала живая сила, находящаяся в ущелье, где применение реактивных снарядов было затруднено из-за сложности подходов, потребный наряд сил возрастал почти вдвое с соответствующим вооружением, включая шесть самолетов с ОФАБ-250-270 (по четыре бомбы на каждом) и четыре истребителя с зарядкой объемно-детонирующими бомбами ОДАБ-500, особо эффективными в горных теснинах.

Налет истребителей 927-го иап составил 12 000 часов с выполнением примерно 10 000 боевых вылетов. Средний налет на самолет равнялся 400 часам, на летчика приходилось от 250 до 400 часов. За время пребывания в Афганистане было израсходовано 16 000 авиабомб разных типов калибра 250 и 500 кг, 1800 реактивных снарядов С-24 и 250 000 патронов к пушкам ГШ-23.

Особенно напряженными были майские дни 1984 года, когда в ходе проведения Панджшерской операции у некоторых летчиков налет составил до 70 часов за месяц с выполнением 150 боевых вылетов, что равнялось годичному налету дома. Об одном из боевых вылетов в Панджшере в канун операции рассказывал капитан Алексей Гордюк: «В районе Чаугани большая колонна из Союза в направлении на Саланг только вошла в горы, где-то пару километров после равнины, и там была атакована «духами». Позже через разведчиков узнали про действовавшую банду в 160 стволов. Колонна классически была закупорена подбитым транспортом, горящим в голове и хвосте, горел один танк, горели машины и внутри цепочки.



МиГ-21бис на аэродроме Кандагар. Лето 1987 года

Пока мы из Баграма по вызову через ретранслятор Ан-26РТ (висевший в воздухе все светлое время каждый день) прилетели к горячей колонне на выручку, УКВ-связь с офицером-наводчиком в этой колонне была потеряна. К стыду наших командиров, даже через 40 лет после Великой Отечественной войны она ничему никого не научила: у танкистов и на БТР одна КВ-связь – у нас в авиации «для поддержки» наземных войск только УКВ-радиостанции. Огрызался выстрелами только танк (с высоты 3000 м огонь стрелкового оружия не просматривается), но было ясно – они там «в мешке» долго не протянут и потери будут большие. Обстановку «наверху» сочли безвыходной, наводчика и связи ведь нет, и старший на борту Ан-26... категорически запретил нам «работу» и строго приказал командиру группы майору Глове следовать на аэродром. Николай начал возмущаться – наши погибают, вся колонна в дыму, и «соблюдать» меры безопасности в данной ситуации как-то не к месту, надо хотя бы морально поддержать наших. Ему объяснили, что это приказ. Тогда после нескольких минут «невыполнения боевого приказа» Глова заявил для прокурора (на «антоне» эфир записывал магнитофон): всю ответственность беру на себя. Голос «сверху» умолк: вам виднее. Но нам с трех тысяч для ввода истребителя ничего, кроме дыма и огня, не видно! А взрывы бомб на склонах в ущелье могут накрыть и своих! И хочется помочь, и колется без наводчика. На каждом из четырех самолетов висело по четыре штучки ОФАБ-250, хватало на два захода каждому. Сбросили часть в первом заходе. Первая пара сбросов наобум, наверное, только морально «встряхнула» нападавших. Внизу нас, наверное, услышали (не по гулу самолетов, а по взрывам бомб) только после второго захода – в уцелевшем танке сидели толковые ребята и начали чаще «целеуказывать» стрельбой в одно место, чтоб до нас «дошло». И пока настала очередь крайнего в группе, то стало ясно – куда теперь надо «клюнуть» наверняка и результативно. Отбомбившись, четверка МиГ-21бис уничтожила 80 «духов» из 160, шедших в Панджшер на поддержку джихада. Оставшиеся в живых «передумали» и вернулись. Тем самым он, как отметил тогдашний командующий авиацией генерал Колодий, спас не только наших в колонне, но и воюющих в панджшерской операции. Так что обошлось без наказания заслушание начальства. Через две недели генерал Колодий специально перед летным составом Баграма привел в пример решительные и единственно правильные действия в непростой критичной ситуации майора Гловы».

Ввиду принимавшихся мер безопасности всего несколько раз самолеты возвращались с боевыми повреждениями. В одном таком случае пулей ДШК оказался пробит крыльевой топливный бак и лонжерон крыла, уже на излете пуля засела в силовой балке крыла. В противоположность, несколько случаев серьезных повреждений имели причинами собственные осколки и снаряды, являвшиеся куда более серьезным средством поражения, чем душманские автоматы. В одном из происшествий самолет в пикировании налетел на осколки разрыва снаряда С-24, один из которых весом с килограмм пробил конус воздухозаборника и застрял в антенне радиолокационного прицела.



Самый убедительный довод – пятисоткилограммовая бомба ФАБ-500М54 под крылом МиГ-21

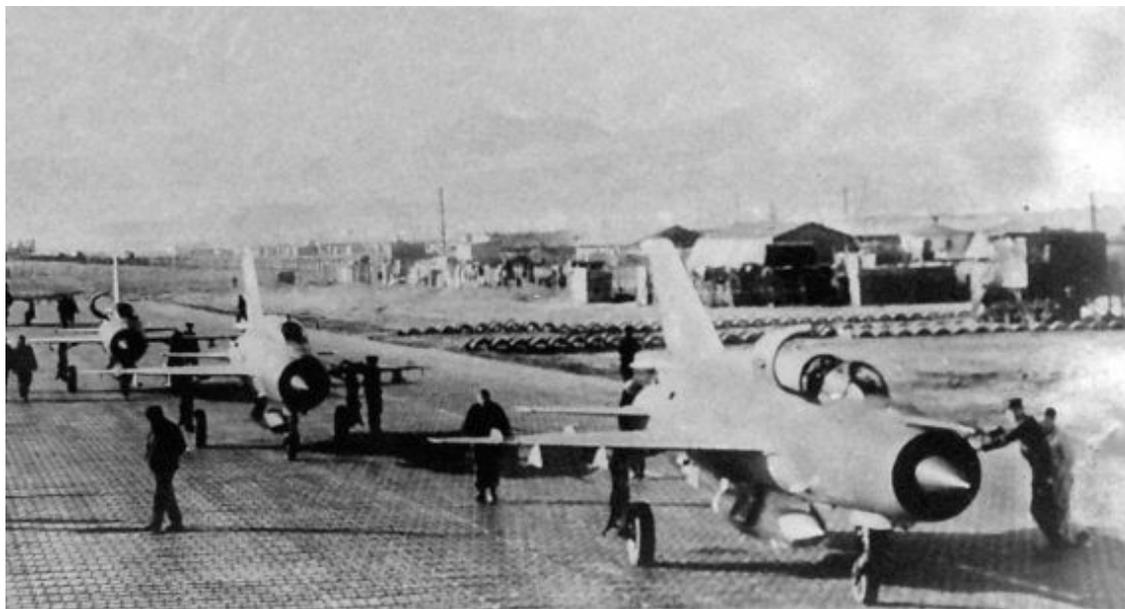
В марте 1984 года из-за дефекта техники был разбит МиГ-21бис. На самолете из-за дефицита запчастей поставили клапан воздушной системы с другой машины. Тот оказался нерабочим, и в очередном вылете «травящий» воздух оставил систему без давления. При посадке самолета основная тормозная система не работала, отказал и выпуск тормозного парашюта. Истребитель пробежал всю ВПП, вылетел на грунт и, прорвав заграждение аэродрома, подломил переднюю стойку. Помятой оказалась носовая часть и свернут конус воздухозаборника. Летчик не получил ни царапины, а самолет после необходимого ремонта вернулся в строй.

Первой боевой потерей 927-го полка стал самолет начальника разведки полка майора Игоря Долгих. 29 октября 1983 года при атаке цели в провинции Бамиан в горном районе Бадахшана восьмерке МиГ-21бис, которую вел заместитель командира полка Николай Карев, пришлось действовать в крайне непростой обстановке. Атакуемая крепость лежала в ущелье с единственно возможным направлением захода, что позволяло противнику сосредоточить огонь по курсу ожидаемого подхода самолетов. Бомбометание выполняли штурмовыми бомбами ФАБ-500ШН, поскольку из-за трудностей с подвозом других на складе просто не было. Такие боеприпасы предусматривались для низковысотного бомбометания с горизонтального полета, однако по обстановке сбрасывать их требовалось в самых что ни на есть неподходящих режимах с крутого пикирования, которое сопровождалось изрядной просадкой самолета. Самолет Долгих был замыкающим в звене и попал под очередь ЗГУ. На выводе летчик услышал удар в хвостовой части машины, однако самолет слушался управления и смог перевалить через гору. Через минуты летчик обнаружил отказ гидросистемы и ухудшение управления, однако продолжал тянуть к аэродрому. На пути домой сопровождающие его летчики звена видели след керосина из пробитых баков, внезапно превратившийся в огненный шлейф длиной за 20 метров. Вот-вот мог последовать взрыв, и Долгих катапультировался уже в виду Баграма на удалении 30 км.

