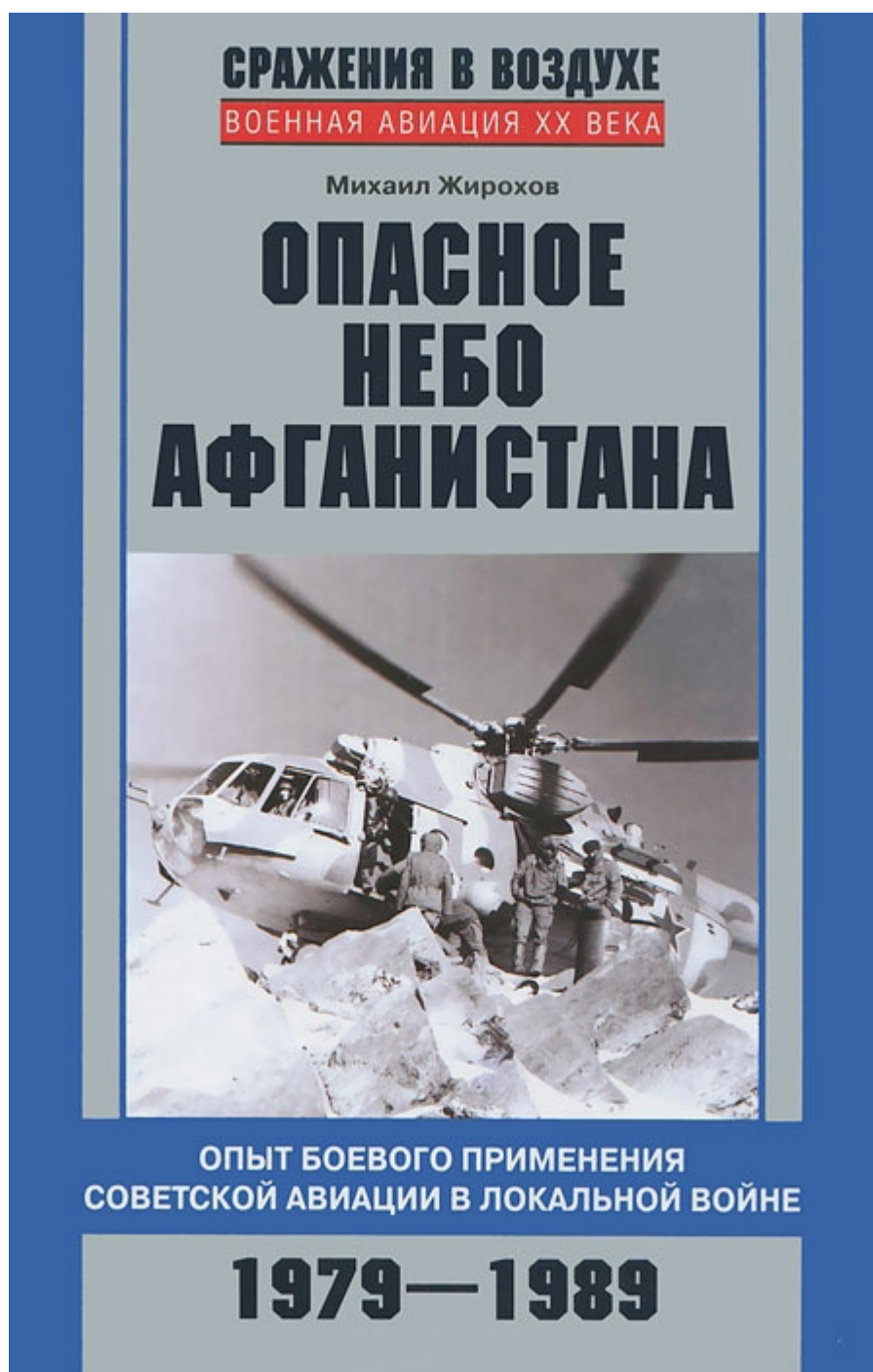


Михаил Александрович Жирохов
Опасное небо Афганистана. Опыт боевого применения
советской авиации в локальной войне. 1979–1989



Издательский текст
«Опасное небо Афганистана. Опыт боевого применения советской авиации в локальной войне. 1979–1989»: ЗАО Издательство Центрполиграф; М.; 2012
ISBN 978-5-227-03863-0

Аннотация

В длительной и оказавшейся роковой для Советского Союза войне в Афганистане

военная авиация применялась очень широко. Бомбардировка и штурмовка позиций и колонн противника, поддержка наземных войск, высадка десанта, эвакуация раненых, доставка пассажиров и грузов, разведка и минирование местности – спектр задач, стоявших перед советскими летчиками, был чрезвычайно широк, а эффективность их боевой работы – очень высока. Неудивительно, что самолеты и вертолеты были самой главной целью афганских моджахедов, постоянно совершенствовавших свою систему противовоздушной обороны. Читатель, наверное, удивится, узнав, что боевые потери советской авиации исчислялись десятками и сотнями единиц техники. Многие летчики погибли смертью храбрых...

Уникальность данной книги в том, что она стала результатом долгой и кропотливой работы автора по сбору личных свидетельств военных летчиков, в разное время служивших в Афганистане. На их основе автор анализирует бесценный опыт применения военной авиации в локальной войне.

Михаил Александрович Жирохов

Опасное небо Афганистана. Опыт боевого применения советской авиации в локальной войне. 1979–1989

Введение

Ежегодно, отмечая очередную годовщину вывода советских войск из Афганистана, мы традиционно вспоминаем героев той войны. Но память Афганистана – это не только дань людям, героически исполнившим свой долг, их доблести и мужеству. Это – очень большой вклад в военное искусство, повод для переосмысления сути современных конфликтов, неоценимый опыт, к сожалению так пока до конца не востребованный.

Во время второй чеченской войны российское командование с гордостью заявляло: 59 % командиров экипажей фронтовой и армейской авиации – бывшие афганцы. В условиях многолетнего снижения качества подготовки летного состава и ведения боевых действий в гористых условиях, схожих с Афганистаном, опыт каждого ветерана стал цениться на вес золота.

Несмотря на то что Афганская война закончилась более двадцати лет назад, приобретенный на ней опыт применения авиации по-прежнему востребован, тем более что на сегодняшний день основным видом вооруженных конфликтов на планете остается как раз партизанская, или так называемая «малая», война.

Официально опыт той войны так и не был проанализирован в полной мере. После окончания войны в Генштабе Вооруженных сил СССР были разработаны проекты новых инструкций, наставлений и методических указаний. Все уперлось в политическое решение: по мнению Политбюро ЦК КПСС, противопартизанские действия не могут быть характерными для Советской армии, готовящейся к «большой» войне с НАТО, поэтому опыт Афгана признали ненужным.

О нем вспомнили только с началом первой чеченской войны. Именно тогда драгоценный опыт, за который было заплачено кровью советских летчиков, стали изучать и систематизировать. Однако во многом он оказался утерян.

Основой данной книги послужили многочисленные интервью и беседы, сделанные автором в разное время. В этой связи хотелось бы выразить благодарность за оказанную помощь следующим участникам Афганской войны:

Балыбердин Николай Петрович – старший лейтенант, техник в группе обслуживания, 50-й осап (1980–1981 гг.)

Виноградов Александр Анатольевич – майор запаса, 50-й осап (1985–1986 гг.)

Воронин Евгений Николаевич – майор запаса, 205-й овп (1987–1988 гг.)
Дрон Виктор Иосифович – подполковник запаса, 50-й осап (сентябрь 1988 – февраль 1989 г.)
Жилов Валерий Леонидович – лейтенант, техник самолета 263-й оаэтр (1987–1988 гг.)
Зинченко Владимир, 280-й овп, 4-я эскадрилья, бортовой техник-инструктор вертолета Ми-24 (1985–1986 гг.)
Иванов Евгений Михайлович – подполковник запаса, на момент ведения боевых действий начальник штаба 1-й аэиб 302-й апиб (1988–1989 гг.)
Ильяшенко Сергей Владимирович – лейтенант, 50-й осап (сентябрь 1987 – сентябрь 1988 г.)
Каюмов Владислав – полковник запаса, 262-я овэ (1985–1986 гг.)
Коблов Виктор Михайлович – старший летчик, военный летчик 3-го класса, старший лейтенант, 2-я аэ 136-й апиб (ноябрь 1986 – ноябрь 1987 г.)
Ковруков Алексей Анатольевич – старший техник группы обслуживания авиационного вооружения и десантно-транспортного оборудования, 239-й овп (1987–1988 гг.)
Корсаков Андрей Васильевич – майор запаса, 181-й овп (1987–1988 гг.)
Куковец Иван Иванович – майор запаса, борттехник 50-й осап (1986–1987 гг.)
Лазарев Александр Валериевич – проходил службу в ДРА в период с октября 1983 г. по октябрь 1984 г. в Шинданте в должности начальника ТЭЧ отряда Ми-24 в составе 302-й овэ, в Джелалабаде в должности заместителя начальника штаба обато
Ланговой Анатолий Петрович – бортовой техник Ми-8МТ 50-го осап (1985–1986 гг.)
Лейман Иван Иванович – старший лейтенант, бортовой авиационный техник, воздушный стрелок вертолета Ми-8 292-го обвп (1980–1981 гг.)
Марусин Евгений Евгеньевич – майор запаса (1982–1983 гг.)
Мелконян Самвел Рафикович, 50-й осап
Меняшев Рафаиль Аббясович – капитан, летчик-оператор, 50-й осап (1986–1987 гг.)
Мокеев Анатолий Александрович – подполковник запаса, 50-й осап (1987–1988 гг.)
Нежижим Вячеслав Васильевич – майор запаса, 262-я овэ (1981–1982 гг.)
Немчанинов Константин Викторович – начальник группы ОК 50-го осап (август 1986 – август 1987 г.)
Объедков Анатолий Иванович – майор запаса, 387-й ошап (1986–1987 гг.)
Павлов Виталий Егорович – генерал-полковник, Герой Советского Союза, 50-й осап. Запись беседы любезно предоставлена С. Бурдиным (Беларусь)
Плющев Андрей – подполковник запаса, ОД КП 50-го осап (1986–1987 гг.)
Рудаков Сергей Владимирович – капитан запаса, 335-й обвп (1984–1985 гг.)
Семенов Валерий Анатольевич – капитан, командир звена, 27-й гв. иап (1981–1982 гг.)
Сидоренко Сергей Иванович – командир эскадрильи Ми-24 50-го осап (1982–1983 гг.)
Фадеев Виталий Сергеевич – майор запаса, 335-й обвп (1984–1985 гг. и 1987–1988 гг.)
Черниенко Владимир Григорьевич – майор, 50-й осап (1988–1989 гг.)
Шабанов Дмитрий Викторович – капитан запаса, 50-й осап (июль 1985 – октябрь 1986 г.)
Шаломей Игорь Петрович – полковник в отставке, заместитель командира 254-й овэ (август 1981 – сентябрь 1982 г.)
Шаповалов Сергей Леонидович – старший лейтенант, борттехник, 50-й осап (1980–1981 гг.)

Хотелось бы также выразить признательность товарищам по перу – Сергею Бурдину, Александру Заблотскому, Игорю Сейдову и многим другим.

УСЛОВИЯ И ОСОБЕННОСТИ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ СУХОПУТНЫХ ВОЙСК И АВИАЦИИ В АФГАНИСТАНЕ

Физико-географический обзор. Рельеф

Афганистан занимает восточную часть Иранского нагорья, которое является самым обширным, сухим и пустынным из нагорий Ближнего и Среднего Востока. В рельефе нагорья резко выделяются две больших цепи окраинных гор – северная и южная, – между которыми расположены внутренние плоскогорья с обширными пустынями.

В пределах Афганистана северная цепь гор включает горы Сефид-Кух (Паропамиз), Кухи-Баба, Банди-Туркестан, Фируз-Кух, Сиях-Кух и Гиндукуш, которые являются восточным продолжением Туркмено-Хорасанских хребтов и занимают три четверти территории Афганистана.

Длина горной полосы – 1200 км, ширина, вместе с примыкающим с юга нагорьем Хазарадиат, – 300–500 км, абсолютная высота хребтов Банди-Туркестан, Сефид-Кух (Паропамиз), Фируз-Кух и Сиях-Кух – 2000–3594 м, Кухи-Баба – 3000–5150 м и Гиндукуш – 3000–7750 м. Самый высокий пик хребта Кухи-Баба – Шаха-Фулади (5150 м), с которого берут свое начало главные реки Афганистана – Гильменд и Кабул.

Хребет Сефид-Кух (Паропамиз) прикрывает с севера долину реки Герируд с богатым Гератским оазисом.

Наиболее доступна для действий войск западная часть хребта Сефид-Кух (Паропамиз). Важное значение в этой части страны имеют Зульфагарский проход (сквозное ущелье реки Герируд) и перевалы Сенг, Робати-Мирза и Кебуди, через которые проходит дорога на Герат. В восточной части хребет Сефид-Кух (Паропамиз) пересекается только выючными тропами.

Хребет Гиндукуш образует мощную высокогорную преграду для войск на путях из Средней Азии в Афганистан и Пакистан. Наиболее труднодоступны горы на центральном и восточном участках, где склоны крутые и скалистые, расчлененные узкими ущельями и бурными реками. Вершины и гребни хребтов покрыты вечными снегами и ледниками. Юго-восточные склоны хорошо увлажнены и лесисты. На этих участках удобными перевалами являются Дора-Ан (4554 м), Хавак (3550 м), Саланг (3750 м) и Шибар (2700 м).

