Виктор Марковский

Выжженное небо Афгана

Боевая авиация в Афганской войне

Виктор Марковский

Выжженное небо Афгана. Боевая авиация в Афганской войне

«Яуза»
2011

Марковский В. Ю.

Выжженное небо Афгана. Боевая авиация в Афганской войне / В. Ю. Марковский — «Яуза», 2011

ISBN 978-5-699-50834-1

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.

ISBN 978-5-699-50834-1

© Марковский В. Ю., 2011
© Яуза, 2011

Содержание

Вступление 5
Истребители МиГ-21 8
Конец ознакомительного фрагмента. 47

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, чистейшей 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-афганских 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

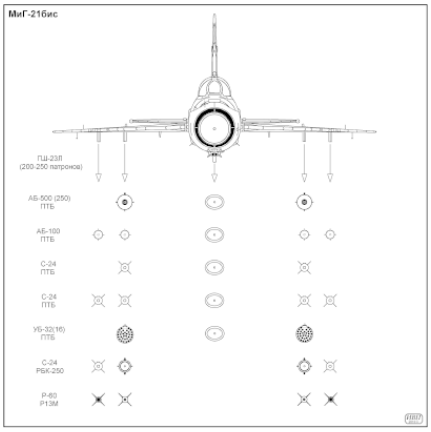
Среди самолетов, переброшенных в Афганистан при вводе советских войск, большую часть составляли истребители. По численности к началу января 1980 года они уступали лишь вертолетам – «воздушным рабочим» армейской авиации. Появление истребителей в авиации 40-й армии было вызвано опасением контрмер со стороны 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 воспрещения возможных антиафганских акций со стороны сопредельных государств…»

При вводе войск в Афганистан нападение могло ожидаться 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 боевыми 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 Багараме. 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 особой 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. Лепаевым. 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

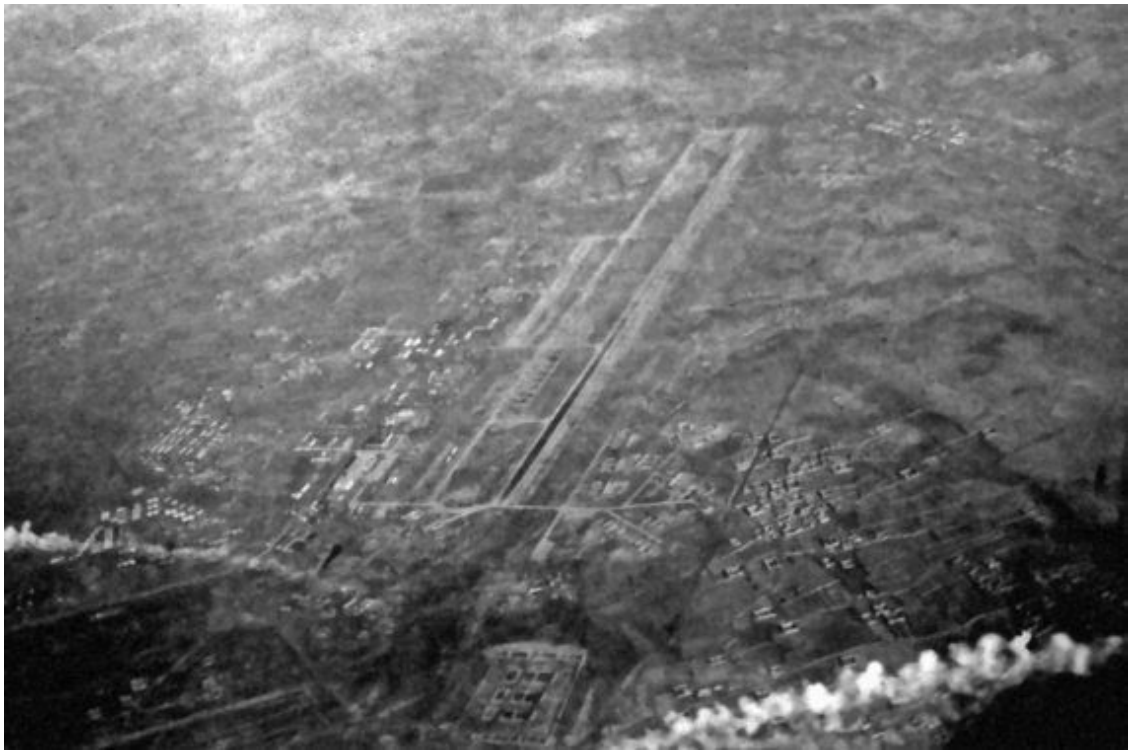
Накрыть стоящие в них самолеты можно было только прямым попаданием. Аэродром имел ремонтную базу, мастерские, склады и хранилища для горючего. Его радиотехническое оборудование и средства руководства полетами, как всё в афганской армии, были советского происхождения и полностью подходили для новых «постояльцев». Полностью отечественной была и служившая у афганцев авиатехника, что позволяло рассчитывать на обеспечение ремон-