Приземлившегося летчика прикрывала пушечным огнем группа, одновременно указывая трассерами место его нахождения спасателям. Вертолетчики быстро обнаружили следы пыли от рвущихся снарядов, «выхватив» летчика уже через 10 минут после приземления. Сам Долгих рассказывал: «После приземления отстегнул привязную систему, освободившись, огляделся и достал пистолет. Рядом был кишлак. Обернулся на шорох, увидел ползущего «духа», не целясь, выстрелил первым. Тот убежал – удачно, что он был безоружным. Только он был не один – тут же послышались выстрелы из-за стены ближнего дома. В том направлении сделал несколько выстрелов. С пистолетом долго не продержаться, так что полез в НАЗ, достал автомат. Тут увидел, что к месту приземления бежит целая толпа вооруженных людей. Но в эти же минуты подоспели вертолеты, один с ходу сел. Вертолетчики тут же подхватили меня внутрь и пошли на взлет. Взлетали под обстрелом, в вертолете потом увидели несколько пробоин.

Когда выгружались, меня сразу положили на принесенную дверь – вдруг поврежден позвоночник при катапультировании. Принесли спирта, чтоб снять стресс, ну и сами «причастились» за то, что все обошлось. Потом госпиталь, и через три месяца снова летал».

Незадолго до возвращения домой, 15 июня 1984 года, был потерян самолет капитана Алексея Гордиюка. Группа наносила удар по кишлаку всего в шести километрах от аэродрома. На выводе из пикирования истребитель потерял управление, начал вращаться, и летчик катапультировался на высоте 1000 м при перевернутом положении самолета. После катапультирования на окраине селения его почти тут же подобрал вертолет сопровождавшей поисковой пары. Для летчика это был 193-й боевой вылет, из-за чего руководство считало вероятной причиной потерю им сознания на перегрузке в момент вывода «из-за большого физического и эмоционального истощения». Посланную в район удара «спарку» тут же обстреляли с земли, и она вернулась с пулевой пробоиной в подвесном баке.



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

Опасность подстерегала самолеты и на земле. Несмотря на вертолетные дозоры и огромное количество мин, которыми были нашпигованы подходы к аэродромам, время от времени душманам удавалось накрыть самолетные стоянки минометным или ракетным огнем. Особенно страдала при этом авиация правительственных войск. Охрана у афганцев была поставлена крайне небрежно, и в Шиндане на земле моджахедам удалось уничтожить практически весь полк Ил-28. Доставалось и советским самолетам. В апреле 1984 года при

ночном обстреле Баграма мина попала в один из МиГ-21бис дежурного звена 927-го иап. Из баков превратившегося в факел истребителя хлынул керосин, и пожар тут же охватил всю стоянку. Подбегавшие к пожарищу полуодетые летчики запускали двигатели машин и, не зажигая фар, в кромешной темноте пытались вывести их из огня. Самолеты вокруг спасла обваловка, в которой находились горящие истребители, но от всего звена остались лишь обгорелые хвосты, двигатели да прогоревшие стеклопластиковые конусы на бетоне.

Для защиты аэродромов их наземную охрану усилили и довели до четырех батальонов, располагавших 50–70 бронемашинами. По периметру стоянок были оборудованы многочисленные посты и огневые точки, основой которых становились изувеченные в боях БТР и БМП, врытые в землю и заваленные металлоломом и камнями. Опробовали и систему предупреждения, прозванную «чертовым глазом», состоящую из установленных вокруг аэродромов датчиков, реагирующих на тепло и металл (их сигнал означал приближение в ночной тьме людей с оружием).

МиГ-21 Алексея Гордиюка стал последней машиной этого типа, потерянной в Афганистане ровно за месяц до возвращения полка в Советский Союз. Сменяли их уже МиГ-23, однако некоторые из повоевавших «двадцать первых» все же снова оказывались в Афганистане – при переходе частей на новую технику дома их передавали афганцам для компенсации большой убыли техники в правительственной авиации.

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 войскам. 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).

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 ожидать сопротивление зенитных средств и истребителей сосе-

дей. 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 (если днем досмотр вели поисковые группы на вертолетах, то скрывавшийся в темноте караван вез явно не изюм, и его судьба решалась однозначно...). 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 крупнокалиберные ракеты С-24. На МиГ-21Р эскадрилья пролетала до весны 1984 года, когда «двадцать первых» в ее составе сменили новые Су-17МЗР.

С лета 1984 года МиГ-21 в авиации 40-й армии сменили более современные истребители МиГ-23. Однако и после этого заслуженный самолет не был отправлен в отставку, и участие «двадцать первых» в афганской кампании продолжалось. 115-й гв. иап продолжал летать на МиГ-21бис до самого конца афганской войны, периодически привлекаясь к поддержке боевых действий в северных районах Афганистана уже со своего аэродрома. Полк к этому времени насчитывал в трех эскадрильях 32 боевых МиГ-21бис и восемь «спарок» МиГ-21УМ, представляя реальную силу, находившуюся буквально под рукой. Кокайты располагались куда ближе к месту проведения операций, чем аэродромы базирования ВВС 40-й армии, а приграничные провинции «на той стороне» были отлично знакомы летчикам, из года в год работавшим в этих краях. Основные районы, куда приходилось совершать боевые вылеты, находились у Мазари-Шарифа, Кундуза, Талукана, Пули-Хумри и Файзабада. В обычных случаях МиГи могли появиться в нужном месте буквально через считанные минуты, однако некоторые вылеты приходилось выполнять на пределе досягаемости, используя подфюзеляжный подвесной бак ПТБ-800. Последней войсковой операцией с участием МиГ-21 из Кокайты стала Рамитская, проводившаяся войсками в районе одноименного ущелья в районе Айбак – Пули-Хумри в марте 1988 года. В последующее время с началом вывода войск боевые действия наземных частей были сведены к минимуму для сокращения потерь и осуществлялись лишь для сдерживания противника.

Однако и после этого боевая работа истребителей отнюдь не прекратилась: летчики 115-го полка продолжали выполнять вылеты по знакомым районам, преследуя задачи «психологического воздействия» и демонстрируя готовность пресечь любые попытки активных действий противника. Налеты производились по данным разведки с бомбометанием по душманским лагерям в горах и опорным пунктам в селениях. Тогдашний командир 115-го иап полковник О.Н. Струков, на счету которого было 140 боевых вылетов со своего аэродрома, доходчиво характеризовал такие задачи: «Держать «духов» в черном теле и не давать поднять головы». Раз-два в неделю наносились бомбовые удары по намеченным объектам. Ближе к дате полного вывода войск интенсивность боевой работы возросла: бомбардировкам подвергались места, прилегающие к путям, по которым тянулись уходящие колонны. В осенние и зимние месяцы 1988/89 года, вплоть до середины февраля, летчикам приходилось выполнять по три-четыре вылета в день. Боевая зарядка МиГ-21бис составляла по две бомбы калибра 500 кг или четыре по 250 кг на самолет. Типы боеприпасов определялись боевой задачей, от фугасных, осколочно-фугасных, зажигательных и РБК при ударах по населенным пунктам и базам боевиков до бетонобойных и объемно-детонирующих бомб для поражения горных укрытий, укреплений и защищенных целей.

Поскольку противник уже располагал современными средствами поражения, включая ПЗРК, принимались должные меры обеспечения безопасности. Не исключался радиоперехват, что вовсе не было преувеличением: иной раз приходилось слышать на рабочих частотах переговоры душманов. Команды в эфире могли выдать приближение ударной группы и стать предупреждением противнику. Радиообмен сводили к минимуму, обходясь парой фраз при выходе на эшелон и начале атаки, все остальное время в воздухе проводили в режиме радиомолчания. Другой неизменным образом выполнявшейся мерой было отработанное построение атак: ввод в пикирование, обычно довольно крутое для повышения точности бомбометания, выполнялся с высоты 8000 м, за десяток секунд требовалось успеть произвести прицеливание и произвести бомбометание. Сброс бомб выполнялся с высоты порядка 5500 м с тем, чтобы на выводе высота составляла не менее 3000 м, за пределами досягаемости зенитных средств душманов. Продуманное построение атак позволяло избежать поражения и боевых повреждений. Попасть в стремительно несущийся вниз самолет на крутой траектории было практически невозможно.