Немногочисленные перевалы с выючными тропами в течение 5–7 месяцев закрыты из-за снежных заносов.

Наиболее доступна западная часть хребта, где имеется несколько перевалов, через которые в летние месяцы осуществляется регулярное движение транспорта.

На стыке хребтов Сефид-Кух (Паропамиз), Кухи-Баба и Гиндукуш по узким долинам рек и перевалам проходит автомобильная дорога Керки – Андхой – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар.

Высокогорная, пустынная, почти бездорожная местность Гиндукуш ограничивает наступательные действия войск, особенно бронетанковых и механизированных, и облегчает организацию глубокоэшелонированной обороны ограниченными силами.

На востоке Афганистана вдоль границы с Пакистаном на протяжении 700 км тянутся Сулеймановы горы, образующие труднопроходимую преграду на границе Афганистана и Пакистана. Ширина горной системы – 250–400 км. Высота – 2000–3000 м с отдельными вершинами высотой более 3500 м. Горы состоят из нескольких параллельных хребтов, расчлененных узкими сухими ущельями. Преобладает безводная, каменистая, горно-пустынная и горно-степная местность. Только летом на юго-восточных склонах выпадают муссонные дожди.

Через Сулеймановы горы проходят лучшие сухопутные коммуникации из Средней Азии через Афганистан в Пакистан и Индию. Важное значение для продвижения войск в этом направлении имеет Хайберский проход, по которому проложена дорога Кабул – Пешавар, и Боланский – с дорогой Кандагар – Кветта. Движение возможно также по Куррамскому, Точийскому и Гумальскому переходам.

В Сулеймановых горах войска могут вести боевые действия только по отдельным разобщенным горной местностью направлениям, главным образом по узким придорожным полосам.

Между Гиндукушской полосой гор и Сулеймановыми горами расположено Газни-Кандагарское плоскогорье, которое занимает около одной пятой территории Афганистана. Приамударьинская равнина проходит по левому берегу реки Амударья. Длина ее – 400 км, ширина – 30–50 км. Горная система Гиндукуш является южной границей равнины. К предгорьям примыкает полоса оазисов с плодородными лессовыми почвами и густой оросительной сетью. Грунт равнины песчаный, местами встречаются участки солончаков.

Западная равнина проходит вдоль афгано-иранской границы от реки Герируд до реки Феррахруд на высоте 500–1200 м над уровнем моря. Почвы равнины глинистые и песчаные, покрыты растительностью, характерной для полупустынь.

Малонаселенная зона песчаных пустынь – Хаш, Дешти-Марго и Регистан – простирается с запада на восток на 540 км и с севера на юг – на 580 км. Это мертвый район без воды и растительности с постоянно дующими ветрами и сыпучими песками.

Климат

Климат страны в целом засушливый и континентальный, хотя местные климатические условия в зависимости от высоты над уровнем моря и экспозиции склонов могут иметь свои особенности. Афганистан расположен в тех же широтах, что и Тунис, Марокко и Северный Алжир. Черты средиземноморского климата отчетливо проявляются в режиме осадков, приходящихся на холодное время года, и в высоких температурах сухого безоблачного лета. Однако зимы бывают весьма суровые даже на равнинах, так как загороженный цепями южных окраинных гор от теплых воздушных потоков Афганистан одновременно слабо защищен от проникновения холодных арктических масс воздуха.

В среднем за зиму бывает девять – двенадцать вторжений воздушных масс с севера, приносящих абсолютные минимумы температуры минус 20–25 градусов и сопровождающихся снегопадами и метелями. К югу от широкого пояса высоких горных цепей арктический воздух вызывает только небольшие падения температуры ниже 0 градусов.

Зимой температурные различия между севером и югом страны весьма значительны и составляют примерно 8–10 градусов для местностей, лежащих на разных высотах.

Изменения температуры с подъемом в горы на севере составляют: на уровне 300 м проходит январская изотерма + 15 градусов, на уровне 600 м – 0 градусов, на уровне 1800 м 3 градуса и на уровне 2400 м 6 градусов.

Устойчивый снеговой покров устанавливается на высотах более 2000 м, где безморозный период, который длится в афганском Туркестане 300 дней, сокращается до 100 дней.

Годовое количество осадков колеблется в пределах от 50 до 350 мм. Наибольшее количество осадков выпадает зимой в горных районах и на предгорьях, наименьшее – в пустынных районах страны.

В климатическом отношении Афганистан можно разделить на следующие зоны:

– Климат высокогорных районов (высота – от 2500 м и выше) характеризуется продолжительной, суровой и снежной зимой, коротким и теплым летом. Температура понижается до –25 градусов, а летом поднимается до +25 градусов.

– Климат центральной части Афганистана (высота – 1300–2500 м) характеризуется менее холодной зимой и более жарким летом. Количество осадков выпадает от 250 до 300 мм с преобладанием зимних снегопадов и весенних дождей.

– Климат районов, расположенных на высоте 900–1300 м (Герат, Кандагар), характеризуется жарким продолжительным летом и прохладной зимой. Летом температура достигает +40 градусов, зимой –10 градусов. Максимальное количество осадков (155 мм в год) выпадает в виде дождя.

– Климат низменных широт (высота – ниже 900 м) (Меймене, Мазари-Шариф,

Ханабад) характеризуется жарким летом, резкими колебаниями суточных и годовых температур, незначительным количеством осадков. Максимальная температура летом +50 градусов. Количество осадков колеблется в пределах 50–60 мм.

– Климат Джелалабадской низменности влажный, субтропический, с мягкой зимой и жарким летом.

Особенности ведения боевых действий

Горно-пустынный характер местности Афганистана определял целый ряд особенностей ведения боевых действий. По своим природным условиям территория страны была и остается одной из самых неблагоприятных для деятельности войск и авиации (что в полной мере смогли испытать на себе американские и европейские летчики, которые воюют здесь с 2001 г.). Горная местность уменьшает дальность действия радиотехнических систем навигации, создает большие погрешности в показаниях автоматических радиокomплексов, уменьшает дальность радиосвязи. Как неоднократно отмечали в интервью вертолетчики, прошедшие эту войну, однообразный фон местности, населенных пунктов и характера целей значительно усложнял их поиск, обнаружение и выполнение боевых задач в целом.

Все эти проблемы усугублялись недостаточной развитостью аэродромной сети страны и большими трудностями по строительству новых аэродромов и площадок базирования.

Значительные превышения мест посадки (до 2500 м и выше над уровнем моря) и высокие температуры в дневное время значительно ограничивали возможности использования авиации, влияли на предельный взлетный вес, вынуждали уменьшать заправку топливом и полезную боевую загрузку и в целом ухудшали взлетно-посадочные и маневренные характеристики самолетов и вертолетов, снижали практический потолок. Это приводило к тому, что в летнее время посадку вертолетов на высокогорные площадки выполняли исключительно в утренние и вечерние часы, когда температура воздуха была относительно низка. Как следствие – уменьшался тактический радиус действия самолетов и вертолетов, время их пребывания над полем боя и в целом эффективность огневого воздействия на противника.

Характер применения авиации

Как известно, для горной местности характерно изменение метеорологических условий с внезапным образованием низкой облачности, ухудшением полетной видимости, изменением скорости и направления ветра. Объекты ударов зачастую были расположены в теснинах гор и ущельях, что значительно ограничивало применение средств поражения с самолетов и вертолетов по следующим причинам:

- затрудненность возможности обнаружения и распознавания целей;
- ограничения по выбору направления захода на цель;
- малое протяжение участков боевого пути и времени прицеливания;
- усложненность условий выхода из атаки.

Для пустынной местности характерны частые пылевые бури и мгла, которые затрудняли, а иногда и полностью исключали взлет и посадку самолетов и вертолетов, ухудшали возможности по отысканию целей, вредно влияли на эксплуатацию авиационных двигателей, вооружения и специального оборудования.

Сложность физико-географических условий, высокие температуры наружного воздуха приводили к быстрой утомляемости экипажей, требовали напряжения летчиков при взлете и посадке, при поиске цели и прицеливании.

Трудности ведения боевых действий обуславливались еще и сложностью применения артиллерии, особенно в горнокалестых районах. Именно поэтому в ходе войны резко возросли потребности войск в авиации для огневой поддержки, воздушной разведки, обеспечении маневра силами и средствами, снабжения всем необходимым подразделений,

действовавших нередко и в высокогорных и труднодоступных районах. Практически в каждом бою общевойсковых подразделений и частей участвовала авиация. Все это обуславливало необходимость изыскания более совершенных (так называемых неклассических) тактических приемов и способов боевых действий войск и авиации. Так, для ликвидации мятежных групп широко применялись такие действия, как блокирование и прочесывание определенных районов.

Практически впервые в истории советской армейской авиации в ходе войны в Афганистане возникла необходимость широкого применения воздушных десантов.

Разгром крупных мятежных группировок на большой площади осуществлялся войсками путем окружения, рассеяния и уничтожения противника по частям. По скоплениям мятежников внутри кольца окружения наносились массированные удары фронтовой и армейской авиации.

Серьезную сложность для советских войск представляли боевые действия по уничтожению противника в пещерах и кяризах¹. Так, в обязательном порядке велась тщательная разведка этих объектов, обнаруживались подходы и колодцы, осуществлялось их блокирование силами мотострелковых подразделений, вертолетов и артиллерии.

В самых различных условиях, и особенно в горах, применялись обходящие отряды, действовавшие при поддержке вертолетов.

Боевые действия в Афганистане велись не только в тактическом, но и в оперативном масштабе. Так, неоднократно за десять лет проводились армейские операции в Панджшерском районе. Неоднократно группировка лидера моджахедов Ахмад-Шаха Масуда одновременно охватывалась с фронта, флангов и тыла. Это становилось возможным во многом благодаря широкому применению маневра по воздуху целыми батальонами и даже полками.

Как вспоминает участник боевых действий Владимир Маймескул, «в Панджшере главой движения моджахедов тогда был будущий министр обороны Афганистана Ахмад-Шах Масуд, которого в 2001 г. взорвал смертник. По агентурным данным, он окончил два военно-политических вуза в СССР – то есть он знал, с кем воюет. По некоторым другим данным, у него были свои осведомители даже в генералитете. По прошествии многих лет мы переосмысливаем все, что происходило тогда, и понимаем: гонялись за формированиями Ахмад-Шаха Масуда часто зря – он заранее знал, куда мы двинемся, и там нас, как правило, уже ждали. Приходилось часто брать духов экспромтом, действуя без разрешения генералитета. Тогда нам удавалось встретиться с его бандами и ввязаться в драку».

Своеобразный характер боевых действий наземных войск накладывал свой отпечаток на их взаимодействие с авиацией. Здесь важной особенностью являлся рост объема задач по авиационной поддержке войск на поле боя. Она занимала преобладающее положение в огневом поражении противника, особенно в горных районах. Боевые действия показали особую значимость огневого взаимодействия авиации с наступающими войсками. Объекты авиации были максимально приближены к атакующим подразделениям. Этим в наибольшей степени обеспечивался успех боя. Кроме того, в ходе боевых действий выявилась необходимость во время огневого поражения противника максимально сокращать временные интервалы между артиллерийскими и авиационными ударами, причем особое значение приобрело обеспечение взаимного опознавания и взаимной безопасности. Обычно в тех ротах и батальонах, где имелись авианаводчики, указанные задачи решались успешно. Без авианаводчиков, как правило, проявлялись несогласованные действия войск и авиации, отсутствовало взаимопонимание между командирами общевойсковых подразделений и экипажами вертолетов (реже – самолетов).

¹ К я р з (в переводе с персидского – подземный оросительный канал) – подземное сооружение для сбора грунтовых вод и вывода их на поверхность. Воду из кяриза используют для водоснабжения и орошения. Кяриз состоит из одной или нескольких водосборных галерей высотой 1–1,4 м, шириной 0,5–0,6 м, с укрепленными стенками, проложенных в водоносном пласте, из вертикальных вентиляционных колодцев, водопроводящей галереи, соединенной с водоотводным каналом. Протяженность галерей кяриза достигает нескольких километров.

Опыт подтвердил также особую важность получения достоверной информации о противнике, о его системе огня перед ударом авиации по объектам противника в кишлаках, «зеленых» зонах и особенно в высокогорных районах. Расположение огневых средств противника в пещерах, расщелинах скал, в дотах на склонах гор в значительной степени затрудняло, иногда и исключало обнаружение огневых точек противника с помощью аэрофоторазведки и визуальным наблюдением с воздуха. Отсутствие достоверных данных о системе огня противника являлось главной причиной неудачных действий войск и неоправданных потерь авиации.

Сложные условия ведения боевых действий, большие перепады высот, невозможность использования в горах бронетанковой техники, отсутствие достоверных данных о расположении объектов противника, невозможность поражения огнем артиллерии и танков вынуждали войска вести боевые действия в рассредоточенных боевых порядках в пешем строю и с широким привлечением авиации для выполнения всех боевых задач.

Кроме того, не стоит забывать о том, что применение авиации в ущельях и узких долинах было связано с ограниченными возможностями по выполнению одновременных групповых атак, выбору направления захода на цель, прицеливанию и противозенитному маневрированию.

