

УДК 623.746.4(47+57)''1979/89''  
ББК 68.53  
М26

**Марковский, Виктор Юрьевич.**

М26      Боевая авиация в Афганской войне / Виктор Марковский. — Москва : Яуза :  
Эксмо, 2016. — 336 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-699-88481-0

Боевые действия в Афганистане стали самой масштабной воздушной войной советских ВВС со времен Второй Мировой. В Афгане были задействованы все виды авиации — от вертолетов и транспортников до истребителей, истребителей-бомбардировщиков, разведчиков, штурмовиков. Поддержка с воздуха играла решающую роль фактически в каждой операции наших наземных войск и Спецназа, а расход боеприпасов соизмерим с показателями Великой Отечественной — более 6 миллионов бомб и около 6 миллионов ракет.

Эта книга — первое серьезное исследование боевого применения советских ВВС в Афганистане, обобщающее бесценный опыт последней войны СССР. Вы найдете здесь исчерпывающую информацию обо всех типах самолетов и вертолетов, воевавших «за речкой», и профессиональный анализ ведущего историка авиации. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных фотографий.

УДК 623.746.4(47+57)''1979/89''  
ББК 68.53

ISBN 978-5-699-88481-0

© Марковский В.Ю., 2016  
© ООО «Издательство «Яуза», 2016  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2016

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ. АВИАКОЛЛЕКЦИЯ

**Марковский Виктор Юрьевич**

**БОЕВАЯ АВИАЦИЯ В АФГАНСКОЙ ВОЙНЕ**

*В авторской редакции  
При участии И.В. Приходченко*

Ответственный редактор *Л. Незвинская*  
Художественный редактор *П. Волков*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

ООО «Издательство «Яуза»  
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.  
Home page: [www.yauza.moscow](http://www.yauza.moscow)

Для корреспонденции:  
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, корп. 3.  
Тел. +7(495) 745-58-23.  
E-mail: [editor@yauza.moscow](mailto:editor@yauza.moscow)

ООО «Издательство «Эксмо»  
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)  
Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.  
Тел. 8 (495) 411-68-86.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Тауар белгісі: «Эксмо»  
Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3«а», литер Б, офис 1.  
Тел.: 8(727) 251 59 89,90,91,92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: [RDC-Almaty@eksmo.kz](mailto:RDC-Almaty@eksmo.kz)  
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.  
Сертификация туралы ақпарат сайтта: [www.eksmo.ru/certification](http://www.eksmo.ru/certification)

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ о техническом регулировании можно получить по адресу: <http://eksmo.ru/certification/>

Өндірген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 22.03.2016.  
Формат 84x108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Печать офсетная. Усл. печ. л. 35,28.  
Тираж экз. Заказ



В электронном виде книга и издательства вы можете  
купить на [www.litres.ru](http://www.litres.ru)

**ЛитРес:**  
один клик до книги



# Содержание

---

Вступление .....	4
Истребители МиГ-21 .....	6
Истребители-бомбардировщики Су-17 .....	51
Истребители МиГ-23 .....	94
Штурмовики Су-25 .....	122
Война в воздухе .....	167
Вертолеты Ми-8 .....	194
Боевые вертолеты Ми-24 .....	228
Истребители-бомбардировщики МиГ-27 .....	246
Фронтовые бомбардировщики Су-24 .....	264
Дальняя авиация .....	295
Приложение .....	331

При подготовке публикации использованы материалы ЦАМО, ЦМВС, документы ГШ ВВС и 40-й армии, дневники и свидетельства авиаторов 40-й армии. Автор выражает особую признательность за помощь и предоставленные материалы полковникам Л. Мельникову, А. Райляну, Ю. Рудакову, Р. Саберову, С. Тишкову, подполковникам С. Пазынину, В. Таштамышеву, Д. Евсютину, А. Бондареву, В. Домницкому, майорам А. Артюху, Е. Багодяжу, В. Казакову, К. Шипачеву, М. Правдивцу, С. Кривцову, И. Угарову, Н. Гуртовому, Е. Гончарову, А. Дегтяреву, капитанам М. Келю, А. Ивановскому, В. Максименко, а также заместителю министра обороны Узбекистана полковнику В. Бекбулатову, А. Волкову и сотрудникам Музея воинов-интернационалистов «Шурави» города Екатеринбург.

Графика: И. Приходченко, А. Радченко и В. Миляченко.  
Цвет: В. Миляченко.