тов 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 находились 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, выскакивают, 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 мороженый 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.

Обустраиваясь, 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 строительству 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 неспокойной 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 «близ-

нецов». 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

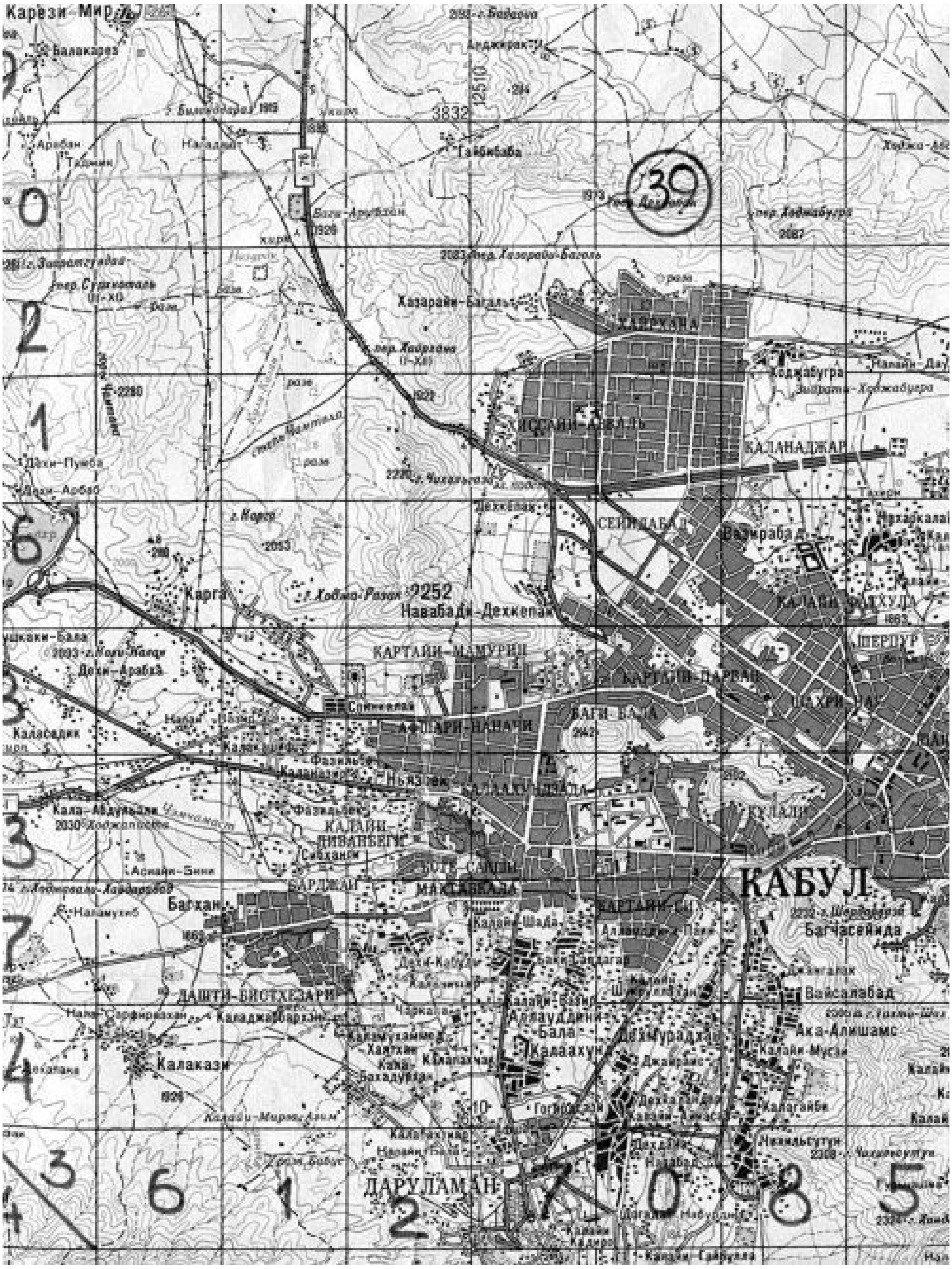
Наиболее выигрышной в специфичной афганской обстановке, требовавшей действий в удаленных районах, выглядела увеличенная дальность: с одним подфюзеляжным подвесным баком МиГ-21бис на высоте имел дальность полета 1480 км при продолжительности полета до двух часов. Это оказывалось востребованным и с учетом 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.