Всего за время участия в боевых действиях полк совершил почти 5000 боевых вылетов. 151 человек из состава части был удостоен орденов и медалей. Зимой 1989 года 115-й гв. иап перешел на новейшие истребители МиГ-29. Уже на новых самолетах бывалые «афганцы» полка в ходе учебно-боевой подготовки иной раз «по старой памяти» вместо полигона вылетали по целям «за речкой», тренируясь по знакомым объектам. 115-й гв. иап стал единственным во всей фронтовой авиации, отмеченным за участие в афганской кампании боевой наградой – 11 марта 1981 года полк был награжден орденом Красного Знамени.

ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЕ ЧАСТИ НА МИГ-21, ПРИНИМАВШИЕ УЧАСТИЕ В ВОЙНЕ В АФГАНИСТАНЕ

Полк	Место базирования в СССР	Время пребывания в ДРА	Примечания
115-й гв. Оршанский орденов Кутузова и Александра Невского иап	Кокайты (ТуркВО)	27.12.79 — 12.06.81, после вывода участвовал в боевых действиях с территории СССР	За отличия в боевых действиях 11.03.81 награжден орденом Красного Знамени
27-й гв. Выборгский Краснознаменный иап	Уч-Арал (САВО)	06.81 — 06.82	
145-й иап	Ивано-Франковск (ПрикВО)	06.82 — 07.83	
927-й Кенигсбергский Краснознаменный ордена Александра Невского иап	Береза (БелВО)	07.83 — 07.84	

Истребители МиГ-23

Афганская война стала наиболее масштабным вооруженным конфликтом с участием МиГ-23, однако в ВВС 40-й армии они появились лишь через четыре года после ее начала. Поначалу предполагалось достаточным лишь участия сил ближайших военных округов – ТуркВО и САВО, ресурсами которых рассчитывали обойтись для выполнения казавшейся несложной задачи. Ко времени начала афганской кампании в строю истребительной авиации (ИА) ВВС южных округов находились лишь МиГ-21, и только 905-й иап в Талды-Кургане начал освоение МиГ-23. «Двадцать третьи» имелись в системе ПВО местной 12-й Отдельной армии (существовать ей осталось недолго, и в ходе начатой в январе 1980 года реформы военной авиации все истребители ПВО были подчинены вновь образованным ВВС округов). Пополнение ВВС 40-й армии силами авиации южных округов продолжалось и в последующие годы. Даже когда их стали сменять привлекавшиеся из других частей страны полки и эскадрильи, истребители в Афганистане до 1984 года были представлены 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. Рисковать же простым «ограниченно годных» истребителей на войне не хотели.



Первыми в Афганистане стали истребители МиГ-23 талды-курганского 905-го полка

Тем не менее МиГ-23 появлялись над Афганистаном и в первые годы войны. Первый из эпизодов был связан с масштабной операцией в Рабати-Джали на юге страны в апреле 1982 года. В этом районе на самой границе с Ираном предстояло уничтожить крупную перевалочную базу душманов. Высаживавшийся в пустынном районе на значительном удалении от своих гарнизонов десант требовал надежно прикрыть с воздуха, так как не исключалось противодействие иранской авиации. Дальности и продолжительности полета МиГ-21 для этого не хватало – от ближайших афганских аэродромов район отделяло 450500 км. Расчитать дорогу армаде из 70 вертолетов с десантом предстояло эскадрилье Су-17М3, а для

истребительного сопровождения и изоляции района с воздуха решили направить эскадрилью МиГ-23М.

Однако афганский дебют МиГ-23, как и операция в целом, не заладился с самого начала. Поначалу планировалось задействовать истребители из дальневосточной Домбаровки, но подготовка там затянулась (за что командиру полка приказом было объявлено «неполное служебное соответствие»), и на выполнение задачи спешно перенацелили 152-й иап ВВС ТуркВО с близлежащего аэродрома Ак-Тепе, с 1976 года летавший на МиГ-23М и двумя годами раньше еще подчинявшийся ПВО. Для выполнения задачи были направлены два звена истребителей под началом майора И.А. Предикера. Ввиду рядового, в общем-то, задания какой-либо специальной подготовки не проводилось, и на место группа прибыла лишь накануне операции. Несмотря на участие в руководстве операцией «Юг» высших офицеров ТуркВО и 40-й армии, находившихся в воздухе у Рабати-Джали на борту ВКП Ан-26, планирование и организация операции оказались не очень удачными.

Часть десанта оказалась высаженной на иранской территории, а большинству душманов удалось уйти из-под удара и вывезти запасы. Ожидавшие десантников на полевой площадке вертолеты дважды подвергались атаке иранских F-4E, повредивших и поджегших несколько Ми-8. Восьмерка МиГ-23М, базировавшаяся на аэродроме Шинданд, обеспечить качественное прикрытие так и не смогла. Из-за просчетов в планировании звенья истребителей сменяли друг друга со значительными зазорами, до 15–20 минут, чем и воспользовался противник. После не слишком впечатляющего дебюта МиГ-23 были отозваны на базу в Ак-Тепе.

Новая попытка использовать МиГ-23 последовала осенью 1983 года, когда истребители 735-го полка из Карши получили задачу отработать возможность применения МиГ-23 с афганских аэродромов. Еще недавно этот полк также находился в системе войск ПВО, со сменой подчиненности на ВВС ТуркВО полк получил в 1980 году МиГ-23М, а с 17 мая 1981 года был переведен из истребительной авиации в состав ИБА и стал истребительно-бомбардировочным, одним из немногих в составе ИБА на «двадцать третьих». Поначалу ограничились перелетами звеньев в Баграм и обратно, прокладывая маршрут и осваивая особенности взлета и посадки на высокогорных аэродромах. Вылеты производились без вооружения, а пребывание в Баграме ограничивалось заправкой перед обратным вылетом. Однако и эти мероприятия завершились неудачей: после нескольких «челночных» рейсов на одном из самолетов при запуске в Баграме отказал двигатель, вышедший из строя на достаточно «некомфортном» аэродроме, «заезженном» танками и тягачами, где песок и камни на стоянках и рулежках были обычным делом. Для замены новый двигатель и группу ремонта пришлось перебрасывать на Ил-76. Через неделю МиГ-23М вернулся в Карши, чем все дело и закончилось.

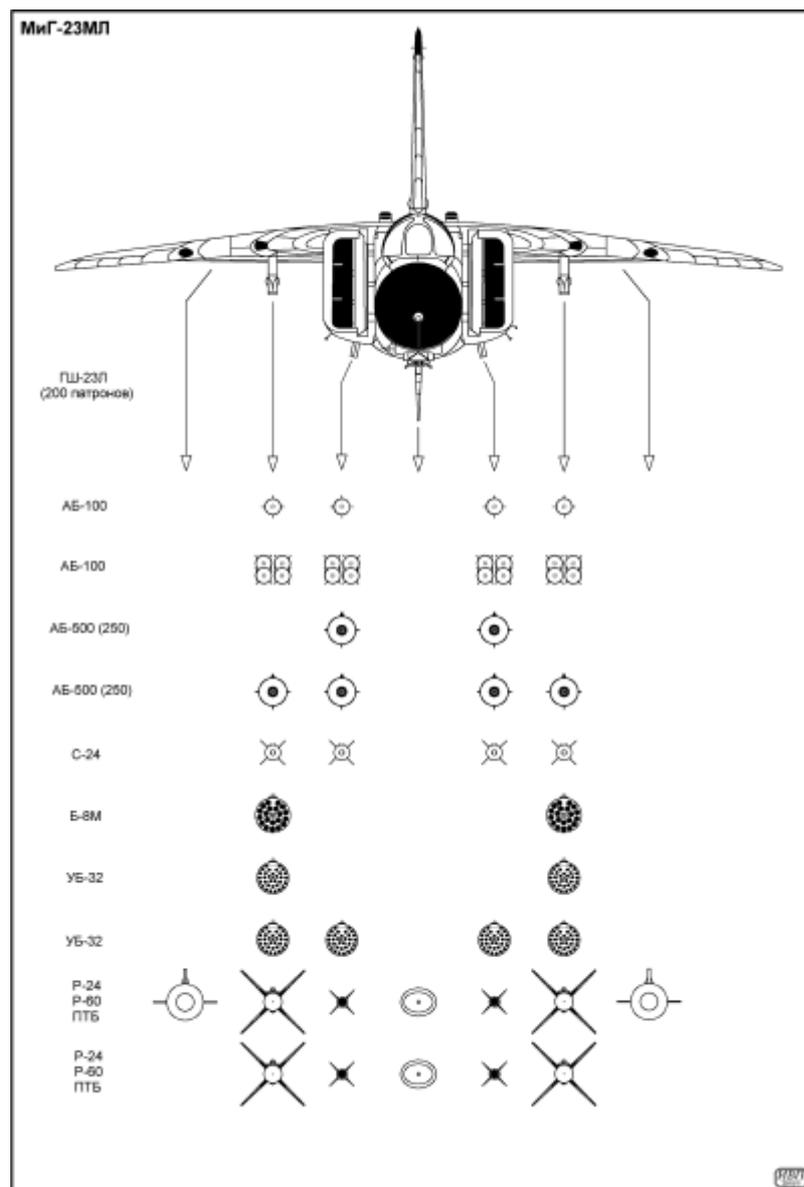


Схема МиГ-23

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 ИА 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 ощутило 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 первых» в большинстве истребительных частей. Был накоплен достаточный опыт эксплуатации, выработаны методики боевого применения, и приход новых истребителей на смену был естественным.

