

УДК 623.746.4(47+57)  
ББК 68.53  
Б91

**Бурдин, Сергей Альбертович.**  
Б91 Ту-22 в арабских странах. Боевое применение, эксплуатация, военные советники / Сергей Бурдин. — Москва : Эксмо : Яуза, 2022. — 352 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-04-157666-0

ТАКОЙ КНИГИ ЕЩЕ НЕ БЫЛО НИ В РОССИИ, НИ НА ЗАПАДЕ! Сверхзвуковой бомбардировщик Ту-22 стал не только одним из самых прославленных самолетов советской дальней авиации, но и настоящим символом холодной войны. Эта книга, уникальная по охвату документального материала о некогда абсолютно закрытой теме, посвящена истории эксплуатации и боевого применения Ту-22 в Ираке и Ливии. Она позволит читателю во многом по-новому взглянуть на легендарную машину, открыв для себя огромный пласт ее истории, впервые лишенный мифов и легенд.

История экспорта Ту-22 на Ближний Восток и в Северную Африку впервые представлена столь широко (рассекреченные архивы Министерства авиационной промышленности СССР помогли автору воссоздать цепь исторических событий, которые включали в себя попытки продать Ту-22 различным странам — от Индии до Ливии). Значительное внимание в книге уделено вопросам переучивания арабских экипажей на бомбардировщик в Советском Союзе, отбору военных советников, системе отправки их в арабские страны, боевой подготовке арабских экипажей, авиационным средствам поражения, эксплуатации и боевому применению Ту-22. Подробно освещается участие Ту-22 в Ирано-иракской войне 1980—1988 гг. (Первая война в заливе) и в боевых действиях в Чаде и Судане.

Издание богато иллюстрировано фотографиями, документами, картами, схемами и другими материалами из личных архивов десятков ветеранов, занимавших различные должности в Советской армии.

**УДК 623.746.4(47+57)  
ББК 68.53**

ISBN 978-5-04-157666-0

© Бурдин С.А., 2021  
© ООО «Издательство «Яуза», 2022  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2022

# СОДЕРЖАНИЕ

---

От автора .....	4
Введение .....	5
1. История экспорта бомбардировщика Ту-22 .....	7
1.1. Экспорт Ту-22 .....	7
1.2. Обеспечение заводской гарантии на Ту-22 в Ираке и Ливии .....	24
1.3. Особенности перегонки самолетов Ту-22 между арабскими странами и СССР .....	28
2. Подготовка военнослужащих Ирака и Ливии на Ту-22 в СССР .....	56
2.1. Особенности арабского менталитета .....	56
2.2. Подготовка военнослужащих Ирака и Ливии на Ту-22 в СССР .....	59
3. Особенности эксплуатации Ту-22 в арабских странах .....	165
3.1. Отбор военных советников для ВВС Ирака и Ливии .....	165
3.2. Особенности освоения и эксплуатации Ту-22 в Ираке .....	168
3.3. Особенности освоения и эксплуатации Ту-22 в Ливии .....	194
4. Особенности боевого применения Ту-22 в арабских странах .....	242
4.1. Особенности боевого применения Ту-22 в Ираке .....	242
4.2. Особенности боевого применения Ту-22 в Ливии .....	306
5. Заключение .....	329
Приложения .....	330
1. Что представлял собой самолет Ту-22Б .....	330
2. Дневник штурмана-инструктора майора Вячеслава Завьялова. Авиабазы Хаббания. Ирак .....	348

# От автора

Прежде чем вы начнете читать эту книгу, я хочу вместе с вами воспользоваться возможностью и выразить на этих страницах благодарность большому числу людей помогавших в ее создании. В первую очередь мне хочется поблагодарить ПАО «Туполев» ([www.tupolev.ru](http://www.tupolev.ru)) и лично Владимира Ригманта. Неоценимую помощь оказал полковник Сергей Елисеев, который был преподавателем военной кафедры Московского института инженеров гражданской авиации и готовил офицеров запаса для службы на самолете Ту-22.

Особой благодарности заслуживает авиационный историк Павел Плунский, с помощью которого удалось обратиться к архивам МАП СССР начала 70-х годов и познакомиться с некоторыми страницами истории поставки Ту-22 на экспорт.

Многими интересными страницами подготовки к поставке Ту-22 в Ирак мы обязаны начальнику отдела боевой подготовки 46 ВА ВГК полковнику Владимиру Дмитриевичу Витязеву. Также хочется отдать дань полковнику Владимиру Николаевичу Хлыстову за воспоминания о службе в ГКЭС.

Особенностями работы гарантийных бригад промышленности в Ираке и Ливии поделились с нами начальник испытательного отдела Завода №230 (сейчас ОАО «Электроприбор») Владимир Сергеевич Князев и заместитель главного конструктора Казанского филиала ПАО «Туполев» Лев Васильевич Недзельский. Огромное спасибо следует сказать также настоящему журналисту, который помогал в сборе этих воспоминаний, – редактору газеты «Бизнес онлайн» в Казани Тимуре Латыпову. Интересными воспоминаниями поделились с нами начальник эксплуатационно-ремонтного отдела Рыбинского моторного завода Леонид Парамонов и еще один ветеран РМЗ – Виталий Поткин.

Хочется поблагодарить бывших советских военных советников в Ираке и Ливии, которые помогли в работе над книгой своими воспоминаниями и архивами:

- генерал-майор Валентин Михайлович Харитенко, советник командующего ВВС Ливии;
- полковник Сергей Андреевич Науменко, старший штурман 341-го тбап;
- полковник Кирилл Теренков, военный переводчик;
- подполковник Петр Николаевич Поповский, командир эскадрильи 341-го тбап;
- подполковник Николай Васильевич Есенкин, командир эскадрильи 121-го тбап;
- подполковник Юрий Константинович Белов, командир отряда 121-го тбап;
- подполковник Александр Семенович Остролуцкий, заместитель командира 121-го тбап по ИАЭС;
- подполковник Владимир Николаевич Калинин, старший штурман 290-го одрап;
- подполковник Геннадий Алексеевич Торопов, замкомандира эскадрильи 121-го тбап, и его супруга Светлана Васильевна;
- подполковник Александр Иванович Чупин, заместитель командира 341-го тбап;
- майор Виктор Анатольевич Парфенов, командир корабля 121-го тбап;
- майор Семен Егорович Герасимов, начальник группы 341-го тбап;
- майор Евгений Иванович Ковердяев, штурман эскадрильи 121-го тбап;
- майор Виктор Николаевич Митус, начальник группы регламентных работ 121-го тбап;
- майор Виктор Иванович Кривошлыков, штурман эскадрильи 203-го тбап;
- майор Владимир Иванович Селезнев, штурман эскадрильи 203-го тбап;
- майор Александр Анатольевич Костецкий, начальник ТЭЧ 203-го тбап;
- майор Вячеслав Михайлович Завьялов, штурман эскадрильи 203-го тбап;
- майор Сергей Иванович Лобода, штурман эскадрильи 290-го одрап;
- капитан Ливийских ВВС Салем Салим, командир корабля Ту-22.

Большое спасибо следует сказать военному историку Константину Гогуля за ценные дополнения к книге.

Отдельные слова благодарности заслуживают авиационный эксперт и авиационный художник Заур Еланбеков и летчик-истребитель подполковник Сергей Пазынич. Мы благодарим военного историка Тома Купера и его коллег за материалы их статьи – Tom Cooper, Farzad Bishop & Arthur Hubers «Bombed By Blinders», Air Enthusiast magazine, Volumes 116

& 117 (2005); updated by Brig Gen Ahmad Sadik (IrAF, ret.) for ACIG.info website, in 2007». Эти материалы позволили воссоздать хронологию событий в период боевых действий, в которых принимали участие Ту-22 в Ираке и Ливии.