Таким образом, условия боевых действий войск и авиации определялись комплексным влиянием факторов состояния, положения, возможностями и характером действий войск, особенностями природных условий театра военных действий (ТВД) и его оборудованием в оперативном отношении.

Вероятно, главной особенностью боевых действий в Афганистане являлось отсутствие выраженной линии фронта. Боевики достаточно быстро осознали, что в открытой борьбе их ожидает поражение, поэтому они широко применяли тактику партизанских действий с использованием способов диверсионно-минной войны.

Основными их акциями были обстрелы воинских колонн, гарнизонов и различных учреждений, минирование коммуникаций, подкладывание взрывных устройств в общественных местах, диверсии. Стоит отметить, что боевое мастерство боевиков постоянно возрастало: очень быстро они стали действовать осмотрительно, избегая прямых столкновений с превосходящими силами как правительственных, так и советских войск. Имея хорошо поставленную разведку и оповещение, они действовали инициативно, совершали нападения внезапно и чаще всего из засад.

Значительно улучшилась организационная структура бандформирований. Они получали на вооружение более эффективное оружие, улучшилось инженерное оборудование обороны боевиков, повышалась мобильность отрядов, улучшалась система управления (прежде всего за счет внедрения современных малогабаритных средств связи). Для повышения подвижности своих отрядов боевики практиковали их дробление на мелкие группы.

Повысилась активность действий системы ПВО противника, на вооружении которой стали поступать ПЗРК, зенитные установки и пушки, крупнокалиберные пулеметы. Кроме того, для стрельбы по самолетам и вертолетам широко использовалось стрелковое оружие и гранатометы.

ПВО объектов становилась все более совершенной – круговой и многоярусной. Была налажена система визуального наблюдения за воздушным пространством и оповещения по радио о полете самолетов и вертолетов. Боевики широко применяли тактику «кочующих» средств ПВО, действовавших из засад вблизи аэродромов и посадочных площадок на направлениях взлета и посадки, а также на предполагаемых направлениях полета в районе боевых действий.

РАЗВЕРТЫВАНИЕ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ГРУППИРОВКИ

Советские летчики были втянуты в Афганскую войну фактически еще до официальной даты ее начала 25 декабря 1979 г. Дело в том, что самолеты военно-транспортной авиации доставляли военные грузы на все аэродромы Афганистана начиная с 1977 г.

Однако особенно интенсивными полеты стали осенью 1979 г. Как вспоминал советник начальника Войск связи и РТО ВВС и ПВО ДРА (1980–1981 гг.) полковник Валентин Дмитриевич Герасименко, «в октябре 1979 г. на кабульский аэродром участились прилеты самолетов ВТА. Чаще это были Ил-76, реже Ан-22. Днями они прилетали по несколько бортов и, быстро разгрузившись, улетали. В обычном режиме кабульский аэропорт мог принимать самолеты только днем.

Но в октябре и особенно в ноябре и по ночам на Кабул садились по десять и даже двадцать Ил-76. Самолеты освобождались от груза и улетали еще до рассвета. То, что они привозили, «исчезало» из аэропорта тоже до рассвета.

Иностранные корреспонденты, аккредитованные в Кабуле, безуспешно пытались раскрыть сущность ночных перевозок. Для ответов на их многочисленные вопросы афганский МИД почти ежедневно проводил пресс-конференции и брифинги, на которых на регулярные вопросы о ночных перевозках советской авиации отвечал, что в Баграме («как вы, господа, знаете») базируется группа транспортных самолетов ГВФ СССР (на бортах Ан-12 действительно присутствовали опознавательные знаки «Аэрофлота»). Днем они по нашим заявкам перевозят различные грузы, а по ночам они отрабатывают положенные афганским летчикам учебные задачи, чтобы приобрести соответствующую летную квалификацию. С основном это ночные взлеты и посадки, поэтому кажется, что прилетает очень много самолетов».

Общей статистики вылетов привести на данный момент не представляется возможным, приведу хронику полетов советской транспортной авиации на афганские аэродромы только нескольких дней марта 1979 г.:

Дата	Аэродром Кабул	Аэродром Баграм	Аэродром Джелалабад	Аэродром Шинданд
18.03.1979	Ан-12 (№ 12330)	Ан-12 (СССР-1802)		Ан-12 (№ 12121)
19.03.1979		Ту-154, Ту-134 (из Ташкента)		
20.03.1979		3 Ил-76 и 5 Ан-22 (в том числе СССР — 09412, 09411)		
21.03.1979		— 3 Ил-76 и 2 Ан-22 (из Челябинска); — 4 Ан-12 (из Ташкента); — 19 Ан-12 (из Карши); — 4 Ми-8 (из Кокайты)		
26.03.1979			2 Ил-18	

А кроме того, к декабрю 1979 г. были авиационные части, которые базировались непосредственно на территории Афганистана: так, на аэродроме Баграм базировались

вертолетная эскадрилья из состава 280-го овп (командир – подполковник Белов) и 224-й отдельный отряд МГА, состоявший из восьми Ан-12 (командир – полковник Ишмуратов)².

Об этих частях и характере их действий в тот период известно крайне немного. Собрав разрозненную информацию, можно утверждать следующее: собственно «группа Белова» состояла из военнослужащих 280-го овп армейской авиации ВВС СССР, который базировался на аэродроме Каган. В группу отбирали на добровольной основе самые подготовленные экипажи, причем предпочтение отдавалось летчикам, которые имели опыт полетов на Памире.

В рамках подготовки к переброске эскадрильи в Афганистан на 12 вертолетах закрасили звезды и самодельными трафаретами нанесли опознавательные знаки ВВС ДРА. Одновременно экипажи сменили штатное обмундирование на комбинезоны и гражданскую одежду.

23 августа 1979 г. группа своим ходом вылетела из Кагана и через пять часов полета приземлилась на авиабазе Баграм. Параллельно для доставки технического имущества было выполнено 24 рейса транспортными самолетами Ан-12 и 4 рейса – Ил-76. Изначально предполагалось непосредственное участие советских вертолетчиков в боевых операциях, однако главным военным советником (которому, собственно говоря, и подчинялась эскадрилья) практически сразу был введен запрет на участие летчиков эскадрильи в боевых действиях. Мало того, советским экипажам было предписано даже воздерживаться от ответного огня во время выполнения своих задач.

Первостепенными задачами были определены: доставка грузов, личного состава, продовольствия в Гардез и Шинданд, и самое главное – «правительственные перевозки». Один вертолет постоянно находился в готовности обеспечить возможные поисково-спасательные работы. Кроме Баграма, отдельные экипажи периодически находились на дежурстве в центрах провинций и в Кабуле.

Афганское руководство по-своему оценило работу транспортной вертолетной эскадрильи и пыталось занять ее еще и перевозкой народно-хозяйственных грузов. При этом, как отмечают некоторые исследователи афганской проблематики, эскадрилья стала инструментом в политической и экономической игре большого масштаба. Дело в том, что военную помощь Афганистану СССР оказывал практически безвозмездно. Однако существовали и другие экономические соглашения, правопреемником которых остался послереволюционный Афганистан. Так, за поставки газа СССР задолжал Афганистану, по разным оценкам, от 270 до 500 млн долларов США. Но Афганистан не пошел на погашение этой задолженности за счет военных поставок из СССР. Афганистану предложили купить партию Ми-8 по линии «Авиаэкспорта», причем предполагался реальный расчет за поставляемые машины и запчасти к ним. Афганское руководство отказалось, имея такое подспорье, как бесплатную эскадрилью Ми-8 с советскими экипажами и обслуживанием. Тогда советское руководство отдало приказ отправить эскадрилью на родину и приступило к реализации замысла. Это заставило раскошелиться афганцев. Но и после этого они настаивали на использовании надежной советской техники с еще более надежными экипажами.

Стоит сказать также, что советских летчиков в конце 1979 г. в Афганистане было более чем достаточно: по межправительственным соглашениям, во всех афганских авиационных частях (уровнем вплоть до эскадрильи) находились советские военные специалисты.

Советниками – старшими коллективов ВВС и ПВО ДРА в период 1978–1979 гг. работали: генерал-майор авиации О.Г. Орлов, генерал-майор авиации А.Г. Аревшетьян, полковник Н.Д. Орлов, полковник Н.Г. Бердичевский, полковник Е.И. Мишустин, майор В.А. Пехотин, подполковник В.Д. Стадниченко, полковник А.И. Постельников.

Кроме того, в Главном штабе ВВС и ПВО ДРА в этот период работали: генерал-майор авиации А.А. Егоров, полковники Е.Н. Кузнецов, П.М. Копачев, Н.П. Козин, О.С.

² Фактически подразделение комплектовалось экипажами и техникой из полков ВТА и выполняло функции советнической эскадрильи. Отряд находился в Афганистане с августа 1979 по ноябрь 1988 г.

Саврасенко, Ю.В. Разуваев, В.П. Анохин, И.И. Нестеренко, А.И. Уваров и др.

Интересен и другой малоизвестный факт: непосредственно перед вводом советского контингента на аэродром Баграм прибыли после капитального ремонта афганские самолеты, которые перегонялись советскими экипажами. Эти летчики совсем не случайно задержались – для того чтобы принять непосредственное участие в боевых действиях.

В первых числах декабря 1979 г. министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д.Ф. Устинов довел до руководящего состава Генерального штаба информацию о том, что в ближайшее время, возможно, будет принято политическое решение о направлении в Афганистан группировки советских войск в количестве до 75 тысяч человек.

25 декабря 1979 г. в 18:00 по местному времени началась переброска по воздуху частей воздушно-десантных войск на аэродромы Кабул и Баграм. Так, для переброски личного состава и техники 103-й ввд и отдельного парашютно-десантного полка было совершено 343 самолето-рейса, в том числе 66 рейсов Ан-22, 77 – Ил-76 и 200 – Ан-12. Всего на оба аэродрома было доставлено 7700 человек личного состава, 894 единицы боевой техники и 1062 тонны различных грузов.

Вот как, например, описывал события в кабульском аэропорту советский советник полковник Валентин Дмитриевич Герасименко: «Самолеты Ил-76 с равными интервалами приземлялись, сворачивали на рулежки и еще в движении опускали рампы, раскрывали все люки. На кратковременных остановках при работающих двигателях из нутра бортов высыпали десантники и выскакивали от 1 до 3 БМД, выкатывались артиллерийские орудия и другая техника. Самолеты рулили дальше и по мере освобождения ВПП взлетали и уходили за новым личным составом и техникой».

Что касается авиационной группировки вторжения, то она была создана к середине марта 1980 г. с учетом дислокации и ведения боевых действий общевойсковыми соединениями и частями на разобщенных операционных направлениях.

Естественно, что основой для базирования авиационных частей явилась аэродромная сеть ВВС Афганистана, которая обеспечивала в случае необходимости проведение перегруппировки авиации с целью наращивания ее усилий на определенных направлениях.

По данным военной разведки, перед вводом ОКСВ аэродромная сеть страны была следующей: «На территории Афганистана имеется 28 аэродромов, в том числе 9 с капитальными взлетно-посадочными полосами (ВПП), 8 из них пригодны для базирования тактической авиации, их расчетная оперативная емкость составляла 120–160 самолетов. Наиболее крупные аэродромы – Баграм, Кабул (Ходжа-Реваш), Кандагар, Герат и Шинданд (Себзевар). Аэродромы Кабул и Кандагар относятся к разряду международных. Все эти аэродромы оборудованы 1–2 капитальными ВПП шириной преимущественно 45 м, рулежными дорожками и групповыми бетонными стоянками самолетов. На этих аэродромах имеются склады различного назначения, ангары, служебные и жилые здания. Укрытия для самолетов из защитных стенок построены только на аэродроме Баграм.

Грунтовые аэродромы используются в основном гражданской авиацией. В качестве запасных аэродромов для базирования самолетов тактической авиации могут быть использованы 6 грунтовых аэродромов – в Дехдади, Лашкаргах, Матун, Кандагар, Файзабад и Чагчаран. Аэродромы с ВПП длиной менее 1800 м используются самолетами легкомоторной авиации. Постоянное базирование военно-воздушных сил (ВВС) ДРА осуществляется на наиболее оборудованных аэродромах: Баграм, Джелалабад, Кабул, Мазари-Шариф и Шинданд. Основными средствами радионавигационного оборудования территории Афганистана служат средневолновые радиомаяки, имеющиеся на 11 аэродромах. Аэродромы Кабул (Ходжа-Реваш) и Кандагар располагают, кроме того, радионавигационной системой ближнего действия. Протяженность международных авиалиний на территории страны составляет свыше 2 тысяч км. Воздушные перевозки осуществляет одна национальная авиакомпания «Бахтар афган эрлайнз», которая обслуживает как внутренние, так и международные авиалинии»³.

³ «Афганцы» Донетчины. Донецк: ООО «ИПП «Проминь», 2010. С. 495.

Таким образом, на момент ввода советских войск в Афганистан аэродромов было немного, а с увеличением авиационного компонента практически сразу остро встал вопрос о строительстве новых аэродромов. В кратчайшие сроки были завезены несколько комплектов металлического аэродромного покрытия из плит К-1Д для создания полос и рулежек.