В Афганистан направлялись машины наиболее совершенной модификации МиГ-23МЛ, лишенные недостатков ранних моделей и заслужившие репутацию «настоящего истребителя» благодаря не только 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 на афганских аэродромах эта система только планировалась к развертыванию). Большинство использовавшихся в ВВС 40-й армии истребителей прошло доработки по типу МЛД с улучшениями по части оборудования и маневренных качеств. Иногда обе модификации имелись в одной эскадрилье, что создавало проблемы летчикам из-за отличий в кабинном оборудовании.



МиГ-23МЛД из состава 190-го истребительного полка из Канатова

Перед посылкой в ДРА МиГ-23 (в том числе и «спарки») в обязательном порядке проходили оборудование блоками выброса помех ВП-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 220 °С°, на который перенацеливались ТГСН ракет. Патроны отстреливались сериями с заданным интервалом при атаке с нажатием на боевую кнопку, 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 ПТБ-800. В его переднем и заднем удлиненных обтекателях содержалось еще 16 патронов, направляющие которых монтировались с раствором в стороны от вертикали. Управление ими было выведено на кнопку «Сброс ПТБ», при первом нажатии на кото-

рую уходил бак, а повторное нажатие включало отстрел ловушек. Зарядки пилонных кассет хватало на 3–4 залпа, затем ввели автоматический отстрел, и они стали уходить шлейфом по две с интервалом 0,2 сек. Недостатком конструкции было неудобное снаряжение очень тяжелого пилона, находившегося под брюхом самолета, поначалу была непродуманной и блокировка пуска по шасси, что однажды привело к отстрелу прямо сквозь висевший бак (к счастью, пустой), который ловушки прошли насквозь. Полной зарядки системы на испытаниях хватало на 7 атак.

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

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, комплектовавшиеся 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 отправиться даже только что выпущенному из училища первогодку). Одна эскадрилья оставалась дома, и находившиеся 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, и прикомандировывалась к основному составу, причем по истечении годичного срока ее сменяла эскадрилья оттуда же. Такая организация преследовала отнюдь не обеспечение принятой полковой структуры, но определялась условиями базирования: в Афганистане имелось 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.

Дислокация истребительной авиации на авиабазах обеспечивала не только равномерное распределение сил для контроля за окружающей территорией, 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-й 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. Ею командовал зам. командира полка подполковник Баранов (через полгода его сменил майор Л.А. Ананьев). В отличие от сборной группы из Талды-Кургана, для вазианского подразделения не стали отбирать классных летчиков со всего полка. Торопясь с отправкой, исполнять интернациональный долг командировали штатную 2-ю эскадрилью 982-го иап, в которой среди 18 летчиков насчитывалось много лейтенантов и старших лейтенантов второго-третьего года службы. Тем не менее именно им пришлось первым попасть на войну, на месяц опередив соседей.



Взлет истребителя с отстрелом тепловых ловушек

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 армейские 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 Вазиани 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 было проведено 10 плановых и 3 внеплановые операции. Соответственной была и нагрузка на авиацию: за 1987 год расход авиабомб увеличился вдвое, достигнув 71 000 штук, число снаряженных ракет возросло более чем в 2,5 раза и составило 925 000.

Основными типами боеприпасов, применявшихся на МиГ-23, были авиабомбы, преимущественно фугасные 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 и строениях в местах базирования банд и кишлаках в дело шли объемно-детонирующие ОДАБ-500П с жидким ВВ, 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, начинявшиеся мелкими осколочными бомбами АО-10, АО-2,5сч и АО-2,5РТ. Удар РБК покрывал обширную площадь смертоносным градом огня и стали, буквально не оставляя живого места.



Вид авиабазы Баграм с воздуха

Использование боеприпасов, однако, не всегда было целевым и часто обуславливалось имевшимися под рукой типами. Отсутствие на складе наиболее подходящих боеприпасов никак не могло служить основанием для перерыва в боевой работе. Применялись термостойкие бомбы, предназначенные для сверхзвукового бомбометания, и штурмовые низко-высотные, с которых снимали тормозную систему, а также осветительные, дымовые и даже фотографические с мощным зарядом пиротехнического состава, которые играли роль зажигательных, если задерживался подвоз. Необходимое замедление при бомбометании с малых высот и пикирования для безопасности при сбросе и уходе от собственных осколков устанавливалось с помощью взрывателей. Большое значение придавалось также простоте в использовании, подготовке и учету местных особенностей. По этой причине практически не применялись по назначению пушки и подвесные пушечные контейнеры, огонь из которых в горах, на каменистой местности и в «зеленой зоне» со множеством укрытий был неэффективен (хотя зарядка ГШ-23Л всегда была полной и многие летчики не отказывали себе в удовольствии полоснуть по цели на выходе из атаки сотней снарядов «для остротки»). 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 мощным калибрам, 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 в 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 этом отношении, 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.

Важную роль играло 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 вторичных осколков камней. Попадание РБК давало хорошо видимую с воздуха зону поражения – пыльный эллипс, плотно засеянный разрывами осколочной «начинки».



Пара МиГ-23МЛД щучинского 979-го иап перед взлетом из Кандагара. Самолеты несут полуторатонную боевую нагрузку – по две ФАБ-500 под фюзеляжем и ФАБ-250 под крылом. Лето 1987 года

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 сэкономить 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 самолет. 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 попаданием 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.

Большую часть боевых задач 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 в 1985 году 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 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. Подобный надзор, понятным делом, не очень-то приветствовался летчиками, иронично звавшими парящий в высоте самолет с начальством «АВАКСом».³

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 ориентировалась ударная группа. Особое значение четкое взаимодействие с наводчиком имело при поддержке своих частей – с обычных полетных эшелонов истребители не могли разглядеть малоразмерные цели. Задачу осложняла однообразная местность, и велика была вероятность просто не найти противника, а то и риск отработать по своим. Несмотря на требование к пехоте при авиаподдержке 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 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

³ АВАКС – американский самолет разведки и управления. Ирония заключалась в том, что такой самолет выступал первейшим врагом в европейском небе.

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 ощущался летчиком и освобождал машину.

Кроме того, снаряжение блоков требовало усилий на подготовку и зарядку сотен ракет, в то время как на первый план при растущих объемах боевой работы выступали быстрота и удобство подготовки и естественный выбор делался в пользу надежных и эффективных средств «быстрого приготовления» – авиабомб. Их вал продолжал нарастать: в 1985 году число авиабомб достигло 890 000, а НАР снизилось на 11 %, составив 826 000 штук.



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

Истребительные задачи, 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 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 отка-

завших 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.

Неравномерным распределением боевой нагрузки, зависевшим также от различавшегося объема боевой работы на разных аэродромах, разного остатка ресурса на машинах в эскадрилье, от чего зависела активность их использования, и даже от позиции в плановой таблице (на задания чаще посылались первые по списку самолеты), объяснялись и существенные расхождения в налете отдельных истребителей. 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, составлявшим 1,16 вылета в смену.

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 борттехник погиб в вертолете.

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 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. Следующий 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, 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.



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

Обе эскадрильи 905-го иап до последних дней отработали без потерь (единственный самолет за весь год получил пулевую пробоину, замеченную уже на земле после посадки, 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 Пяру. 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 и в начале 70-х участвовал в составе советской истребительной авиагруппы в боевой работе в Египте. За предыдущие полгода он 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 Левченко Указом 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 показалось пропагандистам недостаточно, и в прессе появились даже его предсмертные напутствия по радиотоварищам 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.