За интересные дополнения по истории УАЦ в Зябровке хочется поблагодарить многих людей и среди них:

- генерал-майора Валерия Степановича Шукшина, первого начальника УАЦ и начальника отдела боевой подготовки штаба ДА;
- полковника Александра Федоровича Черненко, последнего начальника УАЦ;
- подполковника Василия Николаевича Еремеева, старшего штурмана УАЦ;
- подполковника Бориса Сергеевича Козловских, заместителя командира УАЦ по политической части;
- капитана Сергея Ивановича Вареникова, начальника парашютно-десантной службы УАЦ;
- подполковника Юрия Анатольевича Белова, преподавателя аэродинамики УАЦ;
- полковника Александра Краснянского, преподавателя УЛО УАЦ;
- заместителя командира 290-го одрап по ИАЭС подполковника Николая Николаевича Пилипенко;
- полковника Виктора Григорьевича Щербину, командира отряда 203 тбап, командира отряда-инструктора УАЦ;
- майора Геннадия Васильевича Иванова, командира отряда-инструктора УАЦ;
- майора Василия Петровича Матвеева, командира отряда-инструктора УАЦ;
- майора Александра Михайловича Затолокина, штурмана эскадрильи 121 тбап;
- капитана Николая Михайловича Стрельченко, техника по РТО 121 тбап;
- Павла Храмова, в 1980–82 годах старшего техника самолета УАЦ;
- майора Анатолия Тимофеевича Свиридова, преподавателя УЛО УАЦ;
- майора Евгения Ивановича Баринкова, заместителя командира УАЦ по политической части.

Огромную помощь оказали военные переводчики – начальник клуба выпускников ВИИЯ (ВИМО) Алексей Николаевич Назаревский; полковник Михаил Васильевич Разинков; полковник Владимир Алексеевич Дудченко; Владимир Владимирович Галахов; майор Валентин Леонидович Вылегжанин.

Мы хотим отдельно выразить восхищение дружной помощью в работе над книгой ветеранам 290-го одрап. Их бесценные воспоминания и архивы украсили и оживили страницы нашей книги. Мы благодарим командиров эскадрильи подполковников Александра Ерусенко и Виктора Петровича Чернышева, штурмана полка подполковника Анатолия Лабетик. Кроме того хочется выразить признательность за предоставленные фотографии по истории УАЦ завучу Зябровской средней школы Наталье Николаевне Ашихминой, учителю истории и заведующей школьным музеем Барановой Елене Валентиновне, майору Петру Прокофьевичу Прокопчуку, майору Николаю Александровичу Бардадымову, капитану Сергею Степановичу Фомину, капитану Валерию Михайловичу Шаховскому. Отдельно хотелось бы поблагодарить начальника ВОТП 290-го одрап майора Ивана Гавриловича Хворост за активную и многолетнюю помощь в работе.

Очень много по истории перегонов Ту-22 между СССР и Ираком и Ливией дали воспоминания полковника Александра Леонидовича Шиховцева, штурмана 290-го одрап, полковника Павла Андреевича Мигранова летчика 290-го одрап, а также старших бортовых переводчиков (в те далекие годы) – полковника Павла Павловича Прядко и Станислава Васильевича Мезенцева.

Я хочу выразить слова огромной благодарности авиационным историкам Владимиру Петрову, Геннадию Петрову, Владимиру Пушкареву, Сергею Цветкову, Сергею Попсуевичу, Виталию Супруну, Наталье Дробиленко; а также моим коллегам авиационным инженерам Андрею Харитенко, Алексею Хлыстову и Валерию Пилигримову за помощь в работе над книгой.

В заключение хочется выразить благодарность всем тем, кто создавал, испытывал, строил и эксплуатировал Ту-22. Без вас, у нас бы не было возможности рассказать об этом удивительном самолете.

# Введение

Эта книга посвящена истории эксплуатации и боевого применения бомбардировщика Ту-22Б в Ираке и Ливии. Она является уникальным собранием информации о некогда очень закрытой теме. Подобной книги еще не было не только в СНГ, но и на Западе. Монография впервые столь глубоко и подробно описывает исторические события, происходившие в связи с экспортом этого самолета на Ближний Восток и в Северную Африку. Книга разбита на несколько логически завершенных глав, рассказывающих об истории экспорта, переучивания арабских экипажей на самолет Ту-22 в Советском Союзе, истории эксплуатации и боевого применения бомбардировщика в арабских странах.

История экспорта сверхзвукового бомбардировщика в этой книге впервые раскрывается столь широко и документально. На основании рассекреченных архивов Министерства авиационной промышленности СССР удалось воссоздать цепь исторических событий, которые включали в себя попытки продать бомбардировщик Ту-22 различным странам – от Индии до Ливии.

Часть материалов книги рассматривает вопрос о том, что представлял собой бомбардировщик Ту-22Б. Кроме того, в книге уделено значительное внимание вопросам обеспечения заводской гарантии этого самолета в арабских странах.

Следует отметить, что в главе, посвященной истории экспорта, большое место уделено истории выполнения перегонки самолетов между СССР и Ираком, СССР и Ливией. Первая часть главы посвящена перегонке самолетов с завода-изготовителя в период первых поставок самолетов в эти арабские страны. Во второй части рассматриваются особенности перегонки самолетов между арабскими странами и 360-м авиаремонтным заводом в г. Рязань для выполнения плановых капитально-восстановительных ремонтов в процессе эксплуатации.

Значительная часть книги посвящена истории подготовки и переподготовки летного и инженерно-технического состава Ирака и Ливии на самолет Ту-22, которая проходила в СССР в специализированном Учебном авиационном центре (УАЦ) на аэродроме Зябровка под г. Гомелем. В книге впервые столь подробно по годам и сменам раскрываются особенности, связанные с переучиванием арабских летных и технических экипажей на этот самолет. Материалы главы дополняют выписки из документов и копии документов тех лет. Описание работы УАЦ охватывает период с конца 1972 года по 1994 год, то есть весь срок

его существования. В этой части книги впервые так подробно показывается, как создавался Центр, с какими трудностями пришлось сталкиваться командованию в разные периоды его работы. Большое внимание уделено описанию системы подготовки иностранных военнослужащих, а также организации их быта и отдыха. В приложении к этой книге приводятся штаты УАЦ в различные годы своего существования.

Не менее значимой является глава книги, посвященная особенностям эксплуатации Ту-22 в арабских странах. В рамках этой главы читатель познакомится с тем, каким образом происходил отбор военных советников в СССР, а также какова была система отправки их в арабские страны. Оставшийся объем главы делится на две части. Первая часть посвящается истории эксплуатации Ту-22 в Ираке; вторая часть посвящается вопросам эксплуатации самолета в Ливии. В обеих частях читатель найдет описание мест базирования Ту-22; систему подготовки экипажей и организации полетов; повседневные задачи, решаемые советскими военными советниками; организации жизни и быта советских военных советников и т.д.

Значительный объем книги посвящен особенностям боевого применения Ту-22 в Ираке и Ливии. Впервые столь полно рассмотрены вопросы боевой подготовки арабских экипажей, тактика применения самолета, авиационные средства поражения применительно к театрам военных действий двух арабских стран. В главе уделяется много внимания участию Ту-22 в ирано-иракской войне и боевых действиях в Чаде и Судане.

Впервые вопросы эксплуатации и боевого применения даются не на основании выводов западных военных историков, а исходя из документов и воспоминаний, предоставленных ветеранами.

Книга богато иллюстрирована различного рода фотографиями, документами, картами, схемами и другими материалами из личных архивов десятков ветеранов, занимавших различные должности в Советской Армии.

Большой объем воспоминаний ветеранов создает особую атмосферу и добавляет особый колорит этой книге.