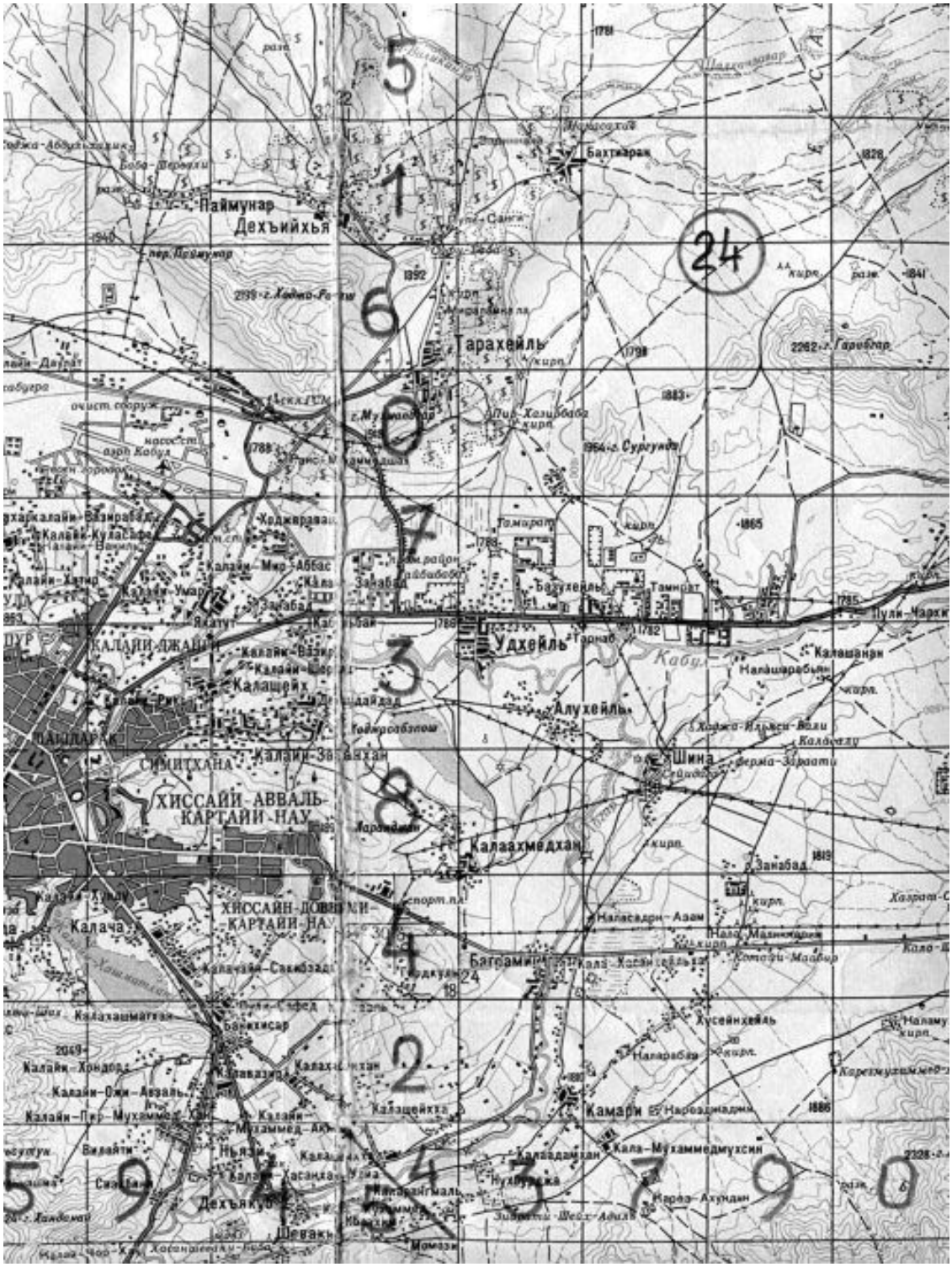
МиГ-21бис существенно превосходил предшественника также по наиболее важному показателю для боевой машины, располагая большими возможностями по весу и арсеналу боевой нагрузки. У МиГ-21ПФ боевые возможности ограничивались подвеской всего двух бомб или блоков реактивных снарядов УБ-16-57. «Бис» оснащался встроенной пушкой ГШ-23Л и мог нести вооружение на четырех подкрыльевых держателях, благодаря высокой тяговооружености 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 автома-