Инженерно-аэродромная служба ВВС ТуркВО смогла довести до ума аэродромную сеть страны – уже к середине 1985 г. советскими частями были построены или значительно переоборудованы семь афганских аэродромов: Герат, Шинданд, Фарах, Кандагар, Кабульский международный аэропорт, Баграм и Желалабад. Аэродромы в Мазари-Шариф, Кундузе, Ганзи и Пол-и-Шакри не имели стратегического значения и подвергались реконструкции в гораздо меньшей степени.

Таким образом, в ходе войны в Афганистане одиннадцать аэродромов были способны обеспечивать круглосуточные полеты реактивной авиации в любых погодных условиях, правда, Желалабад использовался только вертолетчиками.

Ключевыми для базирования советской авиации были базы в Баграме (тут базировалось наибольшее количество советских самолетов и вертолетов) и Шинданде (тут, кроме всего прочего, производился ремонт и техническое обслуживание авиатехники). С этих аэродромов совершали боевые вылеты преимущественно штурмовики Су-25 и истребители МиГ-23.

На аэродромах базирования советской авиации были дополнительно установлены радиосредства навигации и связи, созданы объединенные командные пункты по руководству полетами, управлению боевыми действиями, а также воздушным движением советской и афганской авиации над территорией Афганистана.

Советские авиачасти совместно с афганскими базировались на четырех аэродромах (Кабул, Баграм, Шинданд и Кандагар), еще на четырех аэродромах базировались отдельно советские (Кундуз, Файзабад и Желалабад) и афганские (Мазари-Шариф) части.

При перегруппировках авиации в интересах предстоящих операций практически на всех имевшихся аэродромах осуществлялось совместное базирование советских и афганских самолетов и вертолетов. Для усиления охраны и обороны аэродромов на каждый из них было выделено по одному мотострелковому (реже – парашютно-десантному) батальону.

Общий штатный состав советской авиационной группировки в Афганистане (ВВС 40-й армии) первоначально включал два авиационных полка и одну отдельную эскадрилью, один смешанный авиационный и три отдельных вертолетных полка, три отдельных вертолетных эскадрильи и один вертолетный отряд. Всего 60 боевых самолетов и 19 военно-транспортных самолетов, 253 боевых и транспортно-боевых вертолета. С учетом физико-географических условий и дислокации общевойсковых соединений и отдельных частей 40-й армии и назначенных для них районов боевых действий авиационная группировка в Афганистане (ВВС 40-й А) была разделена на четыре группы: «Север», «Центр», «Юг» и «Запад».

Боевой состав ВВС 40-й армии на 2.01.1980 г.

Аэродром базирования	Подразделения	Боевой состав
Баграм	иаэ 115-го иап	14 МиГ-21бис
	раэ 87-го орап	10 МиГ-21Р
	траэ	8 Ан-12
	вэ 280-го овп	12 Ми-8Т
Шинданд	аэ 217-го апиб	16 Су-17, 1 Су-17У
	302-я овэ	5 Ми-8МТ, 1 Ми-9, 2 Ми-2
Кандагар	аэ 136-го апиб	13 МиГ-21ПФМ
	вэ 280-го овп	11 Ми-8МТ, 1 Ми-24

Иногда при проведении крупных операций отдельные авиационные подразделения из названных групп привлекались для действий в других районах, однако, планируя боевые действия, этого старались избегать из-за трудностей перегруппировок авиации. «Работали» в небе Афганистана самолеты-разведчики, бомбардировщики из состава Дальней авиации. Немало побывало на афганских аэродромах и санитарных самолетов, под которые по мобилизационному плану были переоборудованы Ил-18 из уральских авиаотрядов гражданского воздушного флота.

С перебазированием в Афганистан истребителей и истребителей-бомбардировщиков на аэродромах Баграм (115-й гвардейский иап), Кандагар (136-й апиб) и Шинданд (217-й апиб, затем эскадрилья 136-го) было введено боевое дежурство советских самолетов в общей системе ПВО Афганистана.

Уже при вводе войск в Афганистан советская авиация понесла свою первую потерю – 25 декабря 1979 г. разбился Ил-76 с десантниками на борту.

Летевший в составе тройки Ил-76М из состава 128-го гвардейского втап (командир – капитан В. В. Гол овчин) при построении захода на посадку в аэропорту Кабула столкнулся с горой. Черный ящик найти не удалось, поскольку самолет упал высоко в горах в труднодоступном месте. Вернее, кабина с экипажем оказалась по ту сторону хребта, куда еще как-то можно было добраться, и останки летчиков с большим трудом, но достали. А салон, где находились 34 десантника и техника, упал в недоступное ущелье, и только в сентябре 2006 г. их удалось найти.

Сразу после падения самолета военные пытались добраться до места катастрофы. О том, как это было сложно, рассказывают сохранившиеся записи о проведении поисково-спасательных работ:

«26.12.1979. При выполнении посадочного маневра потерпел катастрофу самолет Ил-76 с экипажем, десантниками и техникой на борту. Он врезался в одну из вершин, окружающих аэродром Кабула. В результате погибли 7 человек экипажа и 34 десантника.

27.12.1979. Утром генерал-майор Егоров А.А. вылетел на вертолете Ми-8 в предполагаемый район катастрофы, но точного места падения из-за сильного снегопада не нашли.

28.12.1979. Руководитель оперативной группы военно-транспортной авиации вызвал группу альпинистов ЦСКА, которые проходили тренировочные сборы на Тянь-Шане. Для них это было полной неожиданностью, и они очень сожалели, что с ними нет обеспечивающего их вертолета, экипаж которого натренирован для посадок и спасательных работ в горах. Все альпинисты в ярких пуховиках заметно выделяются среди серо-зеленой массы войск.

30.12.1979. На горе высажено 8 альпинистов, 2 авиационных инженера и 5

десантников. Есть договоренность с госпиталем о перевозке тел, погибших в авиационной катастрофе, в морг.

В 16.00 вертолет Ми-8 обнаружил гребень горы в месте удара Ил-76, одна часть самолета на одной стороне, другая – с другой стороны гребня. Наиболее интересные части находятся с противоположной стороны того склона, на котором установлена палатка альпинистов.

01.01.1980. В 10.30 альпинисты нашли кабину Ил-76 с останками тела Шишова – помощника командира корабля...»⁴

Дальнейшие поиски результатов не дали. Спасательные работы были остановлены 4 января 1980 г.

Интересными деталями об этих трагических событиях в своем интервью журналистами Русской службы Би-би-си поделился руководитель группы альпинистов Ерванд Ильинский⁵: «Однажды, в конце декабря 1979 г., в моей квартире в Алма-Ате раздался телефонный звонок.

Звонили из Москвы. Разговор был короткий – сообщили, что надо срочно вылетать в Душанбе, на какие-то спасательные работы на высоте до шести тысяч метров, четвертая категория сложности. Мне сказали собрать группу и брать туда холостых. <...> О предстоящей войне тогда еще никто не знал – советское руководство объявило о вводе войск в Афганистан лишь на следующий день.

При посадке мы прилипли лицами к иллюминаторам. Взлетно-посадочная полоса была сплошняком окружена советскими военными палатками, а прямо по периметру стояли БМД – боевые машины десанта.

Мы удивились, но приняли такое скопление в Афганистане советских войск просто за какие-то учения. <...> Утром 27 декабря нам, наконец, рассказали о предстоящей операции, об упавшем в горах самолете, погибших десанниках и портфеле с документацией. <...>

После этого мы выехали к предгорью Гиндукуша. Дорога шла через многочисленные кишлаки, и у меня сложилось странное впечатление, что война войной, а обед обедом – где-то кто-то воевал, а в кишлаках жизнь шла своим чередом.

Позже мы пересели в вертолет, который и доставил нас непосредственно к месту катастрофы, находившемуся на высоте 4200 метров. Снег был очень глубокий, вертолет не смог приземлиться и завис в воздухе, а мы выпрыгнули вниз метров с двух-трех.

Нам было приказано искать тела погибших и собирать их документы, чем мы и занимались несколько дней. Там были не тела, а фрагменты тел – ведь самолет врезался в скалу на скорости около 500 км/час. Кроме того, вокруг были разбросаны снаряды – мы ходили, как по минному полю. Там, в снегу, среди мин и человеческих останков, мы и встретили новый, 1980 год.

Утром 1 января один из наших нашел черный кожаный портфель и передал его начальству. После этого работы стали сворачиваться».

ПРИМЕНЕНИЕ АВИАЦИИ В ХОДЕ ВОЙНЫ

На первом этапе войны на боевой деятельности авиационной группировки в Афганистане серьезно сказывались недостатки в материально-техническом обеспечении войск. Часто на голых камнях, в пустынной местности летчикам и техникам приходилось оборудовать посадочные площадки, стоянки для авиационной и специальной техники, совместно с частями и подразделениями сухопутных войск организовывать их охрану и оборону. Ввиду того что подготовка к вводу войск в Афганистан была проведена наспех, войска во многом оказались не готовы к войне. Тыловое, продовольственное, вещевое, бытовое обеспечение имело множество проблем: так, не хватало элементарных запчастей,

⁴ Аблазов В.И. Над всем Афганистаном безоблачное небо. Киев, 2005. С. 116.

⁵ И л ь и н с к и й Е. – главный тренер сборной Казахстана по альпинизму и заслуженный тренер СССР.

отсутствовали фонари и спецоборудование для ремонта самолетов и вертолетов в полевых условиях.

По словам одного из летчиков Ан-12 Виктора Викторовича Истратова: «Обеспечение летного состава в части было никудышным. Достаточно сказать, что постельное белье мы стирали себе сами, элементарный душ в модуле отсутствовал. Спасали бани-самострой и знаменитая «бучила» в торце 31-й полосы в Джелалабаде. Запомнился постоянно горячий компот в летной столовой. Удивительная забота о здоровье пилотов – чтобы горло не заболело. Готовили отвратительно. Постоянно была тушенка».

Такая необустроенность стала причиной распространения инфекционных болезней. Только вирусом гепатита в войсках 40-й армии за первый год пребывания в Афганистане переболело 17 тысяч человек, из них 280 человек летного и 291 человек инженерно-технического состава. Источники воды в стране имели большую зараженность, фактически вода без спецобработки была практически непригодна для употребления.

Еще одной серьезной проблемой на первом этапе стала подготовка летного состава. В первые годы войны при отборе авиационных кадров для выполнения боевых задач в Афганистане нередко допускался поверхностный подход к их деловым и моральным качествам, что сказывалось на воинской дисциплине и соблюдении правопорядка. Так, за пьянство и контрабанду в течение первых четырех лет из Афганистана досрочно было откомандировано 346 офицеров и 495 прапорщиков.

Опыт быстро подсказал необходимость создания специальной отборочной комиссии, на которую возлагались задачи изучения моральных и психологических качеств прибывавших в ВВС ТуркВО военнослужащих, их состояния здоровья, уровня подготовки по специальности. Параллельно этой же комиссией велась разъяснительная работа, касавшаяся прежде всего особенностей пребывания советских войск в Республике Афганистан.

При этом использовались традиционные методы, формы и средства мирного времени, как то: политические занятия, политинформации, политчасы, беседы и лекции.

Однако по прошествии десятков лет после окончания войны стоит все-таки признать, что политическим работникам не удалось до конца разъяснить, в чем заключался интернациональный долг в Афганистане. По всей видимости, они и сами не все понимали из-за отсутствия полной и объективной информации, четких разъяснений партийно-политических органов. Политработники, как и все, исполняли интернациональный долг, овладев главной формой партийно-политической работы времен Великой Отечественной войны – личным примером. Очень часто во время боевых действий при гибели или ранении командира замполиты брали командование на себя.

Немаловажно и то, что в советское время политработники не изучали такие дисциплины, как социология, психология, психодиагностика или психоанализ. Считалось, что «Моральный кодекс строителя коммунизма», принятый в 1961 г. XXII съездом КПСС, обеспечит политические и моральные качества военнослужащих при выполнении интернационального долга.

Системный подход работа с кадрами приобрела после выхода директивы командующего войсками Туркестанского военного округа. В соответствии с ее требованиями осуществлялась подготовка командиров не только на основе индивидуального и дифференцированного подхода, но и применялось поэтапное их обучение в округе, армии, частях и подразделениях.

Практика осуществления плановых замен в составах афганских полков заключалась в том, что из полков, находившихся в Союзе, в Афганистан отправлялись вертолетные эскадрильи в полном составе, звенья. То есть полк, дислоцированный в Афганистане, носил один неизменный номер, но его эскадрильи могли принадлежать различным полкам и по окончании срока командировки возвращались в свои части. По этой же схеме происходили плановые замены и в отдельных вертолетных эскадрильях. Доукомплектование подразделений отдельными экипажами осуществлялось в случае боевых потерь или

единичных замен.

Одновременно была выработана система подготовки авиационных кадров для замены в Афганистан. До 1986 г. летный состав готовился для замены в два этапа в местах постоянного базирования и доподготовки на аэродромах Афганистана непосредственно в районе боевых действий. Например, короткую доподготовку (обычно это была неделя) для летчиков армейской авиации давали на аэродроме Каган.

После организации 1038-го Центра подготовки летного состава подготовка к замене в части, дислоцирующиеся на аэродромах Афганистана, проводилась в три этапа, каждый из которых состоял из теоретической и летной подготовки.

Первый этап проводился на аэродромах постоянного базирования, второй этап – в 1038-й ЦПЛС на аэродроме Чирчик и полигоне Чирчик-Горный, третий этап – на аэродромах Афганистана.