Она позволит читателю во многом по-новому посмотреть на этот сверхзвуковой бомбардировщик, открыть для себя огромный пласт истории самолета Ту-22, впервые лишенный различного рода мифов и легенд, создать достаточно цельный образ самолета, эксплуатировавшегося в тех условиях.



# 1. История экспорта бомбардировщика Ту-22

## 1.1. Экспорт Ту-22

Западные аналитики считали и считают, что арабо-израильские конфликты интересовали СССР исключительно с точки зрения «холодной войны» против США. Вполне естественно, что Советский Союз не был заинтересован в расширении арабо-арабских конфликтов, которые могли бы служить помехой в прямом противостоянии с США. Именно поэтому СССР неоднократно отвечал отказом на требования арабских стран в поставке им сложных систем вооружения.

Арабский мир, в свою очередь, не проявлял никакого интереса к «холодной войне» двух политических систем, но хотел иметь возможность противостоять Израилю и своим соседям в случае вооруженного конфликта. Поэтому арабские страны покупали вооружение и военную технику там, где могли.

Если бы какая-либо страна Запада смогла поставить арабскому миру современное вооружение и военную технику, то скорее всего арабские страны были бы этому рады. Вероятнее всего, в этом случае странам арабского мира не пришлось бы обращаться за помощью к СССР. Однако в 60-х годах прошлого столетия в западном мире такой страны не было. Ситуация начала меняться в следующем десятилетии. Лишь в начале 70-х годов Франция начала поставки современных вооружений в различные арабские страны.

В 60-х годах на Ближнем Востоке было две достаточно богатых страны, способных позволить себе приобретение и эксплуатацию большего разнообразия боевых самолетов, чем их соседи. Такими странами были Республика Ирак и Объединенная Арабская Республика (такое официальное название в те годы носил Египет). На вооружении ВВС этих стран кроме истребителей состояли также бомбардировщики Ту-16 и Ил-28 советского производства. Со стороны СССР было совершенно логичным желание возобновить поставки дальних бомбардировщиков этим странам.

Кроме арабских стран, начиная с 1960 года интерес к поставкам вооружений и военной техники из Советского Союза стали проявлять и другие регионы. Так, быстрыми темпами нарастало военно-техническое сотрудничество между СССР и Республикой Индия. Именно эта страна стал первым потенциальным покупателем сверхзвукового бомбардировщика Ту-22.

### Индия

Возможно, толчком к усилению военно-технического сотрудничества Индии с СССР в 60-х годах послужило поражение

молодой республики в вооруженном конфликте с КНР и, как следствие, падение авторитета Джавахарлава Неру и партии Индийский Национальный Конгресс. На военно-техническое сотрудничество Индии и СССР также оказывали влияние и сложные отношения между Индией и Пакистаном. Периодические обострения этих отношений выливались в военные конфликты 1947, 1965, 1971 и так далее годов. Камнем преткновения между двумя странами-соседями стал вопрос о государственной принадлежности штатов Джамму и Кашмир. В 1949 году под эгидой ООН была установлена линия прекращения огня. Она формально разделила штат Кашмир на индийскую и пакистанскую части, еще глубже укоренив конфликт между двумя странами. СССР был, конечно, заинтересован в усилении влияния на Пакистан, и особенно на Китай, с которым отношения Советского Союза в этот период значительно ухудшились. Судя по всему, именно поэтому в соответствии с просьбой индийской стороны в 1968 году СССР дал согласие на поставку Индии вооружений и военной техники. В октябре 1968 года Индию даже посетил министр обороны СССР Маршал Советского Союза А.А.Гречко. А уже со следующего года начались переговоры по подготовке долгосрочного договора между двумя странами. Благодаря помощи военного историка Павла Плунского удалось установить, что первым государством, куда должны были быть поставлены Ту-22, была именно Республика Индия.

Эта страна, находившаяся в состоянии сложных политических отношений с КНР и Пакистаном, стала рассматривать в этот период в том числе и возможность закупки сверхзвуковых дальних бомбардировщиков для своих ВВС.

Для поддержания и еще большего укрепления связей с Индией требовалось сделать смелый и решительный шаг – именно таким шагом явилась бы поставка Ту-22. Кроме того, это позволяло поддержать во внутривнутриполитической борьбе партию ИНК (Индийский Национальный Конгресс) во главе с Индирай Ганди, которая выступала за активное сотрудничество с СССР. В довершение всего в 1971 году назревал очередной серьезный конфликт между Индией и Пакистаном.

Видимо, совокупность этих факторов и привела к тому, что 28 апреля 1971 года за несколько месяцев до подписания Договора о мире, дружбе и сотрудничестве с Советским Союзом (подписан 9 августа 1971

*Слева: самолет Ту-22Р из состава Учебного авиационного центра при 290-м одрап. Аэродром Зябровка, 1994 год.*

года), вышло распоряжение Совета Министров СССР № 793-рс.

В соответствии с этим распоряжением Министерство авиационной промышленности (МАП) выпустило приказ следующего содержания (см. внизу на с. 8-9).

Как видим, распоряжение Совета Министров СССР определяло очень жесткие сроки на поставку самолетов Индийским ВВС. И следует сказать, что его было сложно выполнить. Ведь приказ МАП появился только в середине мая 1971 года, видимо, в этот же период соответствующие приказы были выпущены и в других министерствах, указанных в распоряжении. Отправной точкой для

начала активных работ по подготовке к экспорту должно было стать подписание соглашения между СССР и Индией. От Советского Союза Договор должен был заключать Государственный комитет по экономическим связям (ГКЭС). Именно эта организация занималась в СССР торговлей вооружениями и военной техникой. От Индии Договор должна была подписать структура с аналогичными советскому ГКЭС функциями.

Фактически к поставке необходимо было подготовить целый авиационный полк. Вероятно, это было максимально возможное количество самолетов данного типа, которые возможно было поставить на экспорт

«Приказ МАП № 137сс от 12.05.1971 г.

СМ СССР распоряжением от 28.04.1971 г. № 793-рс в связи с просьбой Правительства Индии:

1. Дал согласие:

– на поставку Индии авиационного имущества и боеприпасов в номенклатуре, количествах и сроки, согласно приложения № 1;

– на оказание Индийской стороне технического содействия в обучении специалистов эксплуатации и применению имущества, поставляемого в соответствии с настоящим распоряжением, путем командирования в Индию советских военных специалистов и приема на обучение в СССР индийских специалистов на условиях, предусмотренных ранее принятыми решениями по этому вопросу;

– на прием в Советском Союзе в 1-м полугодии 1971 г. группы экспертов индийских ВВС для консультации и показа самолета – бомбардировщика Ту-22.

2. Поручил ГКЭС и МО провести переговоры с Индийской стороной, руководствуясь п. 1 настоящего распоряжения, и по достижении договоренности ГКЭСу подписать соответствующее соглашение.

Разрешил МО сообщить Индийской стороне характеристики и комплектацию предложенных к поставке самолетов Ту-22 и организовать их показ.

3. По подписании соглашения обязал:

а) МО:

– определить в месячный срок совместно с МАП, МРП и МОП комплектацию вооружения и оборудования самолета Ту-22 в варианте бомбардировщика, а также объем доработок, подлежащих выполнению на этих самолетах с целью устранения выявленных конструктивных недостатков;

– отработать перечни наземного оборудования, инструмента, КИА, зап. частей и материалов, подлежащих поставке с самолетами;

– поставить через ГКЭС в Индию самолеты Ту-22, боеприпасы и ВТИ к ним, с сопроводительной ЭТД на английском языке, изданной промышленностью, а также передать документацию, держателем которой является МО, в т.ч. секретную и сов.секретную, в количествах и сроки, согласно приложения № 1;

– доставку самолетов в Индию осуществить летом перегоночными командами ВВС;

– оказать техническое содействие в обучении индийских специалистов эксплуатации и боевому применению поставляемых в соответствии с настоящим распоряжением самолетов Ту-22 путем командирования в Индию советских военных специалистов и приема на обучение индийских военных специалистов в Советском Союзе.