тический 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 перебазируя то в Кокайты к самой границе, то неделями дежуря в Мары по соседству с тамошними коллегами из 217-го апиб.


Карези-Мир
Балакарез
3832
12510
Гайбибаба
39
Казарайи-Багаль
Хайрхана
Кадждубгра
Хиссайи-Аввал
Каланаджар
Дехкепак
Сейидабад
Карга
2252
Навабади-Дехкепак
Картайи-Мамурин
Калайи-Фатхуда
Шерпур
Спинкелай
Афшари-Наначи
Баги-Бала
Кала-Абдулхали
Калайи-Дивакбеги
Барджаи
Багхан
Дашти-Бистхезари
Картайи-Си
Кабул
Багчасейида
Вайсалабад
Калайи-Шада
Ака-Алишамс
Калакази
Калаахун
Даруламан
Чилсутун
0
1
2
6
3
7
4
5
8



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 отрабатываться 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 радиокомпас, 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, приспосабливая 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).

Такими 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 Зузлов 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 Зузлова 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.

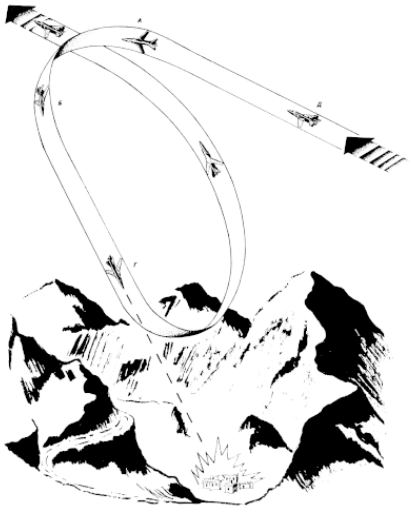


Схема нанесения удара с пикирования парой: после обнаружения цели ведущий (А) выполняет доворот со скольжением (Б) и полупереворотом вводит самолет в пикирование (В), обычно с углом 30–40^{o} или более крутым снижением. Высота сброса бомб и нижняя граница вывода определялись по условиям безопасности 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

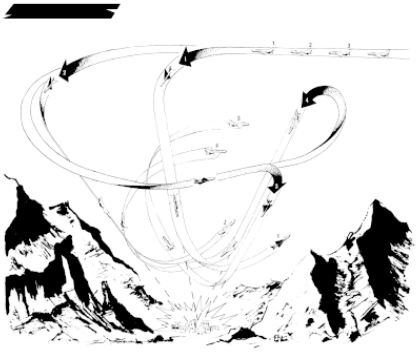
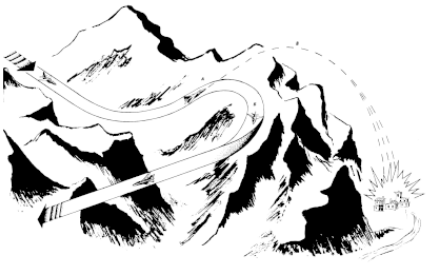


Схема бомбометания группы с использованием «вертушки» или «карусели»: после выхода к цели самолеты группы наносят удар с круга, последовательно заходя на бомбометание с небольшими интервалами. Способ обеспечивал практически непрерывное воздействие на цель, но требовал ювелирного расчета и хронометража – 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^{o} 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.