Такая подготовка была крайне необходима, так как посадки и взлеты с высокогорных или запыленных площадок, при высоких температурах являются одними из самых сложных элементов в летной подготовке пилота-вертолетчика. Вот что вспоминает об этом Герой Советского Союза, летчик-испытатель Василий Петрович Колошенко: «Двигатели, выбрасывая из жаровых труб раскаленные газы, раскручивают несущий винт. Несущий винт отбрасывает вниз горячий воздух и перемешивает его с раскаленными газами, выходящими из двигателей. Эта смесь, опускаясь до земли, растекается в стороны, поднимает пыль, а затем поднимается вверх и вновь попадает в винт. Вокруг вертолета образуется настолько плотная пелена из воздуха, раскаленных газов и пыли, что еще до взлета вертолет оказывается в нисходящем потоке воздуха. Подняться вертикально вверх вертолет с тяжелым грузом не может, для этого недостаточно его многих тысяч лошадиных сил».

В результате прохождения программы доподготовки в специальных центрах летный состав был в целом готов к ведению боевых действий с применением новых тактических приемов в условиях Республики Афганистан. В процессе доподготовки командиры частей определили состав штатных групп различного тактического назначения исходя из индивидуальных особенностей каждого летчика. Летный состав, не освоивший программу доподготовки с хорошим качеством, откомандировывался в свои части. При такой методике подготовки летного состава к боевым действиям существенно снижалось количество боевых и небоевых потерь.

Система целенаправленной подготовки авиационных кадров к боевым действиям в целом себя оправдала – личный состав включался в боевые действия в основном более или менее подготовленным в техническом, тактическом и морально-психологическом отношениях.

И все же требовалось два-три месяца боевой работы, чтобы заметно возросло качество техники пилотирования, тактического мышления и боевого применения летного состава. Так, точность бомбометания у летчиков с отличной подготовкой по прибытии в Афганистан составляла 60 м, с хорошей – 90 м и с удовлетворительной – 130 м. По истечении срока адаптации она понижалась более чем вдвое, значительно возрастало количество прямых попаданий. Примерно в такой же прогрессии росли результаты применения неуправляемых ракет и стрелково-пушечного вооружения.

Особенностью в деятельности летного состава было также и то, что непосредственно в ходе боевых действий летчикам приходилось постигать все боевые возможности своих вертолетов. То, что еще вчера в мирных условиях считалось невозможным и недопустимым, здесь становилось нормой. Такой нормой в ходе войны в Афганистане стали развороты с креном 45 градусов и более, боевое применение всех видов средств поражения на углах пикирования в 30 градусов и более, уникальные посадки вертолетов на карнизы гор на высотах три и более тысячи метров, эвакуация больных и раненых из труднодоступных мест, доставка негабаритных грузов на внешней подвеске. Жизнь и боевая обстановка заставили значительно расширить рамки летной эксплуатации вертолетов. Статистика более чем десяти тысяч полетов на диапазоне высот от двух до пяти и выше тысяч метров убеждала, что

хорошо тренированный, психологически подготовленный летчик выдерживает около часа полета в этих условиях.

Эксплуатационные данные, которые соответствовали требованиям боевой учебы вертолетчиков в мирное время, перестали удовлетворять их в реальной боевой обстановке. Превышения расчетных характеристик, как следствие, повлекли за собой многие явления, к которым как летчики, так и техники оказались не подготовленными даже теоретически. Так, вертолетчики вынужденно познакомились с такими необычными явлениями, как «затягивание в пикирование», «валежка», «подхват», «вихревое кольцо» и т. д. Каждый такой случай становился предметом тщательного анализа: разбирались действия летчика в каждом необычном явлении, учитывались все параметры полета, на каком этапе при выполнении какого элемента оно возникло. По крупицам собирался опыт, и обрабатывались рекомендации по каждому конкретному случаю.

Большую работу в научном обосновании этих явлений и выработке практических рекомендаций проделали: доктор технических наук, профессор полковник А. Володко; кандидаты технических наук полковники А. Устенко, М. Елкин, Г. Самойлов, Г. Кузнецов, командиры и летчики-испытатели Центра боевого применения армейской авиации, руководители аппарата управления боевой подготовки генерал-майор авиации П. Навицкий, полковник А. Кошелев, В. Селезнев, В. Тарасов, А. Шуренков, И. Смирнов, летчики-испытатели ГНИИ ВВС и специалисты ОКБ имени М.Л. Миля во главе с конструктором вертолетов М. Тищенко.

Таким образом, шла наработка, обобщение и внедрение в практику боевого опыта, который учитывался прежде всего в документах по подготовке летного состава.

В сложных условиях горно-пустынной местности для полного использования летно-тактических характеристик и боевых возможностей техники и успешного выполнения боевых задач возникала необходимость изыскивать новые приемы и способы боевых действий. Исходя из особенностей каждого периода характер деятельности летного состава ВВС 40-й армии по выполнению боевых задач изменялся. В большей степени это касалось подготовки и выполнения боевых задач летным составом.

Увеличение вероятности быть сбитым средствами ПВО противника повлекло за собой не только изменение тактики действий авиации, но и усиление внимания к вопросам морально-психологической подготовки летного состава, более предметную отработку всех вопросов взаимодействия авиации с наземными войсками при их поддержке, высадке тактического воздушного десанта и обеспечении его боевых действий. Переход к активным боевым действиям ночью внес серьезные коррективы не только в организаторскую работу авиационных и общевойсковых командиров, но и повлек за собой увеличение морально-психологических нагрузок летного состава, повышение четкости в организации поисково-спасательного обеспечения и проведения поисково-спасательных работ в ходе боевых действий.

Особое внимание уделялось целевым полетам летного состава для ведения боевых действий. Так, прибывшие летчики под руководством опытных инструкторов обязательно выполняли полеты в районе аэродрома и полеты на выполнение отдельных боевых операций. На это указывали требования директивы МО СССР от 12 мая 1981 г. В ней отмечалось, что опыт боевых действий наших войск в Афганистане показал наиболее слабое звено в их подготовке – горную и ночную подготовку. Указывалось на ряд недостатков в решении тактических вопросов, огневой подготовки, низкую физическую выносливость. Ставилась задача по коренному улучшению подготовки войск к действиям в условиях горной местности и ночью и, в частности, к обучению армейской авиации действиям в горах и ночью совместно с общевойсковыми соединениями и частями.

Основными задачами, которые приходилось решать летному составу, были авиационная поддержка, а также прикрытие и сопровождение войск. Однако, кроме того, советские летчики выполняли довольно широкий спектр задач.

ВЕДЕНИЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ ДНЕМ

Уничтожение объектов противника в районах сосредоточения, в базовых и укрепленных районах

Базовые центры моджахедов размещались, как правило, в труднодоступных местах – узких ущельях, каньонах, малонаселенных горных районах. Основной формой применения авиации являлись массированные авиационные бомбоштурмовые удары с последующим повторением удара через 2–3 часа или на следующие сутки. Сами удары наносились по объектам, место которых маркировалось на фотопланшете или обозначалось на местности группой целеуказания, использующей для этого ПАН или данные доразведки НЦ. Участвующие в ударе однородные или разнородные силы авиации создавали в воздухе общий боевой порядок, состоявший из нескольких групп. Наиболее благоприятные условия для нанесения удара создавались при действиях по целям, расположенным на равнинной местности, что обеспечивало выполнение атак с любых направлений и высот. Однако расположение объектов удара вблизи или даже среди идентичных им сооружений мирного характера создавало дополнительные трудности в обнаружении, опознавании и обозначении цели.

Самое широкое распространение получили удары, наносимые смешанными группами фронтовой и армейской авиации. От армейской авиации назначались группа доразведки и целеуказания (ЦУ), поисково-спасательная группа и группа фотоконтроля результатов действий, а также выделялись силы, входившие в состав сводной ударной группы. От фронтовой авиации выделялись группа подавления средств ПВО противника, ударная группа, группа прикрытия, группа управления. При необходимости назначались группа наращивания усилий и демонстративная группа.

Управление ударом осуществлял старший авиационный начальник, планирующий и готовящий удар. Как правило, он находился в районе цели на самолете-ретрансляторе Ан-26 из состава 50-го осап.

При нанесении авиационных ударов по базовым районам, сильно прикрытым средствами ПВО, за сутки до удара выполнялся полет демонстративной группы с целью вскрытия огневых позиций зенитных средств путем преднамеренного вызова огня на себя с последующим определением их местоположения. Такие полеты выполнялись в сумерки, когда хорошо видны места ведения огня зенитными средствами. Однако от всех экипажей в ходе выполнения боевой задачи требовалось непрерывное наблюдение за действиями противника и немедленное взаимное оповещение об опасности обстрела, так как противник мог вести огонь из засад, огневые позиции которых заранее обнаружить практически невозможно. Задача на боевые действия ставилась предварительно с использованием имевшейся информации о цели.

При подготовке и планировании таких ударов для получения максимальных данных об объектах проводилась агентурная разведка и воздушная фоторазведка с детальным вскрытием элементов объекта. Об эффективности такого рода сотрудничества вспоминает полковник Владимир Алексеевич Господ: «Назначалось время, когда мы должны забрать с конкретной площадки местного предателя, который должен показать, где нужно отработать. Район и кишлак обычно знали заранее. Но конкретный дом, где сидят духи, этот предатель должен был показать уже на месте.

Садимся на площадке. Подъезжает «уазик» со шторками на окнах. Выходит наш капитан или майор, который работает советником в этом районе, и выводит шпиона, у которого на голове колпак. Это для того, чтобы его никто не опознал издали. Оба садятся к нам в вертолет, и мы идем к месту встречи с нашими самолетами. Потом уже вместе с ними – к нужному кишлаку.

Делаем первый проход над кишлаком, и предатель пальцем показывает на дувал, где сидят бандиты. Рассказывает: там пулемет, там пулемет и там еще пулемет...

В грузовой кабине у нас стоял огромный фотоаппарат. Открываем нижний люк и фотографируем то, что было до удара. В это время штурмовики или бомбардировщики ходят по кругу на высоте три-четыре тысячи метров. Эта высота считалась оптимальной, чтобы по ним не отработали из ПЗРК или из стрелкового оружия. «Стингеры», которые бьют на три тысячи пятьсот метров, появились позже. Самолеты плюс ко всему еще и нас прикрывают. Если по вертолетам начинают работать с земли, то они должны подавить огневые точки».

С помощью фотопланшетов составлялась схема расположения объектов базового района в масштабе, с привязкой к карте, детальное описание района, объектов, огневых позиций. Весь материал тщательно изучался летным составом. Затем производилось детальное моделирование и расчет выполнения удара, составлялся план-график боевых действий. Летный состав, готовясь к выполнению поставленной боевой задачи, наносил цель на крупномасштабную карту 1:100 000 или 1:50 000.

Атаки велись парами с разницей в боевых курсах не менее 30–40 градусов и выполнялось не более двух заходов. Командирами всех групп определялись тактические приемы борьбы с ПВО противника. Основными из них являлись:

- внезапность нанесения удара и выполнение с различных направлений и маневров;
- полет на наивыгоднейшей высоте над рельефом местности (H=2000 м);
- отстрел тепловых ловушек;
- постановка помех над целью сбросом САБ;
- выполнение противозенитного маневра;
- выполнение атак со стороны солнца с выводом на нагретую поверхность гор или освещенных облаков.

После тщательной подготовки с летным составом, участвовавшим в нанесении массированного авиационного удара, под руководством командира, проводился розыгрыш «пеший по-летному» на макете местности базового района и индивидуальным контролем каждого экипажа.

На подступах к базовому району противника всегда имелись подготовленные оборонительные позиции – траншеи, пулеметные гнезда, индивидуальные ячейки, подземные ходы сообщений. На господствующих высотах размещались огневые точки ПВО, которые оказывали влияние на условия выполнения бомбоштурмовых ударов. Для вскрытия позиций хорошо замаскированных средств ПВО в горах проводилась разведка боем силами демонстративных групп. Для групповой защиты самолетов и вертолетов от ПЗРК выделялись специальные постановщики помех, которые непосредственно перед ударом сбрасывали САБ, располагая их на боевом курсе в створе: цель – самолет (вертолет) – солнце. Для надежного огневого поражения средств ПВО боевиков в группы подавления ПВО и ударную выделялись дополнительные силы.

По цели наносился авиационный сосредоточенный удар с привлечением различных типов самолетов фронтовой авиации и вертолетов армейской авиации в следующем составе:

Группа	Состав	Вооружение (каждый самолет, вертолет)
Группа доразведки и целеуказаний	Пара (звено) Су-17МЗР	2 × САБ + 2 × С-24
Группа постановки помех ПЗРК	Пара МиГ-23	4 × САБ-250
Группа подавления ПВО	Звено (шестерка) МиГ-23	4 × РБК-250 (РБК-500)
Ударная группа	16—24 самолетов	ФАБ-500 (-250), БЕТАБ, ОДАБ, НАР С-24 и С-25
Группа наращивания усилий и подавления вновь вскрытых объектов и средств ПВО	Звено (восьмерка) самолетов + звено (шестерка) Ми-24	— Су-17м3 по 2 × РБК-250, 2 × С-24; — Су-25 по 6 × С-25; — вертолеты Ми-24 по 4 ПТУР «Штурм»
Группа доразведки результатов удара	Пара Су-17МЗР	Контейнер фотоаппаратуры и 2 × С-24 на самолете ведущего и 4 × С-24 на самолете ведомого

Группа	Состав	Вооружение (каждый самолет, вертолет)
Группа постановки минных полей	Пара (звено) Су-17 или Су-25	— Су-17 по 4 × КМГУ; — Су-25 по 4 × КМГУ и 2 УБ-32
Поисково-спасательная группа	Пара (звено) Ми-8МТ под прикрытием пары Ми-24	
Группа прикрытия от нападения самолетов противника	Пара (звено) МиГ-23МЛ	Ведущий 2 × Р-24 (Р-23) + 2 Р-60; Ведомый 2 × Р-24Т (Р-23Т) + 2 Р-60

Как правило, первыми в отведенные зоны дежурства выходили поисково-спасательная группа и воздушный командный пункт (ВКП) Ан-26РТ.