б) МАП:

– заменить на самолетах двигатели ВД-7М, снятые с производства, на серийно выпускаемые двигатели РД-7М-2, для чего изготовить 60 двигателей РД-7М-2 для установки на поставляемые самолеты и 12 – в резерв для эксплуатации;

– произвести доработку самолетов для снятия ограничений по скорости полета и другие доработки по перечню, согласованному с МО и обеспечить гарантийное обслуживание;

– определить объем и выполнить на самолетах проф.ремонт, обеспечивающий эксплуатацию этих самолетов в течение 5-6 лет до очередного ремонта;

– изготовить и установить на самолетах трафареты с надписями на английском языке;

– установить на самолетах радиолокационные прицелы, разработанные МРП и МЭП взамен прицела «Рубин-1А».

в) МРП и МЭП:

– разработать и изготовить для комплектования самолетов на базе существующего радиолокационного прицела «Рубин-1А» прицел, работающий на фиксированной частоте.

г) МАП, МРП, МОП, МЭП:

– изготовить по заказу ГКЭСа и поставить для укомплектования самолетов Ту-22 одиночные, групповые и ремонтные комплекты зап. частей, агрегаты, ГИЗы, инструмент и КПА, зап. части к ним по перечням МО;

– изготовить для поставки ГКЭСу двигатели РД-7М2, ГИЗы, агрегаты и зап. части к самолетам Ту-22 по ежегодным заявкам Индийской стороны в течение 10 лет;

– отрецензировать и издать на английском языке ЭТД по самолету Ту-22, его оборудованию и системам;

– выполнить доработки оборудования, боеприпасов в целях устранения выявленных КГН по перечням МО.

4. Ремонт, выполнение доработок на самолетах Ту-22, доработка прицелов «Рубин-1А», оборудования и вооружения, и другие работы, связанные с данной поставкой,... проводятся соответственно МАП, МРП, МОП с участием МО.

без нанесения ущерба собственной оборонноспособности.

По данным ОКБ А.Н. Туполева, на 1 января 1969 года в ДА имелось 179 самолетов, в авиации ВМФ – 62 самолета. Еще 16 самолетов различных модификаций находилось в различных организациях.

Как мы уже знаем, эта сделка не состоялась, но, судя по всему, мероприятия по реализации этой сделки начались еще до подписания соглашения о поставке самолетов. Такой подход был понятен, поскольку сроки по реализации распоряжения Совмина СССР были далеки от возможностей промышленности. Ведь прежде чем на-

чать переоборудование самолетов под предполагаемую продажу, необходимо было разработать соответствующую документацию по доработкам самолетов. Самолеты для поставки на экспорт необходимо было сначала отобрать силами Министерства обороны, т.е. определиться с перечнем самих самолетов. Необходимо было определиться с их заводскими номерами, перечнями произведенных на них доработок, составе оборудования, составе и оставшемся ресурсе силовой установки, ресурсе планера и его частей и т.д. И лишь на основании этих данных Московский машиностроительный завод «Опыт» (так в тот

5. Обязать МАП, МРП совместно с МО и ГКЭСом по результатам переговоров с Индийской стороной в месячный срок представить в СМ предложения по мероприятиям, обеспечивающим выполнение настоящего распоряжения.

6. Все работы... оплачивает ГИУ ГКЭС.

#### ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальникам 2,3,4,5,6,7 ГУ... главному конструктору ММЗ «Опыт» т. Маркову, директорам КАЗ, Рыбинского моторостроительного завода, Куйбышевского завода аэродромного оборудования, Жуковского МЗ тт. Глебову, Дерунову, Писаревскому и Зайцеву вышеуказанное РСМ... принять к руководству и исполнению.

2. Начальнику 3 ГУ Степину, директору РМЗ т. Дерунову изготовить 60 двигателей РД-7М-2... и 12 двигателей РД-7М-2 – в резерв...

3. Директору КАЗ т. Глебову заменить на самолетах Ту-22 двигатели ВД-7М... на РД-7М-2, произвести доработку самолетов по снятию ограничений по скорости и прочие доработки по перечню, согласованному с МО (ВВС), и обеспечить гарантийное обслуживание...

4. Главному конструктору ММЗ «Опыт» т. Маркову, директору КАЗ т. Глебову определить объем работ и выполнить на самолетах Ту-22 проф.ремонт, обеспечивающий эксплуатацию этих самолетов в течение 5-6 лет, до очередного ремонта, изготовить и установить на самолетах трафареты с надписями на английском языке, установить на самолетах радиолокационные прицелы, разработанные МРП и МЭП, взамен прицелов «Рубин-1А».

5. Начальникам 2,3,4,5,6,7 ГУ... обеспечить изготовление по заказу ГКЭСа и поставку для укомплектования самолетов Ту-22 одиночный, групповой рем. комплекты, зап. части, агрегаты, ГИЗы, инструмент и КПА...

Обеспечить изготовление и поставку по заказу ГКЭСа двигателей РД-7М-2, ГИЗов, агрегатов, зап. частей, приборов, бортового оборудования и наземного оборудования на самолетах Ту-22 по ежегодным заявкам Индийской стороны в течение 10 лет.

Обеспечить доработку оборудования в целях устранения выявленных КПН по перечням МО...

Приложение к приказу МАП... (выписка из Приложения № 1 к РСМ...):

Перечень авиационного имущества и боеприпасов, поставляемых Индии в 1971-1972 гг.

Наименование	ед. измер.	Всего	Сроки поставки		Поставщик
			1971	1972	
<b>1. Из наличия МО</b>					
1. Самолеты-бомб. Ту-22, бывшие в эксплуатации, отремонтированные	шт.	28	8	20	
2. Самолеты Ту-22У, бывшие в эксплуатации, отремонтированные	шт.	2	2		
<b>Из промышленности, за счет фондов, выделенных ГКЭСу:</b>					
1. Воздухозаправщики ВЗ20-350	шт.	5	2	3	Жуковский МЗ
2. Подвижный электроагрегат А-107М	шт.	30	12	18	Жуковский МЗ
3. Установка для проверки Гидросистем УПГ-300	шт.	9	4	5	Куйбышевский завод А.О.
4. Двигатели РД-7М-2	шт.	14	6	8	Рыбинский МЗ»

Представленный отрывок имеет орфографию и пунктуацию аутентичную документу-оригиналу. Поэтому для более полного понимания документа ниже приводится перечень сокращений, которые в нем встречаются.

Расшифровка этих сокращений приведена ниже:

ГКЭС – Государственный комитет по экономическим связям;  
ГИУ ГКЭС – Главное инженерное управление Государственного комитета по экономическим связям;  
МАП – Министерство авиационной промышленности;  
МРП – Министерство радиопромышленности;  
МОП – Министерство оборонной промышленности;  
МЭП – Министерство электронной промышленности;  
МО – Министерство обороны;  
ГУ – Главное управление;

КИА – Контрольно-измерительная аппаратура;  
КПА – Контрольно-проверочная аппаратура;  
ГИЗ – Готовое изделие;  
РСМ – Распоряжение Совета Министров;  
КАЗ – Казанский авиационный завод;  
ММЗ – Московский машиностроительный завод;  
Жуковский МЗ – Жуковский машиностроительный завод;  
Куйбышевский завод А.О. – Куйбышевский завод аэродромного оборудования  
Рыбинский МЗ (РМЗ) – Рыбинский моторный завод;  
КПН – Конструктивно-производственный недостаток;  
ЭТД – Эксплуатационно-техническая документация;  
ВТИ – Военно-технические изделия;  
тт. – Товарищи.



период называлось бывшее ОКБ-156) мог начать свою кропотливую работу по выпуску документации, необходимой для доработки отобранных самолетов и выпуску эксплуатационно-технической документации к ним.