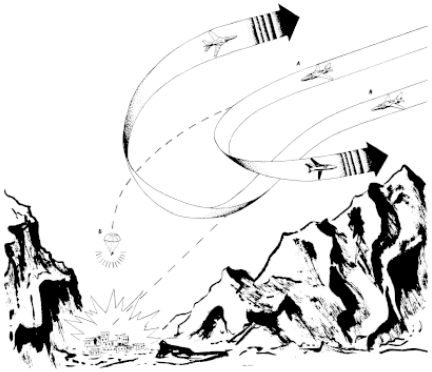
Бомбометание с кабрирования: удар с кабрирования мог быть использован для поражения цели с известным местоположением, обычно площадной, размерность которой позволяла накрыть ее со сбросом бомб по расчету. Разогнавшись в пологом снижении (А), самолет выполнял горку (Б) с углом 25–30^{o} (или до 45^{o}) 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 само-

лета 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 безоткатные 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).

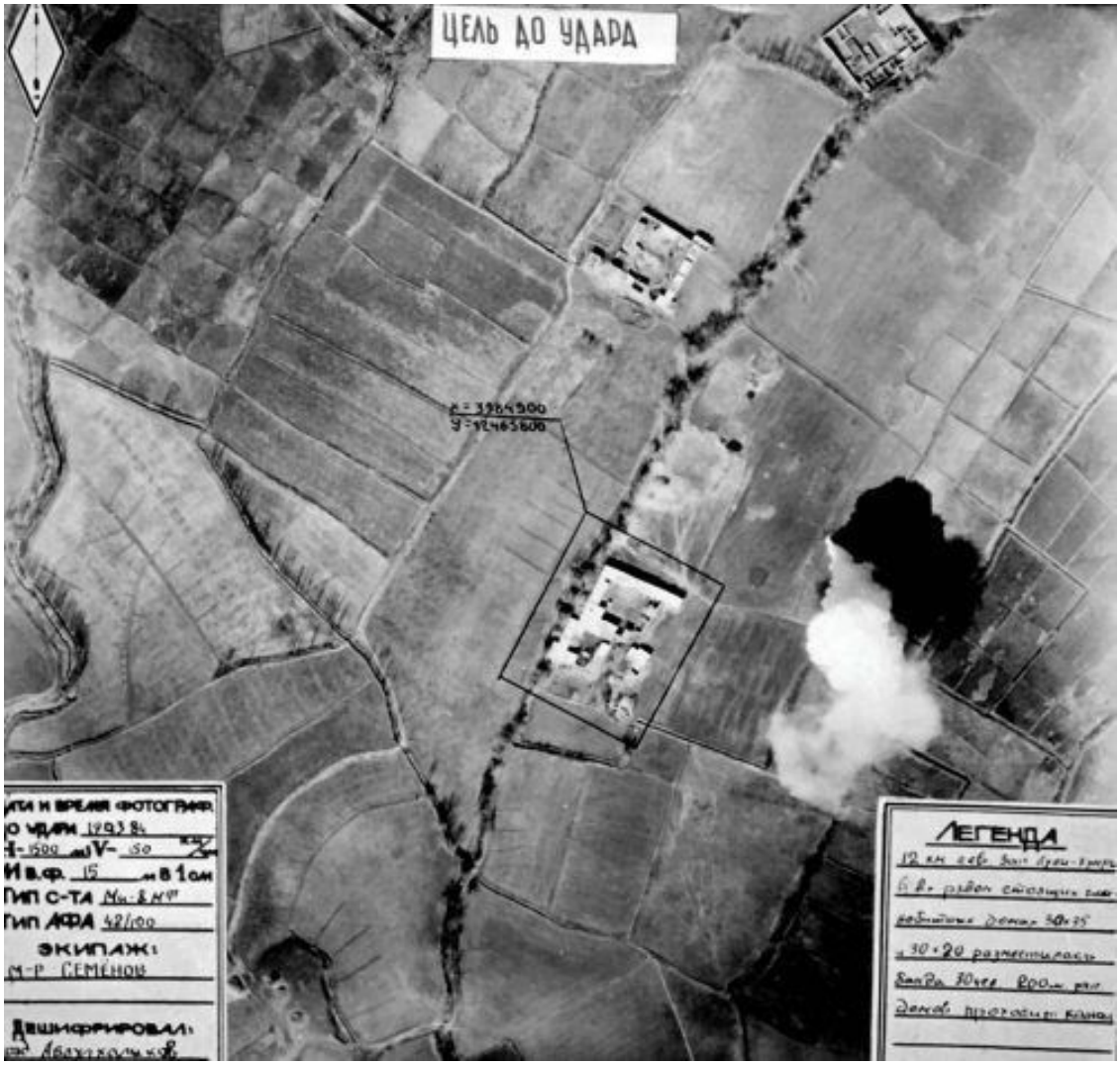
При мятеже были убиты находившиеся при части советские военные советники. Заняв военный городок, мятежники окопались, соорудив завалы на дорогах и оборудовав на подходах артиллерийские позиции. По просьбе афганских властей для разоружения мятежного полка были привлечены советские части – мотострелковый 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 авиационный удар по местонахождению хранилищ вооружения и складов с боеприпасами. Сначала для нанесения удара планировали задействовать истребители-бомбардировщики с приграничных аэродромов в Союзе, но те не смогли отыскать цели среди заснеженных предгорий. Для удара подняли звено МиГ-21 115-го полка из Баграма, выполнившее бомбометание. К непосредственной авиаподдержке 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 полтораста километров, 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.