## Вступление

**А**фганистан – 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 рустыми, 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, дружественные отношения. Уже при обретении независимости Афганистана 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 полевыми кухнями 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 духовен-

ство, 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, чистой 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 подтолкнуло 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 пра-

вительства, 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 в 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 из истребительно-бомбардировочной авиации 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. Во что выльется задуманная операция, тогда еще не представляли и рассчитывали обойтись средствами





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

южных округов. Управиться предполагалось сравнительно небольшими силами, ограничившись привлечением местных частей из состава авиации, имевшейся в Туркестанском и Среднеазиатском военных округах (ТуркВО и САВО). Переброску осуществляли с близлежащих аэродромов: Кокайты лежали, что называется, прямо за горой, всего в полусотне километров от границы. Чирчик располагался подальше, вблизи Ташкента и в 400 км от афганской границы, но все равно являлся ближайшим в этих местах аэродромом ударной авиации. 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, разосланной в войска 24 декабря 1979 года. Этим руководящим документом, подписанным министром обороны СССР Д.Ф. Устиновым и начальником Генштаба Н.В. Огарковым, определялись кон-

кретные 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 воспреещения возможных антиафганских акций со стороны сопредельных государств...»

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



**МиГ-21 в полете над Кабулом**

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 эскадрилей.

Между тем, будь декларированная угроза агрессии Афганистану извне реальной, это подвергало бы риску и прилегающую советскую территорию. В этом случае 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 советских Вооруженных

Сил, в соответствии с которой прежние структуры авиационных объединений заменялись ВВС округов, подчинявшихся общевойсковому командованию, аналогичные перемены были произведены и в находившейся в Афганистане армейской группировке. 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 (дома в военных округах реформа затронула лишь общее управление авиационными частями, по-прежнему сохранявшими принадлежность ВВС, за исключением «армейского комплекта» вертолетных сил). 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 име-

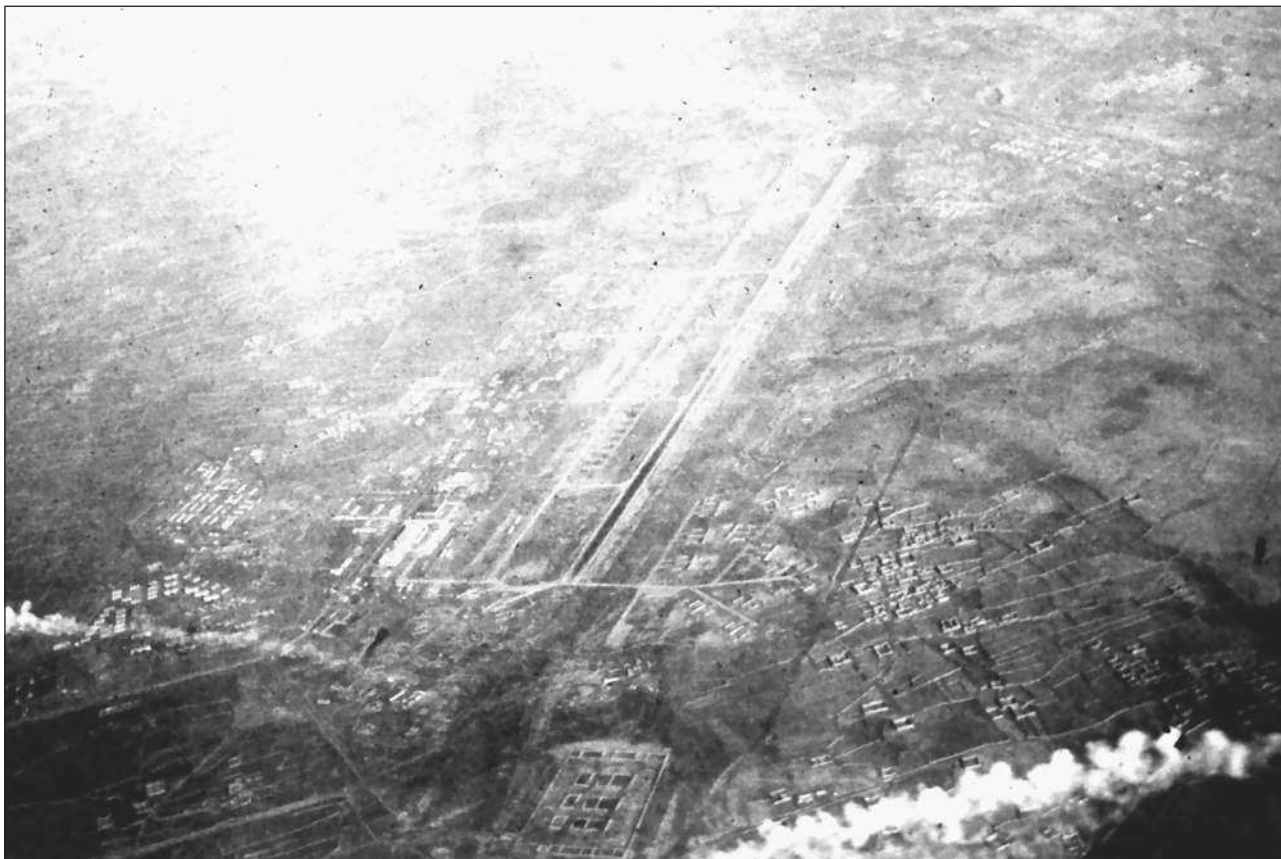
новалась «Советская Литва». Однако привлечение полка к участию в афганской кампании диктовалось отнюдь не прежними боевыми заслугами: выбирать на месте было, по сути, не из чего – 115-й иап на то время был единственным истребительным авиаполком фронтовой авиации во всем ТуркВО. Прочие силы здесь были 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). С радиотехническим и прочим современным обеспечением дело было похуже – эти средства требовалось разворачивать на аэродромах самим.