Выписка из годового «Отчета ММЗ «Опыт» за 1971 год» гласит: «... В соответствии с приказом МАП № 137 от 12.05.1971 г., КБ проделана большая работа по выпуску чертежей и обеспечению выпуска ЭТД самолетов Ту-22 для г.п. «110»:

– во 2-м кв. КБ составлен перечень трафаретов и информации и внесены английские надписи в чертежи;

– выпущены чертежи фидерных схем, чертежи на доработку конструкции;

– выпущена ЭТД на самолет Ту-22У;

– нанесены английские надписи на фидерные схемы.

Весь объем работ по г.п. «110» нами полностью выполнен в 09.1971 г. ...»

Сокращение г.п. в выписке означает слово «грузополучатель». Каждой стране, в которую производился экспорт товаров, присваивался определенный индекс. Такая же система обозначений в сфере военно-технического сотрудничества РФ с другими странами действует и поныне. Шифр грузополучателя «110» соответствует Индии; грузополучатель «015» – это Египет; грузополучатель «095» – это Ирак; грузополучатель «013» – это Ливия.

Как видим, ОКБ А.Н. Туполева закончило подготовку необходимой документации лишь в сентябре 1971 года. И надо отметить, что это еще очень сжатые сроки. Таким образом, работы по переоборудованию самолетов на Казанском авиационном заводе (КАЗ) смогли начаться лишь во второй половине 1971 года.

Как уже говорилось, эти работы были начаты еще до подписания самого договора на поставку самолетов. Как показала история, этой поставке не суждено было осуществиться. Однако часть самолетов все же была переоборудована под индийского заказчика.

Вот что говорится в годовом «Отчете Казанского авиационного завода за 1971 год»: «...Кроме выпуска серийных Ил-62 и сдачи самолетов Ту-22М МО и Ген. конструктору, заводом в 1971 г. выполнен большой объем работ по переоборудованию ранее выпущенных самолетов Ту-22, Ил-62 и Ту-16:

– доработка 9 Ту-22 под элерон-закрылок и упругую подвеску шасси;

– доработка 8 Ту-22 под заказчика «110». Ввиду несостоявшегося контракта, эти самолеты остались на заводе без оформления по боеготовности, ...»

Как видно из Отчета работы по исполнению распоряжения СМ СССР по поставке Ту-22 в Индию, проходили опережающими темпами (еще до подписания контракта на поставку) и на головном авиационном за-

воде. За короткий промежуток во второй половине 1971 года удалось доработать восемь самолетов. Процесс дальнейших работ по этой теме был приостановлен.

Причиной срыва поставки, возможно, являлись все те же внутривосточные проблемы Индии этого периода.

Во второй половине 1971 года в Индию начинаются крупные поставки вооружений и военной техники из СССР. В результате Индия получила значительное количество танков, артиллерийских систем и стрелкового оружия. Эти поставки были жизненно важными для Вооруженных сил Индии. Возможно, именно они позволили Индии выйти победителем из очередного военного конфликта с Пакистаном в декабре 1971 года. В сложившейся обстановке средств на закупку Ту-22, скорее всего, не хватало. Кроме того, для сверхзвукового бомбардировщика на том театре военных действий не было реальных целей.

Все это в совокупности привело к тому, что к реализации решения о продаже Ту-22 в Республику Индия уже не возвращались.

## Египет

Исторически в начале 70-х годов прошлого века самым сильным арабским государством с точки зрения вооружения и военной техники была ОАР, включавшая в себя до сентября 1961 года Египет и Сирию, а позже лишь Египет. СССР имел очень тесные экономические и военные связи с этим государством в течение всех 60-х годов прошлого века. Все эти годы дружественной Советскому Союзу страной руководил президент Гамаль Абдель Насер. Однако он умер от сердечного приступа 28 сентября 1970 года.

С приходом нового президента Египта отношения этой страны с СССР в значительной степени усложнились и ухудшились. Президент Анвар Садат сразу показал себя хитрым политиком, лавировавшим между странами Запада и СССР. Однако, несмотря на это, 27 мая 1971 года советская делегация во главе с Председателем Президиума Верховного Совета СССР Николаем Подгорным подписала Договор между Египтом и СССР о дружбе и сотрудничестве. Он состоял из 12 статей.

В Статье 8 Договора было записано, что страны будут «...продолжать развивать сотрудничество в военной области на основе соответствующих соглашений между ними. Такое сотрудничество будет предусматривать, в частности, содействие в обучении военного персонала ОАР, в освоении вооружения и снаряжения, поставляемого в Объединенную Арабскую Республику в целях усиления её способности в деле ликвидации последствий агрессии, также как в усилении её способности противостоять агрессии вообще».

В течение 1970 – 1971 годов отношения СССР и Египта активно развивались. Во

второй половине 1971 года Объединенная Арабская Республика сменила свое название. Теперь страна стала называться Арабская Республика Египет. Президент АРЕ Анвар Садат посетил СССР в октябре 1971 г., в феврале и апреле 1972 г. и убеждал руководство страны в своей верности курсу на построение социализма и своим обязательствам. В ответ Египет использовал любые возможности для выдвижения требований, касающихся поставок новейших вооружений и военной техники. В своих «Записках корреспондента АПН», корреспондент и переводчик Анатолий Егорин так описал эту ситуацию словами посла СССР в Египте В.М. Виноградова: «По его словам, А. Садат после смерти Насера пять раз представлял списки на поставку дополнительного вооружения, и столько же раз Москва, подчеркивая, что «мы всегда на стороне арабов», ничего не поставляла».

Именно в то время, видимо, все же было принято решение о продаже Ту-22 египетской стороне. АРЕ уже закупила в СССР в 60-е годы самолеты Ту-16 для своих ВВС, и закупка нового бомбардировщика выглядела вполне логично. Кроме того, для несостоявшегося индийского контракта была проведена значительная организационная

работа, отобраны самолеты, и часть из них уже прошла доработку на заводе в Казани.

Мало того, и в Совете Министров СССР, и в МАП, видимо, все были уверены в том, что поставка Ту-22 в АРЕ непременно состоится. Об этом говорит письмо заместителя министра авиационной промышленности А. Кобзарева адресованное командиру в/ч 25966 (служба вооружения ГШ ВВС, прим. Бурдина) Мишуку М.Н. и датированное 3 марта 1972 года, т.е. за неделю до принятия соответствующего распоряжения СМ СССР. В этом письме, в частности, говорилось:

*«На 01 марта сего года на аэродроме КАЗ находится 33 самолета, 6 из которых подлежат передаче в войсковые части.*

*Эти самолеты создают значительные трудности в работе ЛИС и завода и отрицательно влияют на своевременную отработку и испытания самолетов Ту-22, подготовляемых для поставки в АРЕ, самолетов Ил-62 и др.».*

Решение о поставке самолетов в АРЕ требовалось облечь в форму документа, и 9 марта 1972 года на свет появилось распоряжение Совета Министров СССР № 483-рс, касающееся поставок бомбардировщиков Ту-22 в эту страну. Через неделю, 17 марта 1972 года, на основании

#### **Приказ Министерства авиационной промышленности № 89сс**

*... СМ СССР распоряжением от 09.03.1972 г. № 483-рс...*

*... 4) по подписании соглашения с АРЕ, обязал:*

*в) МО, МАП, ГКЭС и другие министерства:*

выполнить работы по обеспечению поставки АРЕ в 1972 г. 22 самолетов Ту-22, в т.ч. 2 учебных – в марте, 4 – в апреле, 2 – в мае, 4 – в июне, 5 – в июле, 5 – в августе, согласно приложения № 1, запчастей, инструмента, наземного оборудования, агрегатов, ГИЗов, КПА, стендового оборудования, ЭТД, учебного и другого вспомогательного имущества к ним, в объеме и порядке, согласно распоряжения от 28.04.1971 г. № 793-рс, разработать в 2-недельный срок перечень мероприятий и график подготовки и поставки АРЕ самолетов, необходимого для их эксплуатации имущества, боеприпасов и документации к ним.