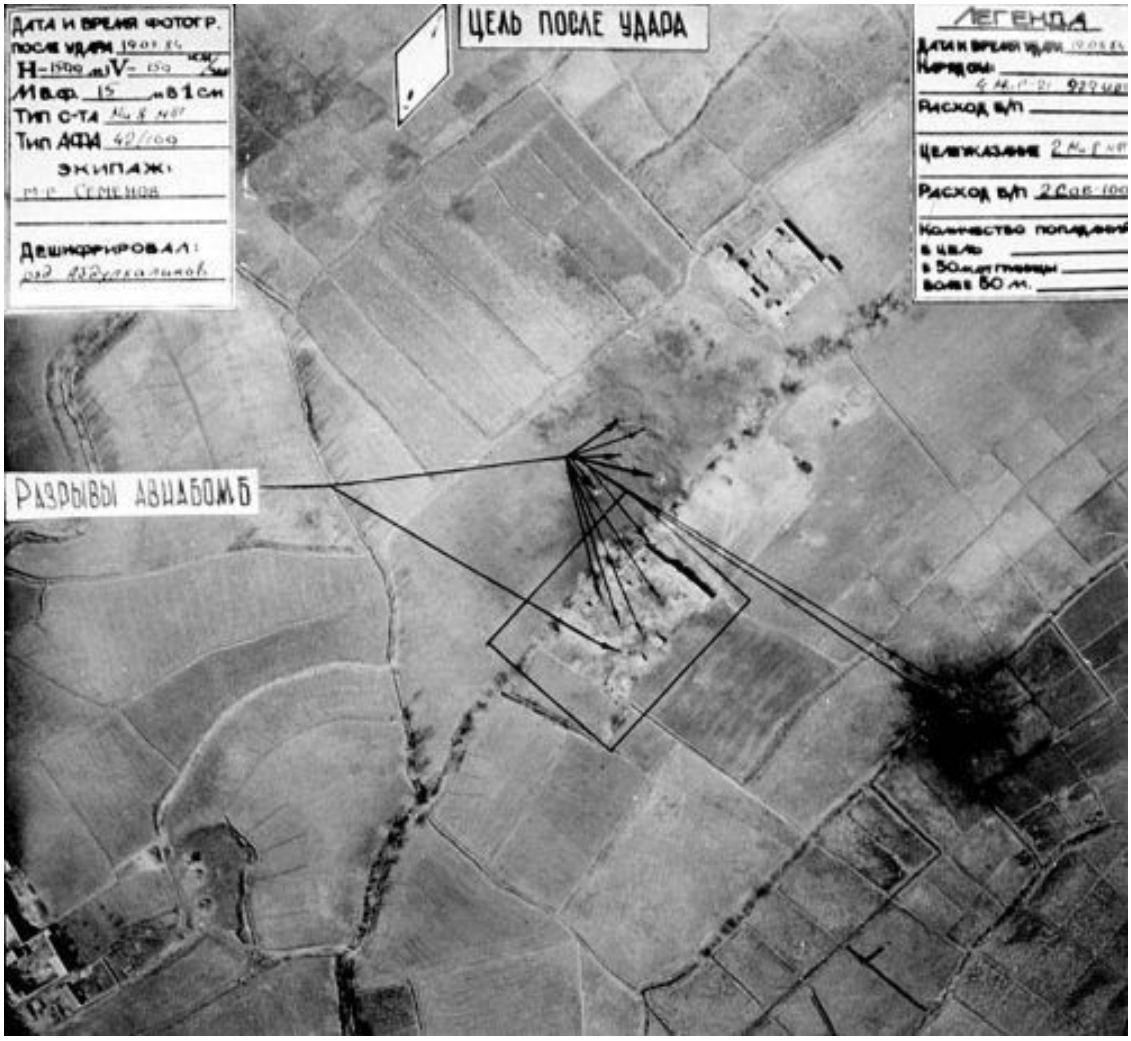
Продвижение советского мотострелкового полка к Аса-дабаду поддерживали истребители-бомбардировщики (чем и была вызвана спешность их переброски в Баграм). Специфика афганских условий сразу дала о себе знать – продвижение войск сопровождалось непрерывными обстрелами, а прилетавшие летчики не могли отыскать прячущиеся среди скал и нагромождений камней огневые точки – мешала большая скорость, да и время подлета (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. Громов[1] 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».