Через 1–2 минуты на цель выходила группа доразведки и обозначения цели, а также группа прикрытия от атак истребителей противника в назначенный ей район дежурства на высоте 6000–7000 м. Время на обнаружение, опознавание и обозначение цели, выявление

новых огневых позиций средств ПВО и передачу их координат командирам групп составляла 5–7 минут. САБ без парашюта горит на земле 6–9 минут, и возможность ее обнаружения со средних высот составляет 10–15 км, с малых – 4–6 км.

Через 1–2 минуты после обозначения цели группа постановки помех сбрасывала над целью САБ с истинных высот 3000–4000 м с таким расчетом, чтобы поставить их на расстоянии до цели 1,5 км по заходу на одной прямой «солнце – цель – САБ» или «САБ – цель – солнце».

Через одну минуту после сброса САБ скрытно, используя рельеф местности, выходила в точку боевого расхождения группы подавления средств ПВО противника. Выполнив подскок до высоты ввода в пикирование, она последовательно, одиночными экипажами наносила удар по заранее заданным и вновь выявленным средствам ПВО. На выводе из пикирования осуществлялся отстрел ППИ. Таким образом, интервал ввода между экипажами составлял 18–20 с.

Через 1–2 минуты после ухода группы подавления ПВО на цель выходила ударная группа. Повторно, за одну минуту до ее выхода, выполнялся повторный сброс САБ с теми же параметрами. Выход на цель ударной группы трудностей не представлял, так как с удаления 15–20 км район цели наблюдался по пыли и дымам разорвавшихся снарядов и боеприпасов ранее отработавших групп. Поэтому подход и атака цели осуществлялась с разных направлений, отличающихся друг от друга не менее чем на 90 градусов. Используя информацию старшего авиационного начальника и ведущих групп доразведки и подавления ПВО, ударная группа уничтожала в начале неподдавленные средства ПВО, а затем основные объекты цели. Повторная атака выполнялась с обратного направления, что обеспечивало элемент внезапности и выполнение двух атак за минимальное время. Если цель была закрыта пылью и дымом от разорвавшихся боеприпасов, то прицеливание производилось по вспомогательным признакам. Время нанесения удара ударной группой составляло 20–25 минут.

Через 5–7 минут после ухода ударной группы на цель выходила группа наращивания усилий для уничтожения выявленных в ходе удара средств ПВО, уцелевших объектов и живой силы противника. Вертолеты Ми-24 ракетами «Штурм» поражали точечные, малоразмерные цели.

Через 3–5 минут после нанесения удара пара Су-17 выполняла доразведку результатов удара с применением бортовой фотоаппаратуры. Обычно фотоконтроль осуществлял ведущий с истинных высот 200–600 м (в зависимости от заданного масштаба). Ведомый выполнял прикрытие ведущего от огня ПВО противника, находясь с превышением 1000 м относительно него и имитируя атаку. Как правило, фотоконтроль выполнялся с одного захода с горизонтального полета или пикирования с углом 10 градусов с последующим выполнением противозенитного маневра и с отстрелом ППИ.

После выполнения авиаудара группы возвращались на аэродромы посадки на заданных эшелонах. С целью обеспечения безопасной посадки выход на аэродром должен быть с временным интервалом между звеньями 4–5 минут. После посадки всех экипажей старшим авиационным начальником проводился детальный анализ и разбор выполненного авиаудара. Используя данные докладов командиров групп, материалов фотоконтроля, он определял степень поражения цели. При слабой – удар выполнялся повторно через 2–3 часа и меньшим нарядом сил.

После выполнения массированного авиаудара производилось минирование путей отхода моджахедов, а после выполнения повторного удара минировался сам базовый район. Группа минирования осуществляла выход на цель сразу же после ударной группы с интервалом одну минуту. При минировании для скрытного подхода использовались складки местности, пыль и дымы от разорвавшихся боеприпасов. Группа выходила в район на малой (предельно малой) высоте и производила минирование с одного захода с истинных высот 300–600 м (в зависимости от заданной плотности минирования).

Поисково-спасательные операции при наличии такого количества сил

организовывались на очень высоком уровне. В группу поисково-спасательного обеспечения (ПСО) выделялось не менее двух пар вертолетов Ми-8МТ с обязательным прикрытием парой Ми-24.

Кроме того, для выполнения задачи ПСО выделялась парашютно-десантная группа (ПДГ) в составе 10–12 человек, способных оказать необходимую медицинскую помощь экипажу, терпящему бедствие.

Успех и эффективность сосредоточенного удара, исключение боевых потерь и повреждений достигались четкостью и непрерывностью управления группами и экипажами на земле и в воздухе. Управление нанесением массированного авиационного удара осуществлялось с командного пункта авиационных полков, ВзПУ самолета Ан-26РТ старшим авиационным начальником, организующим нанесение удара. Четкое и непрерывное управление ходом удара обеспечивалось детальным планированием и точным расчетом времени взлета, выхода на цель, работы над целью и посадки всех групп. Основная задача управления возлагалась на оперативную группу, которая осуществляла взаимодействие авиации с сухопутными войсками.

Выполнение сосредоточенных ударов фронтовой и армейской авиацией по перевалочным базам, базовым районам моджахедов являлось основной задачей авиации.

Удар по целям, расположенным в равнинной местности

Основными объектами моджахедов в равнинной местности являлись караваны вьючных животных и средства автомобильных перевозок, отдельные дома и крепости, в которых располагались склады, организовывались для них дневка и отдых. Уничтожение этих объектов в равнинной местности имело ряд следующих особенностей:

– трудность определения и опознавания среди множества подобных, похожих друг на друга строений, трудноразличимых в зеленых насаждениях, что существенно влияет на фактор внезапности;

– необходимость применения бортового вооружения с высокой точностью, так как цели зачастую располагались вблизи населенных пунктов или в них;

– хорошие возможности подхода с любых направлений, высот и атак с применением всех видов бортового вооружения.

Эти объекты носили временный характер, и ПВО моджахедами организовывалась слабо. Как правило, это были один-два крупнокалиберных пулемета, которые устанавливались непосредственно у охраняемого объекта или зачастую прямо на нем. При остановке моджахедов на отдых в кишлаках средства ПВО располагались по периметру кишлака в замаскированных местах. В таких случаях позиции ПВО усиливались до трех-четырех крупнокалиберных пулеметов и, кроме того, занимали позиции также расчеты ПЗРК.

При нанесении авиационного удара назначались следующие группы тактического назначения:

Группа	Состав	Вооружение
Группа доразведки и целеуказания	Пара Ми-8 МТ	2 × Б8В20, 2 × САБ-100 и ПКТ
Группа подавления средств ПВО	Пара (звено) Ми-24	Ведущий — 2–4 ПТУР «Штурм», 2 × Б8В20; Ведомый — 2–4 ПТУР «Штурм», 4 × 2Б8В20
Ударная группа	Звено (восьмерка) Ми-24, которое делилось на 3 группы	— группа с ПТУР — 4 ПТУР «Штурм», 2–4 × Б8В20; — группа ракетно-пушечного удара — 2 × Б8В20 (2 С-24); — группа бомбового удара — 4 × ОФАБ-100 (ФАБ-250) или 4 × РБК-250
Группа прикрытия и подавления вновь выявленных средств ПВО	Выделялась от фронтовой авиации	

Нанесение удара вертолетами осуществлялось различными группами. Группа доразведки и целеуказания выходила в район за 3–5 минут до нанесения удара. Выполнив доразведку цели, она следовала в зону, на удалении 3–6 км от цели на высоте 1500–2000 м и выполняла задачу ПСО удара. На вертолете ведущего находился руководитель удара. При необходимости, если обнаружение цели экипажами ударной группы было затруднено, ведущий группы доразведки выполнял целеуказание сбросом САБ, ОФАБ. За группой доразведки и целеуказания с двухминутным интервалом следовала группа подавления ПВО из состава сил фронтовой авиации. Подавив огневые точки ПВО, группа уходила в зону на удалении 6–8 км от цели для подавления вновь выявленных средств ПВО. После выхода самолетов из района удара в него входила группа подавления средств ПВО – звено вертолетов Ми-24, вооруженных ПТУР «Штурм», НАР С-8 и пушками и с высоты 1500–1800 м с пикирования 20–30 градусов подавляла огневые позиции ПВО, не уничтоженные самолетами фронтовой авиации. В дальнейшем это звено прикрывало ударную группу.

Ударная группа в составе группы ракетно-пушечного удара и группы бомбового удара выходила на цель через две минуты после группы подавления средств ПВО. Первой наносила удар по цели группа с ракетно-пушечным вооружением, при этом стрельба НАР С-8 производилась с дальности 2–2,5 км, из пушки – с дальности 1500 м с пикирования (15–20 градусов). Высота ввода в пикирование – 1500 м, вывода – не ниже 800 м. Боевой порядок для нанесения удара – «колонна вертолетов» на дистанции 1200–1500 м. Выход из атаки выполнялся боевым разворотом на угол 90 градусов с набором высоты до 1500 м и построением маневра для захода на цель с другого направления. При выполнении атаки летчик-оператор производил отстрел ракет АСО-2В с интервалом 6 с, а при уходе от цели – с интервалом до 2 с. Через 1–2 минуты после первой ударной группы на цель выходила группа бомбового удара и наносила удар с предельно малой высоты.

К району удара вертолеты следовали на высоте 15–30 м, а на удалении 1–1,5 км занимали высоту 60 м и, установив скорость 200–250 км/ч, выполняли бомбометание парами с интервалом и дистанцией 50–70 × 70–50 м и дистанцией между парами 3,5–4 км. В первом

заходе, по команде ведущего, производился сброс четырех авиабомб. Затем вертолеты строили маневр для повторной атаки с другого направления. По результатам первого бомбометания руководитель удара вносил корректировку, и ведущие пар в повторной атаке, учтя ошибку, производили второй сброс бомб на цель и отворотом с максимально допустимым креном с увеличением скорости уходили из района удара. Время взведения взрывателей авиабомб устанавливалось 12–14 с.

После нанесения удара группа доразведки и ПСО выполняла фотоконтроль результатов удара.

На всех вертолетах во время всего полета была включена станция УМП-1В. При отказе «Липы» у ведомой пары на любом участке полета она немедленно сокращала дистанцию до 300 м и занимала превышение с докладом ведущему. При отказе «Липы» в ведущей паре по команде ведомая пара сокращала дистанцию до 300 м и занимала принижение.

Зачастую именно взаимодействие пар спасало жизни вертолетчиков. Например, о таком случае рассказывал ветеран войны, уроженец Донецкой области Олег Андреевич Плотников (в Афганистане служил в составе 302-й овэ): «Мы уже прошли Черную гору, впереди виден аэродром. Уже собирались переходить на интенсивное снижение (это снижение с вертикальной скоростью более 10 м/с), как вдруг сверху посыпались асошки (осветительные ракеты, применялись как тепловые ловушки для ПЗРК с тепловыми головками самонаведения. – *Авт.*). Выполнив противоракетный маневр (резкое изменение направления полета, скорости, применив скольжение. – *Авт.*), ушли от поражения. Как потом выяснилось на земле, первая пара второго звена увидела шлейф запуска ПЗРК «Стрела» по нашему борту (различали по цвету шлейфа вышибного двигателя. – *Авт.*), говорить в эфир не хватало времени, и они зашли на нашу пару сверху и отстреляли все свои асошки, это спасло нам жизнь».

Нанесение авиационного удара силами фронтовой и армейской авиации по целям, расположенным в равнинной местности, получило достаточно широкое распространение. При организации такого удара от фронтовой авиации, как правило, выделялась группа подавления средств ПВО и ударная, а от армейской – группа доразведки, целеуказания, поисково-спасательная, фотоконтроля результатов удара и ударная группа, снаряженная управляемым вооружением. Управление нанесением авиационного удара осуществлялось с воздушного командного пункта (ВКП) (самолета Ан-26РТ или двухместного учебно-боевого самолета) старшим авиационным начальником.

Взлет группы выполняли в расчетное время или по команде с командного пункта (КП). Сбор группы и построение боевых порядков осуществлялся на догоне. Первой в район удара выходила группа доразведки и подавления средств ПВО на малой высоте. Атака цели производилась с подскоком до высоты 2500–3000 м со стороны солнца. В течение 3–5 минут сбрасывали РБК, а также ОФАБ-250–270. Потом, с выполнением противозенитного маневра и отстрелом ППИ, летчики уходили от цели. Ударная группа фронтовой авиации выходила на цель через 1–2 минуты после группы доразведки и подавления средств ПВО на предельно малой высоте и с отличным на 90 градусов боевым курсом, при этом соблюдался боевой порядок «колонна пар» 5–6 км (20–30 с). Боевая зарядка – ФАБ-500, ОФАБ-500. Удар наносился с горизонтального полета с высоты 50–100 м. После нанесения удара и выполнения противозенитного (противоракетного) маневра группа занимала заданный эшелон и уходила на аэродром посадки. Таким образом, общее время огневого воздействия составляло 4–6 минут.