г) МОП: изготовить по заказу МРП э/вакуумные приборы сверхвысокой частоты, необходимые для выполнения работ по подготовке самолетов Ту-22 к поставке на экспорт.

д) МАП: обеспечить в пределах установленного гарантийного срока гарантийное обслуживание 22 самолетов Ту-22 путем командирования в АРЕ через ГКЭС на весь период гарантии соответствующего количества специалистов промышленности, в т.ч. специалистов от заводов-поставщиков других министерств (по кооперации) с оплатой ГКЭС.

обеспечить дополнительное изготовление в 1972 г. для ГКЭС ..., 6 авиадвигателей РД-7М-2, 5 подвижных э/агрегатов А-107М сверх утвержденного плана на 1972 г. для поставки в АРЕ.

– передать ЭТД по самолету Ту-22 для издания на русском и иностранных (английском или арабском) языках в Воентехиздат МО в 03.1972 г.

– обеспечить переделку в 03.1972 г. по согласованию с МО 1 тренажера КТС-22, изготавливаемого промышленностью в 1972 г. для МО в пилотажный тренажер для самолетов Ту-22, поставляемых по настоящему распоряжению.

Для установки и отладки тренажера командировать в АРЕ через ГКЭС в апреле-мае 1972 г. необходимое количество специалистов.

... изготовить по заказу ГКЭС двигатели РД-7М2, ГИЗ, агрегаты, запчасти, приборы, бортовое оборудование к самолетам Ту-22 в течение 10 лет для поставки по ежегодным заявкам АРЕ, как это было предусмотрено РСМ от 28.04.1971 г. № 793-рс...

Приложение № 1 к приказу МАП (выписка из приложения к РСМ...):

Перечень вооружения, ВТИ, намеченного к поставке в АРЕ в 1972 г.

МАП

1. Пилотажный тренажер для самолета Ту-22, 1 шт., в 03.72 г. Пензенский завод «Электроавтомат».

2. Воздухозаправщик ВЗ-20-350, 6 шт.; 2 шт. в 03.72, 4 шт. в 1972 году. Жуковский машиностроительный завод.

3. Подвижной э/агрегат А-107М, 20 шт.; 15 – в 1-м полугодии 1972 г., 5 – в 1972 году. Куйбышевский завод аэродромного оборудования.

4. УПГ-300, 4 шт.; 2 – в 3.1972, 2 – в 1972 г. Куйбышевский завод аэродромного оборудования.

5. УПГ-250, 2 шт., в 1972 г., Куйбышевский завод аэродромного оборудования.

6. Авиадвигатели РД-7М2, 12 шт.; 6 шт. – в 1-м полугодии 1972 г., 6 шт. – в 1972 г. Рыбинский моторостроительный завод».

этого распоряжения вышел приказ Министерства авиационной промышленности № 89сс (см. на с.11).

Как видим, сроки на всю поставку давались просто фантастические. Требовались громадные усилия, чтобы выполнить распоряжение в срок. И здесь возник самый сложный вопрос – где взять оставшиеся для поставки самолеты.

В связи с этой проблемой заместитель Министра авиационной промышленности А. Кобзарев направляет 24 марта 1972 года письмо заместителю начальника 10-го Главного управления Генерального штаба Министерства обороны СССР генералу Н.П. Дагаеву.

В письме, в частности, говорится: «Согласно распоряжению Совета Министров от 09 марта 1972 года № 483-рс, поставке в АРЕ подлежат самолеты Ту-22 с двигателями РД-7М2, с упругой подвеской шасси и элерон-закрылками, т.е. не имеющие ограничений».

Таких самолетов из наличия в в/ч 44402 (управление ДА, примечание Бурдина) для укомплектования заказа недостаточно. Прошу Вашего указания командиру в/ч 10703 (штаб авиации ВМФ, примечание Бурдина) о перегонке на КАЗ для подготовки к поставке АРЕ самолетов Ту-22 № 1503, 1803, 2302, 2401, 2403, 2607 с комплектом бортового и наземного имущества.

Указанные самолеты не имеют летных ограничений. До перегона на завод на самолетах должны быть выполнены 200-часовые регламентные работы и доработка по бюллетеню №7.

Срок перегона: по 2 самолета до 10, 20 и 30 апреля 1972 года».

Следует сказать, что самолеты с заводскими № 1503, 2401, 2403 впоследствии были поставлены в Ливию.

Демонстрация самолета Ту-22 египетской стороне, вероятно, должна была произойти в рамках запланированного на май 1972 года показа советской авиационной техники президенту Анвару Садату. Показ предполагалось проводить на аэродроме Каир-Вест (Cairo West (Sphinx)). Мероприятие должно было происходить в присутствии министра обороны СССР Маршала Советского Союза Г. К. Гречко и Главкома ВВС Маршала авиации П.С. Кутахова. Была выделена специальная группа, которая и начала в Рязани подготовку к этому ответственному мероприятию.

Однако на состоявшемся 16 мая показе авиационной техники в Египте Ту-22 все же не был представлен. Видимо руководство СССР, исходя из анализа действий Садата и предвидя в ближайшее время разрыв отношений с Египтом, приняло решение отменить участие дальнего бомбардировщика в майском показе и не продавать его АРЕ.

Вспоминает майор Николай Стрельченко: «В 1972 году в Рязани стали готовить

*Центр для подготовки к переучиванию Египетских ВВС на Ту-22. Возглавлял эту работу генерал Долгих А.В. Больше месяца мы ожидали команды на вылет в командировку. За это время я, вместе с переводчиком по радиолокационному оборудованию подготовился на 400 часов, но нам последовала команда: «Убыть домой!»*

Как показала история – руководство СССР оказалось право. 6 июля 1972 года президент Анвар Садат принял решение об отказе от использования советских военных советников в Вооруженных силах Египта. С июля по сентябрь 1972 года из страны вывели около пятнадцати тысяч советских военных советников и членов их семей.

Таким образом, сорвалась и вторая поставка Ту-22 на экспорт.

### **Ирак**

В этот же период шла подготовка Договора о Дружбе и сотрудничестве между СССР и Ираком, который был заключен 9 апреля 1972 года. В рамках этого Договора Советский Союз намеревался предложить Республике Ирак широкий спектр взаимовыгодных экономических соглашений, одним из которых являлась поставка вооружений и военной техники. На середину 1972 года был запланирован показ авиационной техники для большой делегации Министерства обороны Ирака во главе с министром обороны Республики Ирак. На нем планировалось показать различную авиационную технику, в том числе и Ту-22.

Местом показа был выбран аэропорт Адлер. Чем был вызван такой выбор, сказать сложно. Можно лишь предположить, что место было выбрано из-за хотя бы отдаленной схожести климата Черноморского побережья Кавказа и Ирака и удаленности от советских военных объектов. Показ авиационной техники предусматривал статический показ с ознакомлением с лётно-техническими характеристиками образцов техники, их боевыми возможностями, а также демонстрационные полеты.

Задача на участие в этом мероприятии была поставлена командованию 2-го отБАК. Для решения задачи был выбран 199-й одрап. Это было вполне логично – ведь продавать собирались бомбардировщики и, следовательно, необходимо было показывать максимально близкий самолет, т.е. Ту-22Р в варианте бомбардировщика.

Командир 199-го одрап полковник Н. Гонченко поставил задачу на подготовку к показу заместителю командира эскадрильи майору Владимиру Дмитриевичу Витязеву (временно исполнявшему обязанности командира эскадрильи). От командования полка этим вопросом занимался заместитель командира полка подполковник Лев Васильевич Козлов. Вторым летчиком, участвовавшим в мероприятии, был

командир отряда майор Геннадий Александрович Торопов.