Перебазирование истребителей 115-го иап приняли практически одновременно с началом ввода войск и начавшейся высадкой десантников в Кабуле и Баграме. Как только к середине дня 27 декабря 1979

года аэродромы были взяты под контроль, в Баграм перелетела 1-я эскадрилья авиаполка. В составе эскадрильи имелись 12 боевых МиГ-21бис и две «спарки» МиГ-21УМ. Десантники, занявшие Баграм еще до захвата столичных объектов, все сохранили в целости. Операция по захвату аэродромов была подготовлена с особой тщательностью – десантники прекрасно ориентировались ночью на авиабазе и быстро овладели всеми узловыми сооружениями; на имевшихся у них планах была указана даже расстановка мебели в помещениях и направления, в которых открывались входные двери. Инженерно-технический состав истребительного полка, 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 перебазировался на новое место службы уже после Нового года, прибыв в Кабул 9 января. Первым командующим авиации 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».



Вид авиабазы Баграм со взлетающего истребителя. Позади видны следы догорающих тепловых ловушек защиты от ракет

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. Находящуюся 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. 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 и все в афганской армии, были советского происхождения и полностью подходили для новых «постояльцев». Полностью отечественной была и служившая у афганцев авиатехника, что позволяло рассчитывать на обеспечение ремонтов и обслуживания – у афганских коллег при надобности можно было позаимствовать запчасти и комплектующие для обеспечения эксплуатации техники. Близость Баграма к границе СССР упрощала снабжение – авиабаза с многочисленным гарнизоном находилась при трассе, связывавшей Афганистан с Советским Союзом и опоясывавшей всю страну.

После худо-бедно обжитого гарнизона в Союзе первые впечатления от нового места службы были не радостными. Капитан В. Шевелев, прибывший в Баграм в числе первых, писал: «При перелете выдали ору-