«Подарок духам» – фугасная бомба ФАБ-250М62 на подвеске МиГ-23МЛД

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 «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».



Подвеска пятисоткилограммовых бомб ФАБ-500М62 на истребителе МиГ-23МЛД 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 непрерывно 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. Впечатляющая методика – подошедшая на высоте группа спустя 3–4 минуты уже заруливала на стоянку – 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 захода до самого касания и был уже освоен в строю.



Пулевая пробоина от душманского «бура» в фонаре самолета капитана Рубеля

Освоение схемы вошло в обязательный курс, который стали проходить направлявшиеся в ДРА летчики. Он включал три этапа: обучение на своих аэродромах объемом 3540

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 делаясь тонкостями и наработанными секретами, которых было не прочесть в руководствах. Первый вылет выполнялся на «спарке» под наблюдением опытного «старожила», затем – в паре и составом 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). В просторечии курс освоения определялся коротко и ясно: «Водить за руку и тыкать носом в цели». Об использовании учебных боеприпасов, как это практиковалось дома, речь не шла – «учебных бомб у нас нет, а разбрасываться боевыми не годится, сразу привыкайте работать по реальным целям».

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 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.



Двухместные «спарки» использовались не только для тренировочных задач, но и вывозных полетов в район будущих ударов, разведки и целеуказания ударной группе

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.



Посадка по «крутой глиссаде»: истребитель выравнивается над торцом полосы, гася скорость

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 для предосторожности нижнюю границу подняли еще на тысячу метров, установив равной 4500 м. Естественным образом, с такой высоты проблематичным стало само отыскание целей и результативность бомбометания. С уходом на высоту точность снизилась и обострился вопрос эффективности. Единственным выходом становилось все большее массирование налетов, компенсировавшее ее 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 и 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 предлагаемые установки, как водится, иной раз противоречили друг другу.



Эмблемой 168-го иап стал пикирующий сокол

При очередной замене в августе 1986 года в Баграме и Шиндане появились МиГ-23 из состава 190-го иап полковника Леонида Фурсы, прибывшие из Канатова под Кировоградом. В Кандагар на усиление перелетела эскадрилья 976-го иап из белорусского Щучина.



Стремительная посадка МиГ-23 ЗМЛД после снижения с «крутым градиентом»

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-м – 4745 тыс. и в 1987-м – 6825 тыс. В итоге за весь период 1984-1987 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. За первое полугодие 1987 года истребители ВВС 40-й армии приняли участие в 9 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.

Боевая работа обошлась без потерь, однако в одном из тренировочных полетов имел место уникальный случай. Фонарь МиГ-23МЛД майора Вячеслава Рубеля, отрабатывавшего пилотаж у аэродрома, пробила пуля «бура», расколовшая светофильтр его защитного шлема. Чудом избежавший гибели летчик посадил самолет, а его ЗШ-5 остался напоминанием об этом случае и передавался другим заменикам.



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

Свою долю вносила сложность посадочного маневра, усугублявшаяся усталостью и напряжением. 23 февраля 1987 года был разбит МиГ-23МЛД капитана Сергея Мединского. Сам летчик так описывал случившееся: «Полет до цели – без каких-либо эксцессов. В момент вывода сильно провалился и отстал от Толика Большакова. Догонял на полуфорсаже 3 минуты, не догнал. Заметил, что топлива осталось мало – 700 л. Замандражировал немного, когда до аэродрома 100 км, а остаток – 400 л. Запросился с рубежа. Сначала не разрешили, но я по нахалке вклинился в группу Су-25. Скорость разогнал приличную. Впервые в жизни «скозлил». Самолет начал скакать, я растерялся, даже не сразу смог найти кнопку выпуска тормозного парашюта, когда подломилась передняя стойка, и я выпустил парашют. Самолет восстановлению не подлежит.» Показательно, что сама по себе авария не говорила о плохой выучке молодого летчика – он продолжал летать и вскоре был отмечен вместе с ведущим Анатолием Большаковым как «лучшая боевая пара».

Впрочем, через считанные дни в полку стало не до разбирательств – за месяц с небольшим были потеряны два истребителя. 10 марта при БШУ в 50 км от Суруби на самолете начштаба эскадрильи Вячеслава Голубева после залпа из УБ-32 произошел помпаж и отказ двигателя. Запустить его не удалось, летчик катапультировался, получил ранение при приземлении на скалы и вскоре был подобран ПСС. При попытке забрать на месте падения САРПП поисковая группа наткнулась на засаду, и в ней был убит офицер военной разведки.

16 апреля группа истребителей 190-го полка вылетела под Хост для бомбардировки укрепрайона Джавара. Взятая с боями ровно год назад душманская база была объявлена Кабулом большой победой, однако стоило правительственным войскам покинуть опустошенный лагерь, как в него вернулись моджахеды. Спустя считанные недели база возобновила свою деятельность, служа опорой окрестным душманским формированиям и перевалочным пунктом для доставки оружия. Афганская армия в здешней провинции Нангархар и без того находилась в крайне скованном положении, будучи отрезанной от снабжения (его осуществляли большей частью по воздуху). В этих местах центральной властью, по сути, удерживался лишь сам Хост, а граница совершенно не контролировалась. Поступление оружия и действия противника оставались безнаказанными, и лишь налеты авиации служили им острасткой. При выполнении БШУ ведущий восьмерки полковник Фурса снизился в поисках цели и на 2000 м получил попадание в двигатель (на предполетных командир особо предупредил остальных, «чтоб низко не выводили...»). Двигатель загорелся, сопровождавшие ведомые наблюдали шлейф огня и копоти. Поначалу летчик все же надеялся дотянуть до аэродрома. Он успел выпустить крыло в положение минимальной стреловидности, прибавляя несущих качеств, но тут двигатель стал давать перебои. Еще минуту летчик продолжал

тянуть в пустыню, подальше от вражеских позиций, и над ней покинул готовый взорваться самолет. Над местом его приземления, охраняя командира, встали в круг летчики его звена – замполит полка подполковник А. Оспищев, майор В. Недбальский и капитан В. Тур. Они прикрывали командира полка до прибытия вертолетов поисковой группы. При приземлении Фурса получил травмы, попал в госпиталь и в Афганистане больше не летал. Он был сбит при своем 388-м боевом вылете.

Относительно обстоятельств случившегося с подачи самого Фурсы впоследствии получила хождение версия о пакистанских истребителях как виновниках происшествия. Утверждалось, что F-16 неожиданно атаковали группу МиГов и сбили самолет ведущего ракетами с большой дистанции. Однако никто из членов группы в тот раз пакистанцев не наблюдал, и саму ситуацию описывали в несколько отличных тонах – «он просто потерял цель, снизился и стал выражать над местом удара, подставив себя под очередь». Такая же обстановка фигурировала и в официальном донесении, где говорилось о поражении самолета ДШК при опасно малой высоте полета. Тем не менее встреча с пакистанскими истребителями не заставила себя долго ожидать, случившись всего парой недель спустя.



МиГ-23 ЗМЛД из состава 1-й эскадрильи 120-го иАП на стоянке Баграмской базы.

Командование принял начштаба 190-го иАП подполковник Александр Почиталкин, при всей загруженности в группе руководства отличившийся рекордным среди истребителей налетом – к концу командировки на его счету было 563 боевых вылета! Почиталкин вел группу и 28 апреля, когда произошла первая стычка советских летчиков с пакистанскими истребителями⁴. К этому времени две эскадрильи пакистанских ВВС получили F-16 и, освоив современные истребители, начали предпринимать активные действия на границе. Возникшая опасность заставила усилить прикрытие ударных групп.

⁴ Подробнее о происшествии 28 апреля – см. главу «Война в воздухе».



Летчик 120-го иап капитан В. Агуреев у своего самолета

При районе в приграничных районах в сопровождении в обязательном порядке посылались пара или звено МиГ-23МЛД, вооруженных ракетами и несших ПТБ-800. Истребители несли по две ракеты Р-24Р и две Р-60, сочетая вооружение для дальнего и ближнего маневренного боя. Помимо ракет, в обязательном порядке снаряжался полный боекомплект к пушке. Прикрытие осуществлялось методом заслона в воздухе с дежурством в зонах на наиболее вероятных направлениях атаки противника. Поиск велся самостоятельно с помощью тепlopеленгатора ТП-23М и радиолокационного прицела, так как от обзорных РЛС авиабаз районы работы обычно были затенены горами. Подобную автономную методику прозвали «сам себе АВАКС». Обзорно-прицельная система использовалась в режиме «ГОР», дававшей обнаружение цели при патрулировании на небольшой высоте над вершинами в 25–27 км; при увеличении высоты барражирования находившиеся ниже цели обнаруживались в 18–20 км и захватывались с 14–16 км.