В своей книге воспоминаний полковник Витязев пишет об этой командировке следующее: «Мне была поставлена задача на двух специально подготовленных самолетах выполнить перелет с посадкой в аэропорту г. Адлера. В этом аэропорту предполагалось ознакомить с самолетом Ту-22, его летно-тактическими характеристиками и боевыми возможностями представителей командования ВВС Ирака и провести демонстрационные полеты.

Особенностью этого аэродрома было то, что Ту-22 мог произвести посадку только со стороны моря вне зависимости от фактического направления и скорости ветра. В дополнение к сказанному можно добавить, что длина ВПП в этом аэропорту едва превышала 2000 метров\*.

С одной стороны – горы; с другой, на удалении 300–400 метров, – огромные валуны и береговая полоса. Поэтому я прекрасно понимал, что только безошибочная техника пилотирования на предпосадочной прямой и строгое выдерживание режима по высоте могли обеспечить выполнение задания. Откровенно говоря, некоторое чувство беспокойства я ощущал, когда обдумывал, как выполнить поставленную задачу. Ведь производя полеты с полос длиной 3000–3500 метров, летчики Дальней авиации не особенно беспокоились об от-

**Полковник  
В.Д. Витязев в  
период службы в  
341-м тбап**



клонениях в посадочной скорости на 10–15 километров в час и приземлении с отклонениями 100–150 метров. Но даже на таких аэродромах изредка случались случаи посадок до полосы или выкатывании с неё при пробеге.

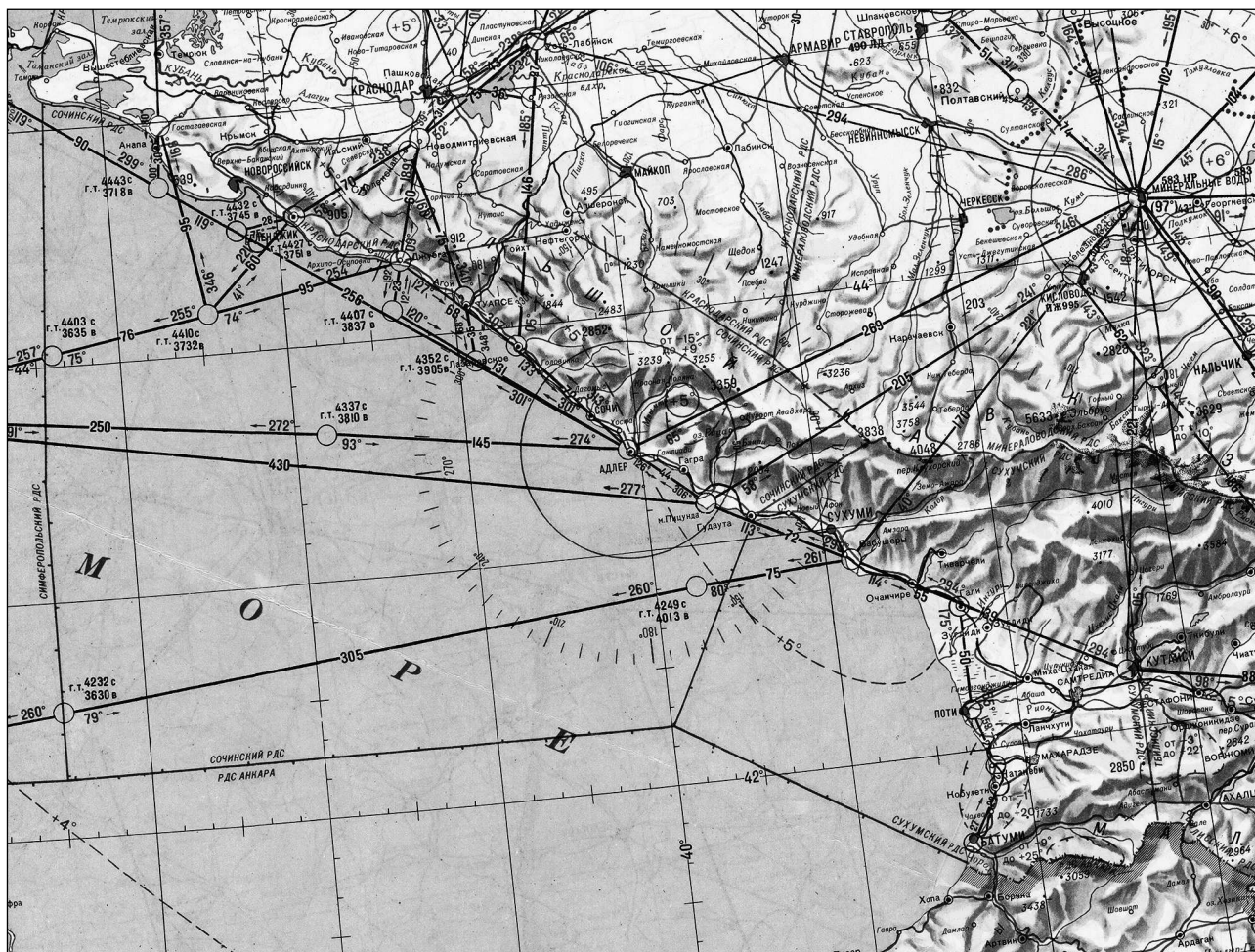
В данном случае подобные отклонения могли привести к вовсе уж нежелательным последствиям. И тут я вспомнил, как тяжелые самолеты Аэрофлота «печатают» свои посадки как под копирку – как правило, приземление происходит в начале полосы и на заданной посадочной скорости. Вспомнил я и беседы с опытными летчиками Аэрофлота по этим вопросам. Их секрет был прост: после входа в глиссаду снижения они сразу снижали скорость полета до скорости, чуть превышающей посадочную, увеличивая при этом режим работы двигателей, и никогда не направляли снижение в точку выравнивания, как это делали мы, стараясь выравнивание начать на удалении 200–250 метров от торца ВПП.

Пилоты гражданской авиации исключали из своего арсенала этап выравнивания, а с дальности 3–4 километра направляли траекторию снижения прямо в точку приземления с практически посадочной скоростью. Самолет как будто висел на двигателях, и достаточно было в момент приземления или за мгновение до этого убрать газ, как самолет мягко приземлялся в заданной точке...

...С этими мыслями я пришел ко Льву Васильевичу Козлову, который, как и следовало ожидать, тоже думал о том, как выполнить поставленную задачу и не наломать дров.

Он внимательно выслушал меня, постоянно делая какие-то пометки на бумаге, некоторое время помолчал и сказал, что он должен об этом подумать, и если прояснится что-нибудь разумное, он даст мне знать. Через некоторое время он позвонил и, пригласив в кабинет, попросил еще раз повторить мои мысли об изменении методики расчета на посадки и посадки. В свою очередь он поделился своими соображениями на этот счет. Но, в отличие от меня, у него уже были готовы некоторые расчеты, и на листе бумаги вчерне была выполнена схема снижения от момента входа в глиссаду снижения и до приземления с указанием ориентировочных параметров работы двигателей по этапам снижения.

\* На начало XXI века аэропорт Адлер имел две ВПП: 06./24 – длиной 2890 м и шириной 50 м; 02./20 – длиной 2200 м и шириной 49 м. Однако до 1973 года в аэропорту была лишь одна ВПП – 06./24. В описываемый полковником Витязевым период длина ее была 2200 м. При этом заход на ВПП 24 был очень затруднен, так как на удалении около 1,5 км от этого торца ВПП начинается горный склон. Заход с этого направления использовался до 1971 года, после чего был запрещен. Именно поэтому оставалось лишь одно направление – на ВПП 06 – со стороны моря. (Примечание С. Бурдина)



**Аэронавигационная карта района аэропорта Адлер**

Он спросил меня, кого я выбрал себе в качестве напарника и, когда я ответил, что остановил свой выбор на экипаже майора Торопова, согласился с этим.