Фотопланшет с изображением места удара и данными о цели до удара…

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



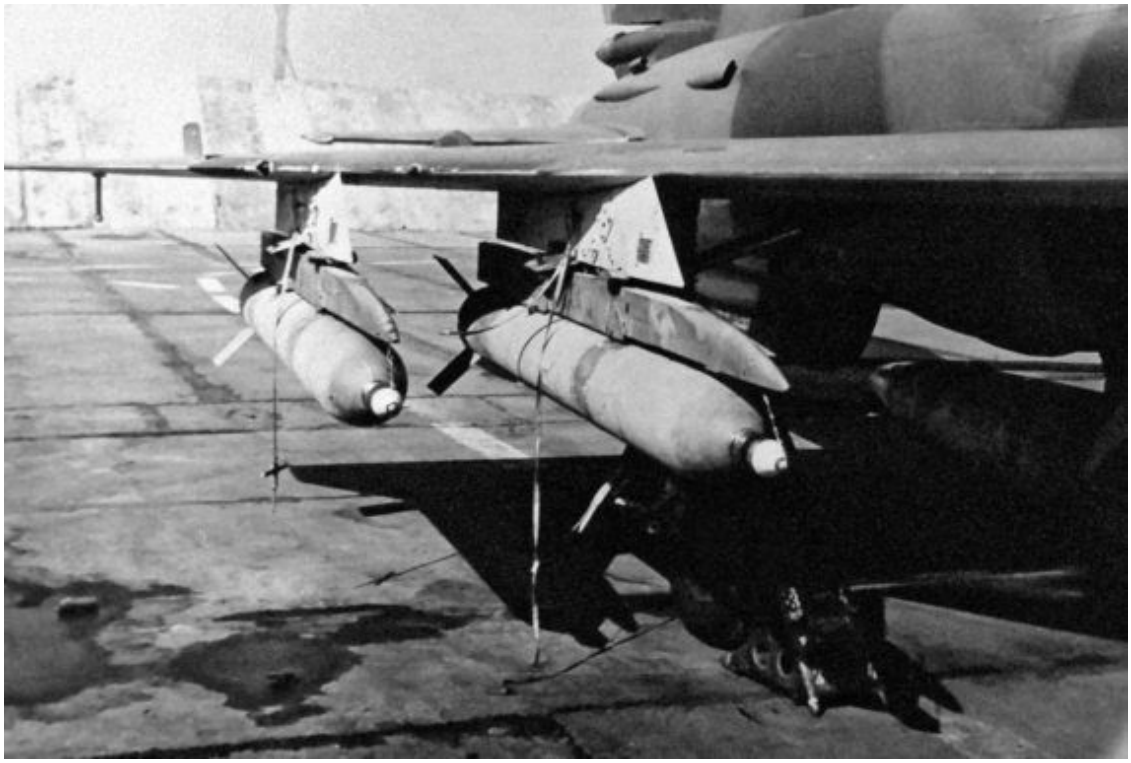
…и после него. Фотографирование объекта атаки по окончании удара выполнялось для точной оценки поражения цели

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 подниматься 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 атакой 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 привлекать не только войска, но и авиацию, выглядевшую самым внушительным образом. МиГи, проносившиеся над городом, производили впечатление одним своим громом и демонстрацией мощи. Летали в том числе на малых и предельно малых высотах, где высотомер 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 собиравшаяся 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 хворостяные крыши, взвивались в воздух полотнища навесов, и валились хлипкие саманные стены. Выдержать сотрясающий гром и свист проносящихся 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 поступавшие 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 остававшуюся 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 переброшенные 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, служа 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, отрабатывавшихся 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^{o}, 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 допплеровскими 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» огневым 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 непрост. Самолет с четырьмя бомбами и впрямь разбегался 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 истребителей, 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 бомбар-