Все же пакистанские летчики, используя действительные и мнимые случаи нарушения границы, стремились реализовать тактические преимущества «игры на своем поле» – хорошее знание местности, близость своих аэродромов, РЛС и постов наблюдения, а при необходимости и поддержку дежурившими в готовности перехватчиками.



МиГ-23МЛД в прикрытии ударной группы над Кунарским ущельем. 168-й иап, весна 1988 года

Присутствие самых современных по тому времени истребителей F-16 сказалось на обстановке, внося напряженность при действиях авиации в приграничных районах. Тем временем интерес к такому трофею проявили разведывательные органы Генштаба. Машины этого типа только поступали на вооружение стран НАТО, и наличие в Пакистане новейших истребителей побудило искать возможность для «более близкого» знакомства с техникой вероятного противника, крайне ценного и для военных, и для авиапрома, заинтересованного в новых технологиях и конструктивных подходах. Понятным образом, надежды на поиск контакта с вероятным перебежчиком из западноевропейских летчиков были исчезающе малы. Иное дело – возможность заполучить самолет из Пакистана, где и разведка имела свои связи, и нравы были попроще. Рассматривалась возможность перехвата F-16 и принуждения его к посадке на одном из своих аэродромов, но шансы на успех поимки такого нарушителя были невелики. Более перспективной выглядела операция с использованием агентуры и традиционного для Востока сочетания войны и торговли. По принципу «у вас товар, у нас – купец» готовился перегон F-16 в Афганистан, где тот уже встречали бы дежурившие МиГ-23, под прикрытием которых осуществлялся дальнейший перелет до Шинданда и далее – в Союз. На аэродроме в постоянной готовности держали ангар, куда собирались спрятать от посторонних глаз трофей, а летом-осенью 1987 года операцию с участием советских истребителей репетировали трижды. В конце концов затея не состоялась – то ли не сошлись в цене, то ли пакистанского летчика не очень привлекали перспективы переселения в Советский Союз.

Уже под конец командировки истребителям 190-го иап пришлось пережить в Баграме настоящую войну за авиабазу. В августе на подступах к ней стали появляться кочевавшие вокруг душманские отряды, начались обстрелы, а в День авиации перестрелки разгорелись у

самых стоянок. От сыпавшихся мин и ракет получили повреждения 23 самолета, а летчикам и техникам приходилось самим отстреливаться из стоявших в обороне пулеметов и ЗУ-23. Самолеты в эти дни наносили удары рядом с аэродромом и сбрасывали бомбы, едва успев убрать шасси.



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

Обстрелы задерживали прилет сменщиков, из-за чего новая группа 168-го иап из Староконстантинова (той же, что и 190-й иап, 132-й миргородской дивизии) прибыла в Баграм 14 августа. Сменяемый 190-й иап пробыл в ДРА ровно 13 месяцев, задержавшись для передачи опыта очередной группе. В Кандагаре щучинскую эскадрилью сменило подразделение из того же 976-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 выдвигению отрядов с приграничных баз. Они осуществлялись по назначенным целям, заранее выявленным разведкой и указывавшимся на фотопланшетах, картах, а иногда и координатами. Так, основными районами для летчиков Баграма являлись долина Суруби, Кунарское ущелье вдоль границы с Пакистаном и Хостинский выступ – места, заслужившие прозвище «Страны Душмании», 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 позициям 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 годовичного 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!»

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 с воздуха старались накрыть бомбовыми ударами. Помимо привычных боеприпасов, МиГ-23 применяли бетонобойные БетАБ-500, подвешивавшиеся по две на самолет. Целями служили подземные туннели, пещеры и норы в горах. 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.



Техники в «облегченной летней форме» ожидают команды на вылет

Доля МиГ-23 в непосредственной авиаподдержке была сведена к минимуму из-за низкой эффективности и точности (при скоростном бомбометании с высоты даже рассеивание бомб в 50–60 м считалось очень неплохим). По мнению «пользователей» – авианаводчиков, для такого применения МиГ-23 подходил в наименьшей степени, уступая Су-25 и особенно вертолетам. Лишь при отсутствии или задержке для ударов по вызову привлекались МиГи. Об одном таком случае под Гардезом в феврале 1988 года вспоминал командир звена 168-го иап майор Михаил Огерь: «Духи зажали на окраине кишлака десантников, и те просили дать огня. Но авианаводчика с ними не было, и мы крутились тремя звеньями сверху. Цель указать нам никто не мог, а высматривать с высоты этих пулеметчиков – безнадежное дело. Мы даже не видели, где идет бой, кишлак был большой. В конце концов ведущий Толик Язон велел одному сбросить бомбы прямо в центр кишлака, чтобы внизу могли определиться по разрывам и дать свое положение. Однако те головы не могли поднять и даже не заметили разрывов. Помогло то, что их командир догадался сказать – рядом горит автобус, коптят крыши, черный дым столбом стоит – за версту видно. Мы зашли на шлейф дыма и отработали пара за парой вдоль дувала, где гнездились духи. Вроде попали – разрывы легли стеной, десант сумел убраться из ловушки. Потом встречались – десантники говорили, когда бомбы стали ложиться рядом за дувалом, земля так играла под ногами, что натерпелись страху больше, чем от духовского огня».

Боевых потерь 168-й и 976-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 обильного «букета» аварий и поломок.

Уже через пару месяцев после прилета замполит 168го иап полковник Провоторов сел до полосы. Самолет дал энергичного «козла», в два прыжка налетел на порог бетонки, снес фальшкиль и переднюю стойку. На МиГ-23МЛД был серьезно помят фюзеляж, ПТБ и обе ракеты Р-60 на нижних узлах подвески. Самолет удалось восстановить, несмотря на «поведенный» фюзеляж.



«Жемчужина Забайкалья» и F-16 в прицеле МиГа на эмблеме 120-го иап

В марте 1988 года в Баграме при посадке группы МиГ-23МЛД Михаила Царева уже на пробеге догнала «спарка» и, ударив консолью, сбросила с полосы. Вылетевший на грунт истребитель попал в арык и подломил основную стойку. Он также был восстановлен, но в боевых действиях не участвовал и позже пошел на списание (летчики жаловались, что помятый самолет «стал летать боком»). МиГ-23УБ виновника происшествия, в свою очередь, налетел на крыло истребителя и получил скользящий удар по кабине, сбивший задний фонарь и едва не задевший голову летчика. После этого «спарка» продолжала нестись вперед и ударилась о консоль истребителя форкилем, разрубленным до самого лонжерона вместе с электроарматурой. В итоге покалеченный самолет провели на списание под благовидным предлогом «неудовлетворительного технического состояния из-за коррозии баков».

Обстоятельства потери МиГ-23МЛД в Кандагаре остались невыясненными: 18 апреля при выполнении контрольного облета после отпуска летчика самолет столкнулся с землей на посадочном курсе. Стрельбы по нему не наблюдали, и причиной могло стать как случайное попадание, так и ошибка или плохое самочувствие летчика. Капитан П.Н. Кругляков не пытался покинуть машину и погиб в кабине.

К началу вывода войск 15 мая из общего числа 164 самолета ВВС 40-й армии МиГ-23 составляли 41 машину, или 25 %. К августу был оставлен Кандагар, откуда эскадрилья 976-го иап 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 награды 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.



Капитан Сергей Лубенцов катапультировался под Шинданом 11 января 1989 года после отказа двигателя. Его МиГ-23МЛД стал последним боевым самолетом, потерянным в Афганистане

С учетом новой обстановки состав и размещение 120го 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 ограничили 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-22М3. 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 Шаталова. 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. Выполнялись и совместные вылеты, однако даже в сборной команде всегда сохранялись слетанные пары из 120-го и 32-го иап.