Горы подступали прямо к Баграмскому аэродрому



**Аэродром Кандагара в первые военные месяцы выглядел самым мирным образом**

*жие, 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.*

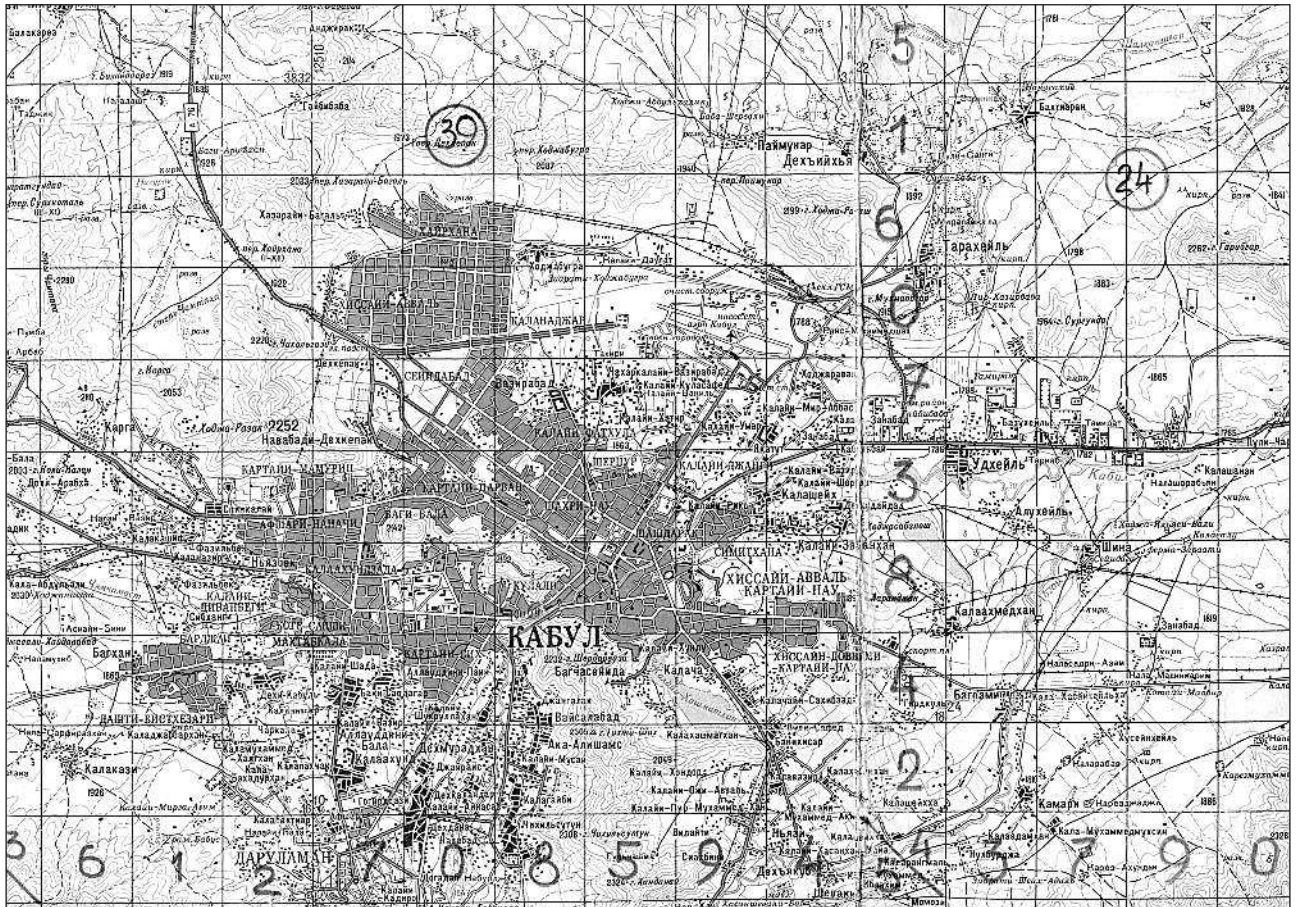
*Когда перебрались в Кабул, лучше не стало – жили в палатках, холод, сырость и грязь повсюду. Бочку с водой для столовой и помывки таскает танк. Из кормежки – только каша, сушеная картошка и мороженный минтай. Комбат объявил, что положен дополнительный паек, но его все равно нету, может, потом подвезут. Как потеплело, стала досаждать какая-то кусачая мошка, прозвали ее кукарача. От ее укусов пробирает лихорадка, дня три всего ломает, трясет, температура под сорок, потом еще с неделю жуткая слабость.*

*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 назначившийся 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.*

*Обустриваясь, 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*



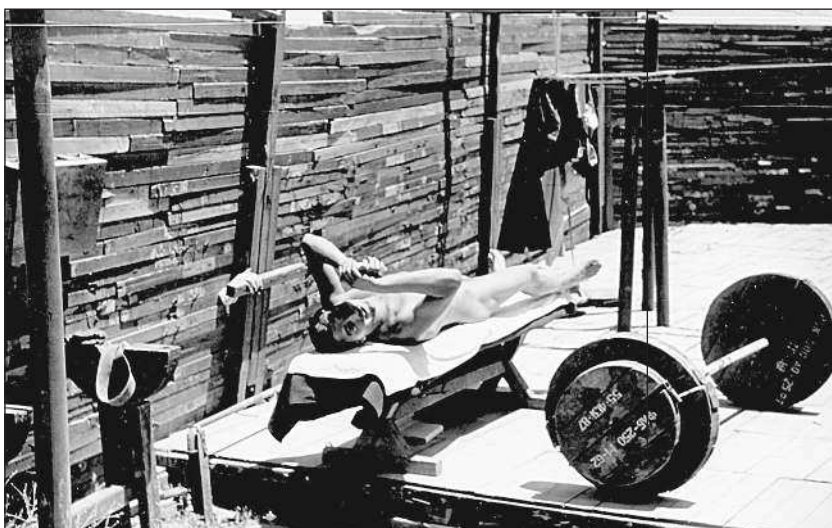
Полетная карта Кабула и окрестностей с размеченными квадратами для удобства наведения на цели