Вечером этого же дня мы снова собрались в кабинете и на этот раз пригласили и Торопова. В принципе, мы занялись методической разработкой, в которой отражены способы и методы захода на посадку и посадки на ВПП укороченных размеров. В ходе обсуждения предложений и поправок было много. Большая часть их аргументировано отменялась, некоторые подлежали дальнейшему обсуждению, и лишь небольшая часть принималась единогласно и безоговорочно.

В этот вечер работали в кабинете Козлова допоздна. Работа продолжалась практически весь следующий день, благо было воскресенье. Мы тщательным образом изучили по документам все особенности расположения аэродрома Адлер, его оборудование радиолокационными средствами и различные схемы построения маневра для захода на посадку. Были предусмотрены различные варианты наших действий даже в самых немыслимых ситу-

ациях. Мы постарались сделать так, чтобы эти ситуации стали невозможны.

За основу нашей методической разработки мы взяли первоначальные наброски Льва Васильевича и постепенно, поэтапно наращивая их, довели эту разработку до более или менее приемлемого варианта. «Танцевать» мы начали от необходимости производить посадки в пределах от 50 до 100 метров от начала полосы на скорости 300–310 километров в час. И далее, после приземления, по возможности как можно дольше удерживать самолет на посадочном угле, т.е. до тех пор, пока переднее колесо, с падением скорости, само не опустится на бетон, и только после этого решили выпускать тормозные парашюты. Скорость полета режимом работы двигателя решено было поддерживать с таким расчетом, чтобы выйти на дальний привод строго по глиссаде на скорости 310–320 километров в час. Был тщательно продуман и вопрос об уходе на второй круг с любой точки предпосадочного снижения.

Работа была закончена снова поздним вечером. Решили завтра на свежие головы еще раз пройти по элементам нашей ме-

тодической разработки. А мне было приказано к летной смене на вторник подготовить две спарки и три боевых самолета для проведения проверки элементов методики и последующей тренировки.

В понедельник во время предварительной подготовки на ВПП с обеих направлений были нанесены контрольные отметки по две с каждой стороны полосы на удалении 50 и 100 метров от торца. В состав группы руководства были включены два регистратора, которые располагались с обеих сторон ВПП в зоне приземления и должны были точно отмечать на краях полосы точки касания. Кроме того, решено было добавить еще одного кинооператора, которому вменялось в обязанность производить киносъемку с противоположной стороны полосы.

Первый вылет на спарке с Козловым выполнил я, второй – Торопов. В принципе, все наши расчеты подтвердились полностью. Затем каждый из нас выполнил по два полета на боевых самолетах. Особых сложностей техника пилотирования на предпосадочной прямой и само приземление и пробег не вызывали. Регистраторы, которые отмечали точки приземления, представили следующие результаты по точкам касания от торца ВПП: спарка – 70 и 60 метров, боевые самолеты: Козлов – 60 и 50; Торопов – 60 и 60; я – 70 и 50 метров. Скорость приземления: Козлов – 300 и 300; Торопов – 310 и 310; я – 300 и 310 километров в час. Иначе говоря, ни по одному из этих параметров мы не вышли за пределы наших расчетов. Длина пробега до полной остановки самолета при всех

приземлениях не превышала 1600 метров. К вечеру мы успели просмотреть результаты киносъемки посадок и, в принципе, остались удовлетворены.

Время нашего вылета зависело от времени прибытия в Москву делегации из Ирака. Поэтому команду на перелет мы получили только через неделю. Всё это время было потрачено на соответствующую подготовку самолетов, оборудования для обслуживания полетов в Адлере и комплектование соответствующей группы инженерно-технического состава. Старшим группы, осуществляющей это мероприятие, был назначен заместитель командира 2-го авиакорпуса генерал Жихарев.

Когда стал известен момент прибытия Иракской делегации в Адлер, мы за два дня до этого срока транспортным самолетом вылетели на рекогносцировку аэродрома. Вместе с нами вылетела и группа ИТС с необходимым имуществом.

Заправку боевых самолетов рассчитали так, чтобы к моменту посадки в баках осталось не более восьми тонн горючего, исходя из возможности ухода на запасной аэродром от Адлера.

Заход на посадку в Адлере и посадка прошли «как учили». После приземления штурман отфиксировал по внешней связи: скорость – 300 километров в час; расчет – 50 метров. Самолет остановился, пробежав 1500 метров. Когда в эфире прозвучало о посадке Торопова – 300 и 50, – я с облегчением выдохнул и только в этот момент понял, что до момента посадки Торопова я был очень напряжен. Расслабление наступило мгновенно.

**Фото района аэропорта Адлер 1965 года**





Заместитель командира полка по ИАС, присутствовавший на СКП в качестве консультанта руководителя полетов, потом обрисовал мне обстановку на стартовом командном пункте во время нашей посадки. Ею руководил командир местного летного авиаотряда и после посадки Торопова обернулся к генералу Жихареву:

– Откуда ваши летчики знают и выполняют посадки по-аэрофлотски?

Жихарев, ничего не знавший, как мы будем садиться, мгновенно сориентировался:

– Наши летчики всё знают и всё умеют!

А затем повернулся и с достоинством покинул СКП.

Еще в Нежине было решено, что демонстрационный полет в Адлере будет выполнять Торопов, а мне было предписано исполнить роль гида – экскурсовода при ознакомлении иракских представителей с самолетом и его боевыми возможностями.

Накануне дня прибытия делегации было проведено совещание, на котором необходимо было доложить о порядке проведения демонстрационного полета. Вместе с нами должно демонстрировать свою технику КБ Сухого.

Первым докладывал генерал Жихарев:

– Полет будет состоять из двух проходов над ВПП: первый – на предельно малой высоте на скорости 850 километров в час; второй – с демонстрацией предельно возможного угла набора высоты после выхода на начало ВПП.

– Это и всё? – спросил генерал, проводивший совещание.

– А что они ещё могут? – вмешался в разговор один из присутствующих на совещании человек в штатском. – Пусть лучше

подробнее доложит о своем полете товарищ Ильюшин.

Из-за стола встал и вышел невысокий сухощавый человек в светлой рубашке с короткими рукавами, подошел к окну и начал свой доклад словами: «Я взлетаю и...» А далее он мелкими шагами пошел к двери, выдвинув вперед руку с открытой ладонью. При этом его колени, поясница, голова и ладонь неестественным образом изгибались, вращались, выворачивались, а сам он вращался вокруг своей оси, выполняя невозможные «па» неведомого мне танца, сопровождаемого известными и неизвестными мне названиями фигур высшего пилотажа. Закончил свой танец словами:

– После этого я произвожу посадку. Это всё.

Честно говоря, я ничего не понял, что будет выполнять этот летчик в демонстрационном полете. Но было видно, что человек в штатском, давший ему слово, видимо, понял всё. Он лишь спросил, что в программе полета изменится, если для выполнения этого полета прибудет последняя модификация самолета.

– Да на нем я вообще вокруг хвоста буду крутиться, там же тяга на две тонны больше! – ответил летчик.

Позже я узнал, что этот летчик – сын известного авиаконструктора С.В. Ильюшина, и несколько удивился, что сын Ильюшина демонстрирует летные качества самолета Сухого. Кстати, человек, который вел с ним диалог, оказался не кто иной, как известный авиаконструктор П.О.Сухой.

Генералу Жихареву был задан вопрос о расчетном времени между первым и вторым проходом самолета над ВПП. Жихарев ответил, что это время составляет

**Вид на торец ВПП 06 аэропорта Адлер со стороны моря. Рубеж 60 – 70-х годов**