Обстановку в Баграме «под занавес» описывал техник самолета 120-го полка капитан В. Максименко: «В сентябре стояла еще весьма ощутимая жара – за +30 °С каждый день. В сухом воздухе человек высыхает, как вобла, я сам сбросил за месяц 11 кило, а потом – еще пять. Донимала пыль, вездесущая и всепроникающая, а после полудня, как по часам, начинает дуть ветер, несущий тучи песка и острые камни, секущие лицо и руки. Дает себя знать двухкилометровое превышение аэродрома и недостаток воздуха, от чего сердце то и дело начинает скакать как бешеное. Между стоянками надо передвигаться с осторожностью: за девять лет все окрестности нашпигованы минами, причем никто толком не помнит – кто, где и когда минировал, да и под ногами валяются втоптаннные патроны, снаряды и взрыватели. Даже само время в Афганистане какое-то скособоченное – летом разница с Москвой составляла полтора часа, зимой – полчаса.

Авиация держится на тяжелой и потной работе с легким привкусом романтики, но тут вообще ощущаешь себя бесплатным приложением к технике. Вдобавок, на аэродроме теснились больше полутора сотен самолетов, и на нем было не протолкнуться. Уже на третий день прямо перед моим самолетом, остановившимся на рулежке перед ВПП, у садящегося афганского МиГ-21 с грохотом взрывается передний пневматик, колесо и барабан мигом стесываются в мощных языках пламени, стойка загибается назад вопросительным знаком, и в таком виде он проскакивает всю полосу и останавливается кверху задницей. Повезло «зеленому»⁵, не перевернулся.

⁵ «Зелеными» наши солдаты звали военных правительственных войск.



Летчик-истребитель 120-го иап капитан Н. Балабуха

Соседний с моим борт № 51, «разувшийся» на посадке, стаскивают на грунт, поднимают на «козлы» и меняют колесо. Тут же следом у садящегося Су-17 в стороны летят клочки резины от колес, он описывает плавную дугу и со звоном и грохотом скатывается с бетонки, остановившись рядом с нашим самолетом. Летчик вылезает из кабины: «Ребята, я тут постою, не очень вам помешаю?» Несколько раз наблюдал, как самолеты «разувались» прямо на взлете и на голых дисках возвращались прямо в руки только что выпустивших их техников. У соседей-афганцев Су-22 на посадке протаранил «Урал», срезавший себе путь через бетонку. Себе расквасил нос и крыло, разбил машину вдре�г, убив в кабине двоих «коммерсантов», сторговавших на складе пару бочек с авиационным керосином (обрушилась на них «кара небесная»)!»

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. Они выполнялись путем планомерного «выкапывания» на указанные квадраты бомбового тоннажа. В итоге за 1988 год расход авиабомб достиг наибольшей цифры – 129 тыс. штук.

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.

Тактика бомбометания с больших высот разнообразием не отличалась и свелась к выходу группы на цель с последовательным сбросом с пикирования поодиночно или парами. Ближе к зиме, выдавшейся ранней и снежной, все чаще задания стали осложняться плохой погодой, туманами и облачностью, скрывавшими цели. Чтобы сориентироваться над местностью, окутанной плотной дымкой, из которой выступали лишь вершины гор, практиковались вылеты смешанными группами, в которых выход к месту бомбардировки обеспечивали Су-17М4, обладавшие ПрНК с более точными характеристиками навигации, лучше приспособленным для решения задач самолетовождения. Маршрут и координаты цели программировались на земле, после чего МиГ-23 пристраивались за лидером, выходя в назначенную точку и бомбя с горизонтального полета по команде «Сброс» от ведущего. Иногда группа МиГ-23 шла следом за группой Су-17М4, следя за их бомбометанием и сбрасывая бомбы сразу по их отходе на «сухих». Большая часть целей лежала у границы, где обязательным был истребительный заслон, особенно после потери 4 августа Су-25 замкомандующего ВВС 40-й армии полковника А. Рущкого. Спустя месяц над Кунаром и истребители подверглись атаке пакистанцев!

После стычки с пакистанцами в 120-м иап имели место еще несколько случаев боевых повреждений: один МиГ-23 привез в закрылке застрявшую автоматную пулю, а фонарь самолета капитана Николая Балабухи (борт № 05) был прострелен на земле при вырубивании. Однако участвовавшие обстрелы аэродрома едва не привели к тяжелым последствиям: при ночном минометном налете одна из мин упала прямо под носом уже пострадавшего в стычке с пакистанцами 55-го борта. На случай обстрелов самолеты по окончании полетов рассредотачивали, растаскивая по стоянкам подальше друг от друга, но в тот раз мина легла точно у самолета. Самолет чудом избежал серьезных повреждений, лишь при внимательном осмотре обнаружили срезанную осколком масленку на МРК. Крупный осколок застрял в ящике с боеприпасами, другими пробило борт соседнего истребителя и распорол фюзеляжный бак «спарки», из которого вылилось полтонны керосина. Следующее попадание могло превратить стоянку в костер, но злополучная мина оказалась последней. Злоключения 55-го борта на этом не кончились: еще через две недели с вырубивавшего на взлет истребителя сорвалась фугасная «пятисотка», плюхнулась на бетон и покатила в сторону. Летчик в растерянности притормозил, а выпускавшие его техники после секундного замешательства кинулись врассыпную, прячась за капониры и штабеля боеприпасов. К счастью, взрыватель не сработал. Выждав пару минут, оружейники вернулись к самолету и водрузили бомбу на место.



Аварийная посадка МиГ-23МЛД майора В. Кривошапко 8 ноября 1988 года

Помимо боевых «дырок», случались отказы техники, хотя один из наиболее серьезных случаев, приведших к потере машины, фактически стал следствием недостатков обслуживания. На МиГ-23МЛД № 54 с самого начала «выплывал» дефект в работе механизма разворота колеса (МРК), используемого при рулении. Неисправность проявлялась время от времени, будучи обусловленной износом дюралевого ролика направляющей поворотом стойки. Своевременно его не заметили, и 8 ноября истребитель майора В.Е. Кривошапко потянуло на пробеге в сторону и снесло с полосы. Вылетев на грунт, самолет понесся на пост радиотехнической службы. Чтобы остановить машину, летчик стал убирать шасси, передняя стойка сложилась, и истребитель зарылся носом в землю у самого ограждения. На самолете оказалась полуоторванной носовая часть, а планер деформировался настолько, что ремонту машина не подлежала.



После такой аварии истребитель № 54 ремонту не подлежал

Двумя неделями раньше при заходе на посадку летчик МиГ-23МЛД № 38 капитан Константин Ворсин в спешке не выпустил закрылки. Сзади поджимала группа, садившаяся на 10-15-секундных интервалах, в небе до 10 тыс. м все было забито снижавшимися самолетами, а малый остаток топлива не позволил уйти на второй круг. Касание произошло на скорости 480 км/ч. Тут же оторвался тормозной парашют, самолет без задержки выскочил за пределы полосы и, прорвав сеть аэродромного тормозного устройства, зацепился за ее трос. На этой «привязи» он описал дугу и врезался в обваловку сторожевого поста, где стояла БМП охранения. Сидевшие на броне бойцы кубарем полетели в разные стороны. Обошлось без жертв и раненых, но на зарывшемся в каменистый грунт самолете снесло все антенны и датчики на носу, сильно помяло фюзеляж до кабины, подломилась передняя стойка и даже воздухозаборники были набиты землей. Больше всего пострадало крыло, сместившееся в плане на 4° из-за деформации силовой рамы, коробка которой была смята, а ее стальная диафрагма 5-мм толщины прорвана в нескольких местах, словно бумажная. На восстановление истребителя ушло два месяца, и по бумагам он считался введенным в строй. После этого его перегнали на ремзавод в Союз, где при более тщательном осмотре признали не подлежащим дальнейшей эксплуатации.

Следующее происшествие случилось в шиндандском звене. При возвращении с сопровождения бомбардировщиков из-под Кандагара 11 января 1989 года на МиГ-23МЛД № 42 капитана Сергея Лубенцова отказал подкачивающий турбонасос ДЦН-76А – лопнула рессора, соединявшая его с коробкой приводов. Двигатель стал захлебываться, летчик несколько раз запускал его в воздухе, но самолет быстро терял высоту, и в 110 км от Шинданда Лубенцову пришлось катапультироваться. О катапультировании летчика в пустыне на КП узнали сразу же от его ведомого А. Лактионова. Сопровождая спускавшегося на парашюте командира, он не удержался от комментария: «Ну, красиво ты оттуда вылетел, зрелище – сила!» Для его спасения пришлось разворачивать целую операцию с привлечением Су-25

и вертолетов. Спасение летчика прошло успешно, хотя ему и пришлось провести несколько тревожных часов в ожидании поисковых вертолетов. На счастье, места оказались безлюдными, хотя потом Лубенцов и вспоминал, что вот-вот ожидал «новогодних подарков». Штурмовики тем не менее разнесли выезжавшую из лежавшего в удалении кишлака машину, направлявшуюся к месту падения самолета. МиГ-23МЛД Лубенцова стал последним советским боевым самолетом, потерянным в Афганистане.