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 провиантом, а бытовыми проблемами занимались по мере 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 прилетающие на смену полки встречали целые поселки бом-

ботарных домов, среди которых были даже бани с саунами.

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

В 115-м иап имелись самолеты МиГ-21бис заводского типа 75 двух исполнений: 1-я эскадрилья летала на машинах обычной комплектации, а 2-я эскадрилья располагала самолетами с дополнительно установленным комплектом радиосистемы ближней навигации РСБН в составе посадочной навигационной аппа-



Спортплощадка дежурного звена истребителей Баграма. Практически всё на ней, даже штанга, было сооружено из брусьев и досок бомботары – материала, всегда имевшегося под рукой

ратуры «Повет-1И», взаимодействующей с наземными азимутально-дальномерными радиомаяками и курсоглиссадными радиомаяками системы «Катет-СП». Использование современного оборудования существенно повышало точность навигации, упрощая самолетовождение в осложненных условиях Афганистана и делая возможным круглосуточное выполнение снижения и захода на посадку по приборам даже при ограниченной видимости. 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 и двигателя.

Однако все познается в сравнении. Эта старая истина наглядным образом иллюстрировалась присутствовавшими по соседству чирчикскими МиГ-21ПФМ. Будучи в истребительной авиации далеко не самыми современными самолетами, МиГ-21бис представляли 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 изрядном сроке эксплуатации еще годились к службе и командование сочло, что не стоит торопиться их списывать – бомбить и стрелять по наземным целям они вполне годились.

«Бисовскую» модификацию с послужившими МиГ-21ПФМ разделяли более десяти лет по времени появления, что наглядным образом проявлялось при сопоставлении этих похожих только с виду «близнецов». МиГ-21бис оснащался новым двигателем Р25-300, выдававшим на три с половиной тонны большую максимальную тягу, имел более вместительные баки и качественно иное оборудование. Тем самым, повышенная тяговооруженность существенно повысила 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 трехкилометровой длины здешних ВПП с лихвой хватало для взлета даже с приличной боевой нагрузкой. Максимальная вертикальная скорость МиГ-21бис у земли достигала 235 м/сек, превосходя даже аналогичные качества МиГ-23, а высоту практического потолка 17800 м он набирал за 9 минут.

Наиболее выигрышной в специфичной афганской обстановке, требовавшей действий в удаленных районах, выглядела увеличенная дальность: с одним подфюзеляжным подвесным баком МиГ-21бис на высоте



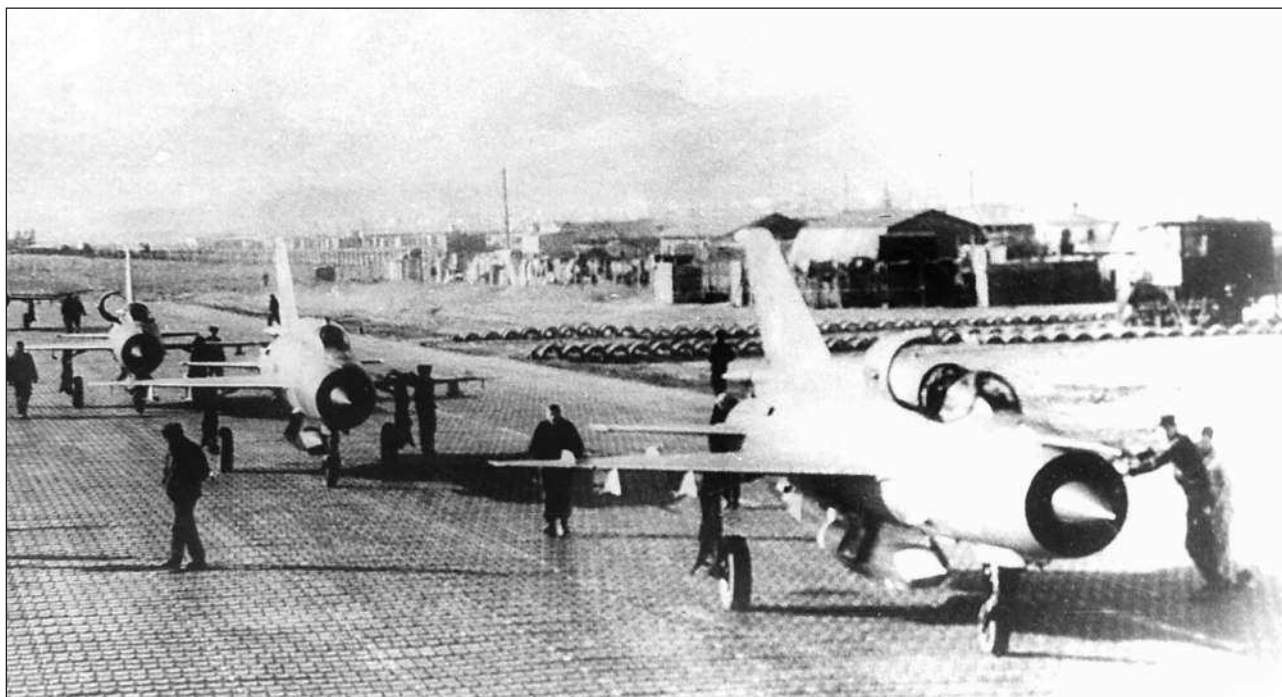
Дувал в селении, разбитый ударом с воздуха