Ударная группа вертолетов Ми-24 выходила на боевой курс на высоте 15–50 м и скорости 200–250 км/ч через 3–4 минуты после удара фронтовой авиации. Огневое воздействие на противника осуществлялось комплексным применением оружия: пуск ПТУР производился с дальности 3500–4000 м, стрельба НАР – с дальности 1500–2000 м, сброс бомб – с высоты 40–60 м на скорости 200–250 км/ч. Атака цели выполнялась с нескольких направлений, вследствие чего достигались наибольшая внезапность нанесения удара и уменьшалась эффективность воздействия ПВО противника. Фотоконтроль выполняла группа

контроля результатов удара (пара Ми-8МТ) с обязательным прикрытием вертолетами Ми-24.

Опыт боевых действий в Афганистане показал высокую эффективность нанесения совместных авиационных ударов по целям, расположенным в равнинной местности. Высокую эффективность ударов обеспечивали надежное управление и налаженная организация взаимодействия между группами различного тактического назначения.

Удар по целям, расположенным в узких ущельях и пещерах

Основные ущелья, в которых моджахеды размещали свои базовые районы, имели протяженность 150–160 км, ширину 10–15 км, крутизну склонов от 30 до 60 градусов, а глубину до 2–3 км. Минимальная длина ущелий и их отрогов достигала 3–6 км, ширина – 800–1500 м, крутизна склонов – от 40 до 60 градусов, а глубина – 1–2 км. Особую трудность представляло нанесение бомбово-штурмовых ударов (БШУ) по целям на отрогах ущелий, где была возможна атака только с одного направления. Сумерки в ущельях в утренние часы наступали позже, а в вечерние – раньше на 30–40 минут, что зависело от глубины и ширины ущелья или отрога. Моджахеды искусно маскировали входы в пещеры каменными плитами, валунами или глинобитными домиками размером 1,5–2 м и делали выход вниз. Поражение моджахедов в пещере было наиболее эффективно с малых и предельно малых высот, так как обнаружение их со средних высот было сильно затруднено. Уничтожение моджахедов в глубоких, узких ущельях и их отрогах представляло определенную сложность и имело ряд особенностей:

- была значительно уменьшена возможность обнаружения и опознания цели из-за высокой степени ее экранирования рельефом и понижения освещенности, что практически исключало атаку с ходу, вызывало необходимость снижаться ниже окружающего рельефа местности;

- был ограничен выбор боевых курсов при атаке цели;

- атака цели была возможна только с большими углами пикирования, что накладывало ряд ограничений и особенностей в технике пилотирования;

- большие превышения целей увеличивали высоты бомбометания из-за увеличения радиуса разлета осколков (на высоте 4000 м – в 1,5 раза);

- высокая эффективность поражения средствами ПВО моджахедов за счет уменьшения возможностей по маневру, снижения (отсутствия) внезапности, выгодного расположения противника и пристрелянности секторов;

- высокая эмоциональная напряженность летчиков, выполнявших атаку цели в ущелье, глубина которого достигает более 2 км, при непосредственной близости крутых склонов;

- прозрачность горного воздуха и отсутствие воздушной перспективы, скрадывающее расстояние до ориентира, отвлекало от поиска цели и точного прицеливания, особенно в начальный период пребывания советской авиации в Афганистане. Прозрачный горный воздух уменьшал дальность до склонов, и летчики несоразмерно брали ручку управления вертолетом, что приводило к выходу на большие углы атаки, «подхват» и интенсивной потере скорости;

- умеренная, а иногда сильная турбулентность воздуха в ущелье усложняла пилотирование вертолетом, затрудняла прицеливание и отвлекала от засечки средств ПВО в районе объекта;

- ослепление летчика при входе в ущелье из-за малого времени для адаптации глаз, при поиске (атаке) цели утром, в сумерки или при десятибалльной облачности среднего яруса, когда солнце находится выше горизонта на 15–20 градусов;

- ограниченное использование прицела в автоматическом режиме из-за сильно пересеченной местности, значительных ошибок ДИСС в определении угла сноса и путевой скорости и сокращенного времени устойчивого пикирования, которого недостаточно для решения задач автоматики прицела (4–6 с);

- ограничен и затруднен выход из атаки.

Особенностью подготовки к нанесению авиационного удара в ущелье являлось более тщательное изучение объектов удара, подхода к ним и ожидаемого противодействия средств ПВО. Перед вылетом, кроме характеристики цели, изучалась конфигурация ущелья по карте масштаба 1:200 000, определялась крутизна склонов, превышение (принижение) целей относительно аэродрома вылета для учета поправки характеристического времени при автоматическом режиме работы прицела и высота стрельбы (сброса) в ручном режиме.

При нанесении ударов по важным целям в базовых районах противника, расположенных в узких, извилистых ущельях, требовался большой наряд сил с различной боевой зарядкой. В состав боевых порядков включались ударные группы фронтовой и армейской авиации, группы доразведки и целеуказания, демонстративная, подавления средств ПВО, боевого управления, прикрытия боевых порядков, контроля результатов удара, группа ПСО.

Демонстративная группа – пара (иногда – звено) Ми-24 – назначалась для навязывания боя моджахедам, вскрытия огневых точек ПВО на входе в ущелье и их поражения. Она входила в район удара за 5 минут до подхода группы доразведки цели.

Группа доразведки и целеуказаний – пара Су-17МЗ (или Ми-8МТ) – выходила в район цели за 5–6 минут до нанесения удара. Для точного обнаружения цели выполнялся проход над целью со снижением, ее обозначение сбросом САБ или бомбами крупного калибра и корректировка по сторонам света относительно разрыва бомб.

Группа подавления ПВО включала от пары до эскадрильи МиГ-23 с боевой зарядкой: РБК различного калибра, НАР С-24 с радиовзрывателями, С-8. Атака выполнялась с ходу по известным позициям и вновь выявленным огневым точкам ПВО, координаты которых были вскрыты демонстративной группой. Удар наносился с пикирования с углом 30–40 градусов.

Ударная группа фронтовой авиации включала от 6 до 24 самолетов. Боевая зарядка была следующей:

– 1-й группы – С-24, С-25, РБК-500Ш, ОАБ-0,5, КМГУ, С-8. Удар осуществлялся на всю глубину расположения целей в ущелье, по огневым средствам ПВО и живой силе моджахедов;

– 2-й группы – ЗБ-500, ЗАБ, ОДАБ-500П, БЕТАБ-500, ФАБ-500. Удар наносился непосредственно по постройкам и пещерам с целью исключения возможности укрытия противника;

– 3-й группы – ЗБ-500, ЗАБ-250–270, ФЗАБ-500-400, ЗАБ-500. Удар выполнялся с целью поражения живой силы и огневых точек, а также для вынужденного покидания моджахедами пещер.

Ударная группа армейской авиации включала не менее звена боевых вертолетов Ми-24 и Ми-8МТ. Боевая зарядка группы – ПТУР «Штурм» с фугасной боевой частью. Ударная группа наносила удар по обнаруженным и опознанным пещерам, нишам и расщелинам.

Группа прикрытия боевых порядков – пара (звено) МиГ-23 с УР Р-60, Р-24 (Р-23) – назначалась для прикрытия боевых порядков от ударов с воздуха, при нанесении удара вблизи государственной границы⁶.

Подготовка ударной группы осуществлялась по фотопланшету ущелья или его отрогов. Фронтовая авиация наносила удар вдоль ущелья попарно, в боевых порядках в паре: дистанция 150 м, между парами временной интервал 20–30 с (в зависимости от типа применяемых боеприпасов). Повторная атака выполнялась с обратного направления с теми же боевыми порядками и с пикирования. Повышенное внимание при повторной атаке уделялось взаимному визуальному наблюдению экипажей ведомых и ведущих, так как на фоне гор на увеличенной дистанции самолет легко теряется из виду. Дальность обнаружения построек на дне ущелья составляла 3–3,5 км, пещер – 1200–1500 м, огневых точек, которые ведут обстрел, – 5–2 км, а в сумерки, при ведении огня, – 4–5 км.

⁶ Это была вынужденная мера, так как часто советские и афганские самолеты в ходе боевых действий нарушали воздушное пространство Пакистана и перехватывались дежурными F-16. Самый известный случай – с А. Руцким.

При увеличении количества заходов самолеты и вертолеты в большей степени подвергались обстрелу средствами ПВО моджахедов. Наиболее эффективно поражение живой силы в районе цели достигалось при повторной атаке ударной группы с ходу через 2–3 часа после нанесения ударов, так как в это время моджахеды разбирали завалы, восстанавливали поврежденные огневые точки, оказывали помощь раненым.

Авиационный удар вертолетами Ми-24 с использованием ПТУР производился в боевом порядке «колонна вертолетов» с дистанцией 1500–1200 м и интервалом 200–300 м между вертолетами. Выход в район удара производился после нанесения удара фронтовой авиацией не раньше, чем через 5 минут. Точно обнаружив и опознав цель, ведущий производил пуск ПТУР «Штурм» с дальности 2,5–3 км, уходя от цели боевым разворотом с набором безопасной высоты. Ведомый пары осуществлял пуск ПТУР с дальности 3,5–4 км, при этом уточнял месторасположение цели относительно разрыва своего ПТУР. Вторая пара обеспечивала прикрытие, выполняя стрельбу НАР по склонам ущелья на его входе. Дальность стрельбы – 1500–2000 м с пологого пикирования, при этом высота стрельбы – 1500–1200 м. При выходе из атаки учитывалось следующее: с увеличением высоты полета более 2500 м для уменьшения радиуса разворота вертолета необходимо уменьшить скорость полета и увеличить крен. Это можно выполнить, только используя маневр «поворот на горке» с гашением скорости до минимально допустимой 100 км/ч и созданием крена до 40–45 градусов. Далее производился разгон скорости до 180–200 км/ч со снижением и отворотом по курсу. Минимальная ширина ущелья при этом – до 1000 м. Если ширина ущелья была менее 1000 м, атаку цели на малой высоте производить было нецелесообразно. Тогда заходы выполнялись только со средних высот и только самолетами фронтовой авиации.

При организации и выполнении удара в ущельях или их отрогах учитывались следующие выводы и рекомендации:

- в узких ущельях и пещерах, как правило, располагались важные объекты, хорошо прикрытые средствами ПВО от ударов с воздуха, что требовало особого внимания по их вскрытию, подавлению и уничтожению;

- поскольку узкие ущелья ограничивали боевые возможности по маневрированию, то летчику необходимо было уделять особое внимание выбору направления захода для атаки. Если заход для атаки был возможен только с одного направления, то атаку выполняли с ходу и один раз;

- обязательно выполняли полет на доразведку с целью вскрытия огневых средств объекта удара. Кроме того, выделялась демонстративная группа с задачей вскрытия и подавления средств ПВО противника, составом не менее звена вертолетов Ми-24;

- в состав ударной группы в обязательном порядке выделялись экипажи с наиболее высоким уровнем подготовки к полетам в горах;

- при выходе из атаки расстояние от склона гор для вертолетов должно было составлять не менее 1000 м, что обеспечивало выполнение маневра при уходе от цели, не выходя за ограничения;

- в состав боевого порядка включалась группа постановки САБ для противодействия ПЗРК.

Прикрытие транспортных самолетов

Еще одной задачей военной авиации в Афганистане было прикрытие транспортных самолетов с людьми на борту. Как правило, для эскорта выделялось звено Ми-24, причем одна пара занималась прочесыванием местности вокруг аэродрома на предмет засады, а вторая – непосредственным прикрытием борта. Если самолет был литерный, то группа усиливалась еще одной парой, следовавшей позади и на протяжении всей глиссады отстреливавшей АСО. Особенно такие вылеты были актуальны для кабульского полка, ведь сюда продолжали выполнять рейсы гражданские машины «Аэрофлота», не имевшие, в

отличие от своих военных собратьев, специальных средств защиты от пуска ПЗРК.

Вертолетчики хорошо запомнили эти вылеты. Вот что, например, писал в письме автору Самвел Мелконян из 50-го осап:

«Прикрытие самолетов. Этот вид полета нес не столько тактический характер, сколько психологический.

Стопроцентной гарантии безопасности не было, хотя вряд ли станут пускать ПЗРК по самолету, в то время когда вертолеты являлись помехой на траектории стрельбы.

При наборе безопасной высоты 4000 м пара вертолетов становилась в круг в начале глиссады снижения (она резко отличалась от обычной: высокая, короткая, а значит, и крутая). Подходя к этой точке, самолет гасил скорость и начинал резкое снижение. Пара вертолетов пристраивалась по обе стороны (на линию конца крыльев, дистанция 150–200 м, с принижением 10–15 м, до приграничного слоя спутной струи двигателей самолета) и пускала АСО. Такие параметры сохранялись до высоты 150–120 м (при этом скорость достигала до 300 км/ч, а вертикальная – до 25 м/с). Затем пара расходилась по сторонам, занимая линию краев ВПП, после посадки самолета, правым разворотом вертолеты гасили скорость и заходили на посадку».