Аналогичный отказ случился «под занавес», через три недели, когда 120-й иап покидал Афганистан. МиГ-23 задержались в Баграме дольше остальных, прикрывая отлет соседей – 378-го штурмового полка и 263-й разведэскадрильи. Опасность поджидала авиаторов уже по пути домой. В суматохе вывода уже в новогодние дни из Баграма ушли мотострелки. Десантники 345-го полка выдвинулись на блоки вдоль дороги, обеспечивая прикрытие ухода. Аэродром остался почти без охраны, и удачей было то, что противник не решался штурмовать авиабазу в надежде и без того получить ее едва ли не на следующий день после ухода «шурави». Хозяин близлежащих Панджшера и Чари-кара Масуд писал генералу Б. Громову: «Мы терпим ваше присутствие вот уже десять лет и, даст Аллах, потерпим еще несколько дней».

С обеда 31 января истребители начали подниматься в воздух, направляясь на север. Полк уже прошел половину маршрута, когда на МиГ-23МЛД с бортовым номером 32 отказал насос. Пилотировавший машину замполит эскадрильи майор Василий Хлистун и шедший с ним в паре комэск Владимир Белокурский повернули обратно, рассчитывая на помощь выпускавших их техников, все еще остававшихся на аэродроме (на этот счет было предусмотрено – никто не отлучается со стоянки и задача считается выполненной, только когда вылетевшие самолеты садят в месте назначения). Им повезло – на окраине аэродрома оставался разбитый и полуразобранный 54-й самолет, с которого можно было позаимствовать вполне работоспособный насос. Пара заходила на посадку и заруливала на опустевший аэродром уже в темноте. К этому времени все помещения авиабазы были заминированы, в мерзлой грязи валялись патроны, мины, неразорвавшиеся гранаты и взрыватели, и едва ли не единственным местом оставалась рулежка и стоянка, на которой и замерли самолеты. Оставалось только снять отказавший ДЦН-76А и заменить его – работа, в нормальных условиях и днем требовавшая не менее 8 часов. Техникам Олегу Кузьмину и Александру Сергееву пришлось поспешно работать на морозе и на ощупь. Аэродром обстреливался, о бетонку вокруг то и дело звонко шлепали пули, одна из которых тут же ударила в борт на свет включенного фонарика. К трем часам утра все было закончено, прогазован двигатель, проверены системы и герметичность топливных магистралей. Пара вырулила и ушла из Баграма. Восход солнца они встретили над Гиндукушем, а через час заходили на посадку в Мары. А последним из полка Баграм оставил солдат – водитель аэродромного «пускача». Запустив двигатели ожидавшего техников Ан-26, он направил в сторону свой «Урал», бросил на сиденье гранату и побежал к стоявшему на старте самолету. Истребители ушли из Афганистана.

Покидавшим аэродром в ночь на 1 февраля запомнилась картинка опустевшего КДП: «Вся аппаратура работает, шкалы и лампочки мерцают в темноте, по радио слышны отрывки каких-то разговоров, все еще исправно моргает и – ни души... Все ушли с войны. А на нашей стороне боевые заслуги мало интересовали встречавших пограничников, так что картина возвращения оказалась далекой от плакатной. На границе возник показательный эпизод – «страна встречает своих героев». Прилетев, наша толпа хотела выйти из самолета, но не тут-то было. Бравые бойцы-пограничники встретили воинов-интернационалистов штыком и прикладом, пинками загнав обратно. У меня прапор-пограничник потребовал снять очки и минуты три сверлил взглядом небритый и порядком измотанный оригинал. «Похож...» На смену появился таможенник, допытывавшийся, почему у меня автомат записан не на форменном бланке, а на тетрадном листочке в клеточку. «Да понимаете, там война, бланков

нет...» – «Придется автомат изъять». – «Вот и слава богу, меньше тащить на себе». В конце концов обнаружили соответствующую запись в моем удостоверении и решили, что автомат настоящий и можно мне его оставить. Зато никто не обратил внимания на нигде не числящиеся 120 патронов, что лежали в сумке, их пришлось везти до дома и там уже расстрелять в тире. Одного из наших летчиков, Витю Магдалюка, угораздило потерять загранпаспорт, и он за сараями прятался от пограничников. В конце концов командир убедил его сдаться – один черт, из Союза уже точно не выгонят!»



Ремонт истребителя № 54 в ТЭЧ полка

После дозаправки 120-й иап перелетел в Чирчик, где оставался в готовности еще полтора месяца на случай перехода оппозиции в наступление. Однако та не спешила со штурмом Кабула, продолжала привычную тактику обстрелов и диверсий, и 25 марта 120-й иап вернулся на базу в Домну.

По итогам афганской эпопеи МиГ-23 показал себя надежной и выносливой машиной, доказав свою пригодность не только к выполнению истребительных задач («прикрышка» достаточно эффективно обеспечивала работу ВВС 40-й армии), но и ко всем «тяготам и лишениям» каждодневной службы – нанесению бомбовых и штурмовых ударов, минированию с воздуха и разведке. За пять месяцев службы завершавшего кампанию 120-го иап задачи распределились следующим образом: силами 38 МиГ-23 было выполнено 5730 боевых вылетов, причем на долю 1-й эскадрильи пришлось 3950 и соответственно 2350 часов. Из них 3300 вылетов было выполнено на бомбардировки, в ходе которых сбросили 1300 т бомб, 529 – на прикрытие и 121 – на разведку. Средняя интенсивность составляла 35–40 вылетов в смену с выработкой 25–30 т бомб, и даже в дежурном звене бывали дни, когда выполнялось до 16–18 вылетов. Шесть летчиков были удостоены орденов Красного Знамени, 30 отмечены орденами Красной Звезды.

Качества МиГ-23 подтверждал анализ показателей надежности авиатехники, проводившийся инженерным отделом ВВС 40-й армии и 73-й ВА. В нелегких условиях МиГ-23 показал себя достаточно надежным и эксплуатационно пригодным самолетом. При неизбежных мелких отказах, уследить за которыми не давал высокий темп работы и измотанность техников, проводивших на аэродромах 12–16 часов в сутки, боеготовность эскадрилий оставалась на уровне 93–94 %. Причин, осложнявших эксплуатацию, было более чем достаточно: жара, плавившая и окислявшая смазку узлов и грозившая перегревом оборудования и закипанием аккумуляторов, постоянно висевший в воздухе песок и пыль, проникавшие повсюду и истачивавшие узлы (при этом ветры с солончаков приносили едкую пыль, приводившую к коррозии даже деталей, в обычных условиях считавшихся нержавеющей), засоренное пылью и грязью топливо (в тонне керосина находилось до 0,5–1 кг всевозможного мусора), через считанные часы забивавшие черной слизью фильтры, грозя отказами топливной автоматики, что заставляло их промывать через каждые 5–10 часов. Пыль и песок попадали в шарниры, ухудшали работу замков бомбодержателей, что приводило к заеданию их кинематики. Отказы случались из-за их попадания в системы кондиционирования и управления воздухозаборниками, «горели» агрегаты электрооборудования, случалось, отказывал стартер.



Истребители 120-го иап покидают Афганистан

Много хлопот вызывала теснота и перегруженность аэродромов, вместе со сложностью схемы посадки приводившие к перегреву тормозов, поломкам шасси, а «разувание» самолетов из-за лопнувших пневматиков, налетающих на приносимые ветром-«афганцем»

камни, было обычным делом. В то же время неожиданно малым было число отказов по электронике авиаоборудования и РЭО, на работе которых положительно сказывались регулярная эксплуатация и сухой климат. Нарекания вызывало качество остекления фонаря МиГ-23, быстро желтевшего и терявшего прозрачность на солнце.

Вместе с тем уже в начальный период эксплуатации «двадцать третьих» в Афганистане (этап, обычно сопровождавшийся ростом дефектов и ошибок) по итогам 1985 года налет на отказ в воздухе составлял 36,2, а на отказ, выявленный на земле – 145,8 часа – наилучшие показатели среди всех типов боевых самолетов. Среди источников неисправностей преобладали КПН, дававшие 80 %, и некачественное обслуживание – 13 %, доля провинности летчиков составляла 4 % («лукавость» этих цифр, однако, с очевидностью выводила из-под наказаний личный состав, списывая отказы на вину промышленности, исправно восполнявшей убыль).

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.