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 боевой нагрузки и арсеналу средств поражения. У МиГ-21ПФ боевые возможности ограничивались подвеской всего двух бомб или блоков реактивных снарядов УБ-16-57. «Бис» оснащался встроенной пушкой ГШ-23Л и мог нести вооружение на четырех подкрыльевых держателях, благодаря высокой тяговооруженности и усиленной конструкции имея возможность подвески полутора тонн бомб – двух «пятисоток» на внутренних узлах и двух по 250 кг на внешних. Набор вооружения дополняли новые типы средств поражения, включая многозамковые бомбодержатели, позволявшие разместить на подвеске до десяти бомб стокилограммового калибра, 32-зарядные блоки УБ-32 и другое современное оружие. Применение оружия обеспечивал новый автоматический прицел, позволявший вести огонь в том числе и с маневра при перегрузках (на МиГ-21ПФ обходились порядком послужившим коллиматорным прицельным устройством АСП-ПФ-21 «дедушкиного» образца). В итоге склады-

валась любопытная ситуация несколько неожиданно характерная, когда относившийся к «чистым» истребителям МиГ-21бис выглядел куда более совершенным и мощным средством борьбы с наземными целями, 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), отработывавшийся летчиками, включал соответствующие упражнения, и при должной тренировке они не уступали коллегам из ИБА.

Были у «биса» и свои недостатки: особенностью потяжелевшей машины являлась повышенная удельная нагрузка на крыло – при нормальном взлетном весе этот параметр достигал 380 кг/кв.м против 330 кг/кв.м у предшественника. Радиус виража МиГ-21бис у земли превышал один километр, что в полтора раза превышало маневренные характеристики Су-17 и МиГ-23, будучи существенным неудобством при работе по наземным целям. Развороты с большим размахом затрудняли построение боевых маневров, а при повторных заходах грозили потерей цели, которую летчик при отходе на такие расстояния терял из виду. 15% разницы в удельной нагрузке проявлялись также заметными особенностями поведения на небольших скоростях и строгостью в управлении, требовавшим скоординированности, особенно при боевом маневрировании. Эти особенности самым непосредственным образом сказывались при боевом применении самолета. Наличие автопилота АП-155, следившего за поведением самолета по крену и тангажу, выдерживавшего заданный курс высоты и демпфировавшего



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



Летчики и самолеты 115-го гв. иап

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 чирчикского 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 перебазирова то в Кокайты к самой границе, то неделями дежуря в Мары по соседству с тамошними коллегами из 217-го апиб. Обычным образом вскорости после этих перелетов полк возвращался на свой аэродром. 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 распускают 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 принадлежностей, было строго указано с применением доходчивых выражений, что дело серьезное и велено бегом отправляться в городок за вещами. К перелету подготовка была самой простой: настроили радиокompас, благо его пульт на МиГ-21ПФМ находился прямо в кабине и вся настройка занимала минут 15-20, на картах карандашом прочертили маршрут – прямую линию к месту назначения, 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. Прилетов, две недели после перелета 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. В это самое время войска пошли