дировку 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 обладать 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-помощ-

ника 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 непременным 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 буквальным 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^{o} 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 убойной 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 накрытие 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 разлетавшиеся 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 убойных элементов – стальных 5,5-мм шариков, числом более сотни в каждой. На открытом месте каждая такая бомбочка обеспечивала на площади 60 м^2 «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 силуминовые сферы начинялись каленными 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, разлетавшимися на сотни убойных сегментов. Против живой силы – крупных и мелких банд в местах базирования моджахедов, вьючных 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 распадках 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.

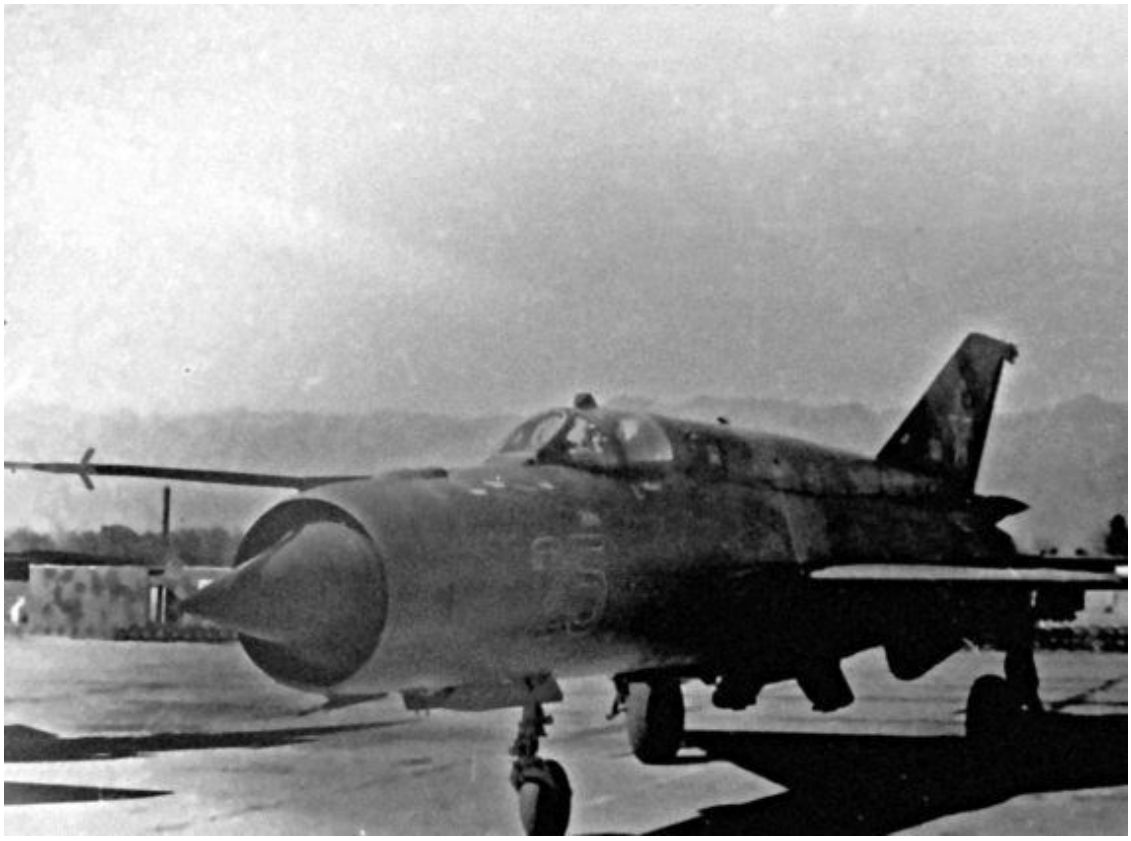
Всего за первый год войны ВВС 40-й армии было выполнено 72 000 боевых вылетов с общим налетом 83 000 часов, в том числе на малых и предельно малых высотах – 59 716 часов,

на средних и больших высотах – 12 117 часов и в стратосфере – 33 часа (последние выполнялись истребителями по курсу боевой подготовки, требовавшему сохранения летчиками 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 кз состава 145-го кап выруливает 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 успевшие повоевать подремонтированные 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, приносивший 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 лопатки 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.

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.