Поисково-спасательные операции

Эвакуация экипажа, потерпевшего бедствие (или сбитого), производилась методом посадки спасательного вертолета рядом со сбитым вертолетом. В отдельных случаях эвакуация осуществлялась с режима висения вертолета.

В случае отсутствия площадки, пригодной для посадки вертолета, и невозможности выполнения висения экипаж спасательного вертолета указывал потерпевшим бедствие направление движения в район сбора или площадки.

При проведении поисково-спасательных работ Ми-8 на этапе снижения и посадки, а также взлета и посадки в обязательном порядке прикрывались боевыми вертолетами Ми-24. Для подавления огневых точек противника нередко привлекались самолеты штурмовой и истребительно-бомбардировочной авиации.

Поисково-спасательное обеспечение экипажи вертолетов осуществляли следующими способами:

- из положения дежурства в воздухе в районе цели;
- из боевых порядков авиационных групп;
- из положения дежурства на площадке или аэродроме.

Как правило, в состав экипажей дежурных поисково-спасательных вертолетов включались нештатные спасательные парашютно-десантные группы (2–3 человека), а впоследствии – и штатные (5–6 человек).

Что касается тактики экипажей поисковых вертолетов, то она была следующей. При полете по маршруту на поиск использовались наивыгоднейшие скорости и высоты, но по возможности исключались полеты по шаблонным маршрутам.

Если зона дежурства находилась в районе боевых действий, то вертолеты обычно выполняли в зоне полет «двумя разворотами по 180 градусов» или «восьмеркой».

Экипажи поисковых вертолетов, находясь в воздухе, прослушивали радиообмен и знали боевую обстановку, соответственно самостоятельно принимали решение на определение направления захода к месту бедствия и способа эвакуации.

Поисково-спасательные мероприятия относились к разряду наиболее опасных и ответственных, сопоставимых с десантированием, с той лишь разницей, что вытаскивать раненых или погибших приходилось из мест, которые к прилету вертолета буквально кишели моджахедами. Был даже такой эпизод, когда члены экипажа сбитого Ми-24П, навалившись грудью на хвостовую балку, развернули своего «горбатого» в сторону приближающихся моджахедов и стреляли по ним авиационной пушкой. В плен к правоверным никто не хотел попадать: по 40-й армии шли слухи, что за сбитого летчика

душманам их хозяева обещали 1 млн афгани. Очень глубоко задело весь летный состав выступление академика Андрея Сахарова, заявившего, что экипажи сбитых советских машин добивались своими. Наоборот, вертолетчики делали все возможное, стараясь выручить сбитых товарищей или десантников, которых духи зажали в горах, даже тогда, когда заведомо знали, что вывезти придется лишь мертвые тела. Для них это было непреложным законом.

Удары по караванам и средствам автомобильных перевозок

Эта задача выполнялась ведением разведывательно-ударных действий армейской авиации, в ходе которых специально назначенные пары, звенья вертолетов вели в заданном районе самостоятельный поиск и уничтожали караваны и автомобильные колонны, которые перевозили оружие и боеприпасы, то есть осуществляли «свободную охоту» уничтожением цели или ударом по вызову из положения дежурства на аэродроме.

При обнаружении вертолетов или самолетов вьючные животные с оружием отделялись моджахедами от основного каравана и маскировались в отрогах ущелья, а в пустыне накрывались маскировочной накидкой в стороне от тропы. В местах отдыха эти животные также находились отдельно и тщательно маскировались. Караваны, в которых находился военный груз, всегда сопровождала группа обеспечения движения каравана в количестве 20–60 охранников. Впереди каравана на временном интервале 30–40 минут следовала группа разведки. При первой же опасности принимались меры рассредоточения и маскировки каравана. Если же при высадке досмотровой группы местность не позволяла укрыться, то моджахеды практически всегда оказывали вооруженное сопротивление. Наиболее рациональными средствами поражения караванов и автоколонн являлись РБК, КМГУ, НАР типа С-8 и С-24.

Армейская авиация вела охоту двумя парами вертолетов: парой Ми-24, составлявшей разведывательно-ударную группу, и парой Ми-8МТ с досмотровой группой на борту.

Впереди шла пара Ми-8 с досмотровой группой на борту, а сзади и чуть правее – пара или звено вертолетов огневой поддержки Ми-24.

После обнаружения каравана или автоколонны вертолеты Ми-24 останавливали их предупредительными выстрелами. Как правило, после этого обстановка прояснялась. Машина с духами ускоряла ход, едва услышав или завидев вертушки, а сами боевики открывали огонь. В этом случае Ми-24 начинали работать на поражение противника.

Если же караван останавливался, вертолеты Ми-8МТ производили посадку на удалении не менее 1000–1500 м (реально – не ближе 300–400 м) от каравана или автоколонны и высаживали досмотровую группу.

Первыми покидали борт два пулеметчика, которые разбегались вправо-влево метров на тридцать. Выбрав позицию на флангах, они прикрывали вертолет и выход группы. Затем высаживались остальные разведчики, стремительно разбегались, организуя цепь метров сто пятьдесят по фронту, и залегали по двое.

Если противник не оказывал сопротивления, то пулеметчики занимали позицию, позволявшую им одновременно охранять подступы к вертолету и прикрывать действия досмотровой группы. С ними находился радист, который поддерживал связь с командиром группы, а при необходимости мог связаться с центром. Группа поднималась и цепью двигалась к объекту, приближаясь к нему на 70–100 м. Здесь разведчики залегали, сохраняя боевой порядок, а подгруппа досмотра с командиром группы во главе под их прикрытием приближалась к машине.

Проверка каравана или автоколонны происходила под прикрытием и при поддержке находившихся в воздухе вертолетов Ми-24.

При обнаружении вертолетов или самолетов вьючные животные с оружием, как правило, отделялись от основного каравана и маскировались в отрогах ущелья, а в пустыне накрывались маскировочной накидкой в стороне от тропы. В местах отдыха эти животные

также находились отдельно и тщательно маскировались моджахедами.

Мирный караван отличался меньшим количеством погонщиков, присутствием детей и женщин. При обнаружении авиацией он не рассредоточивался, а прекращал свое движение. В таких караванах, как правило, отсутствовали всадники на лошадях.

Проводка военных грузов автомобилями выполнялась моджахедами небольшими колоннами от 3 до 5 единиц (иногда количество автомобилей могло достигать 12–15 единиц). Охрану колонны осуществляли 7–10 моджахедов, вооруженных стрелковым оружием. Иногда в состав колонны входили 1–2 «гантрака»⁷. Скорость передвижения в горных условиях составляла в среднем 25–30 км/ч, в равнинной местности – 50–55 км/ч. Для успешного передвижения колонны на расстояние 10–15 км высылался автомобиль с двумя-тремя моджахедами, имевшими связь с основной колонной.

Колонна автомобилей обнаруживалась советской авиацией с удалением 10–15 км по пыльному следу, а в солнечную погоду – по бликам от остекления кабины водителя.

При постановке задачи летному составу указывалось:

- 1) район поиска и предполагаемые маршруты движения;
- 2) примерная численность вьючных животных в караване (автомашин в колонне).

Если задача экипажам ставилась внезапно, то время для подготовки в этом случае было ограничено, поэтому на поиск караванов и колонны направлялись экипажи, ранее выполнявшие эту задачу в этом районе и детально изучившие его.

Подготовка летного состава для выполнения поставленной задачи включала изучение указанного района разведки. На карту наносились маршруты передвижения караванов; места их дневок (по данным разведки); посты афганских и советских войск.

Определялись способы просмотра местности, порядок передачи разведывательных данных, минимально безопасная высота полета, боевой порядок в группе, рассчитывался маневр для выполнения атаки с ходу; устанавливался минимальный остаток топлива при уходе на аэродром.

Наиболее рациональным боевым порядком при ведении поиска цели являлся острый пеленг вертолетов с дистанцией 600–800 м и углом визирования 15–20 градусов. Он обеспечивал свободу маневра, благоприятные условия для ведения ориентировки и разведки местности как ведущему, так и ведомому, а при ведении поиска в горном районе с узкими и резко меняющимися по направлению ущельями позволял атаковать цель с ходу, без дополнительных маневров. Поиск велся прочесыванием и детальным просмотром предполагаемых маршрутов следования караванов (колонн автомашин) с высоты 1000–1500 м, с использованием приборов ночного видения и биноклей. При необходимости, для детального просмотра участка местности, производилось снижение до ПМВ. При обнаружении каравана или автомобильных средств перевозки ведущий докладывал на КП координаты обнаруженной цели, количество животных (автомашин), направление движения и оценивал рельеф местности, расположение караванов (колонны) на ней для построения маневра для атаки. Для нанесения удара по каравану (автомашинам), особенно при наращивании усилий, когда животные (автомашины) рассредоточены и замаскированы, привлечение наряда сил более звена было нецелесообразно, поскольку задача выполнялась в ограниченном районе, с ведением поиска отдельных животных или автомашин. Атака в этом случае выполнялась одиночно, с малых высот и минимальной дальности применения бортового вооружения.

Для уничтожения караванов и автоколонн боевиков применялись следующие тактические приемы:

- удар с вертикальным эшелонированием групп;
- атака на сходящихся боевых курсах;
- замкнутый круг.

При нанесении удара вертикальным эшелонированием ударная группа, состоявшая, как

⁷ «Г а н т р а к и» – автомашины с установленными в кузове крупнокалиберными пулеметами для противодействия авиации.

правило, из двух пар, выходила в район цели на разных высотах. Одна пара Ми-24 атаковала с высоты 1200–1500 м, другая наносила удар с предельно малой высоты 30–50 м. Временной интервал между парами составлял 30–40 с. Дистанция в паре между вертолетами составляла 1000–1200 м. Обнаружив и опознав цель, ведущий первой пары начинал выполнение атаки с углами пикирования 20–30 градусов, нанося удар с дальности 1500–2000 м с применением НАР С-8 или пушки. Вторая пара, в целях достижения внезапности, выходила на боевой курс на предельно малой высоте и при достижении дальности 1500–2000 м до цели наносила удар с применением НАР и пушек, а с удаления 600–800 м – стрельбой из пулемета. Ведомый обеспечивал прикрытие ведущего на дистанции 1200–1500 м, а затем атаковывал цель с применением НАР и бортового вооружения. Выход из атаки ведомого прикрывала пара вертолетов, выполнявшая атаку цели с высоты 1200–1500 м. Нанесение удара завершалось имитацией атаки ведущего, который обеспечивал прикрытие ведомого, замыкающего боевой порядок группы.

При нанесении авиационного удара по караванам, маршрут движения которых проходил по ущельям, экипажи армейской авиации применяли тактический прием «атака на сходящихся боевых курсах», что было обусловлено определенной сложностью маневрирования в условиях узкого ущелья. Состав ударной группы – не менее двух пар Ми-24. Атака осуществлялась с двух направлений на установленном интервале. Ведущий первой пары начинал атаку цели, его прикрытие осуществлял ведущий второй пары, атаку ведущего этой пары и выход из атаки прикрывал ведомый первой пары и т. д. Дистанция между вертолетами в парах – 1500–2000 м. В момент нанесения удара каждый экипаж информировал остальные экипажи с целью обеспечения взаимодействия и визуального контроля в группе.

При выполнении атак по караванам в горной и пустынной местности во всех диапазонах высот боевого применения широко использовался тактический прием «замкнутый круг». Дистанция между вертолетами составляла 1200–1500 м, при этом обеспечивалось непрерывное огневое воздействие на противника и постоянное взаимное прикрытие в группе.

После уничтожения каравана (колонны автомашин) осуществлялась высадка групп досмотра с целью контроля результатов удара и изъятия оружия и боеприпасов. Эта задача решалась парой вертолетов Ми-8МТ, выполнявшей ПСО. Прикрытие осуществляло звено Ми-24. Посадка производилась на подобранные площадки, на удалении от объектов удара не менее 1500 м, с целью исключения поражения вертолетов Ми-8МТ и досмотровых групп огнем стрелкового оружия моджахедов. Одна пара вертолетов Ми-24 выполняла прикрытие, сопровождая вертолеты Ми-8МТ, при заходе на площадку до высоты 100–200 м. Вторая пара на высоте 400–600 м обеспечивала прикрытие группы, выполнявшей высадку десанта и блокирование противника при попытке его рассредоточения. Эта же пара вела разведку с целью вскрытия позиций средств ПВО и их уничтожения. Группа досмотра имела надежную радиосвязь с экипажами вертолетов Ми-8МТ и Ми-24. При необходимости старший досмотровой группы выполнял целеуказание для боевых вертолетов.

При численности каравана более 40 единиц вьючных животных (10–15 автомашин) осуществлялось наращивание усилий группой фронтовой или армейской авиации.

Уничтожение каравана осуществлялось до израсходования боекомплекта или расчетного количества топлива. Перед выходом из района нанесения удара пара производила целеуказание для групп наращивания усилий. Смена групп производилась, как правило, над местами рассредоточения каравана.

Эффективность таких действий оценивалась по-разному. Так, по итогам первого полугодия 1987 г. (с 1 января по 15 июня), спецназ обеспечил захват 69 ПЗРК (армейскими силами было взято всего 102 ПЗРК, еще семь достались афганским правительственным войскам). На досмотр было проведено 840 вылетов, из них 168 (20 %) оказались результативными и дали трофеи, включавшие 11 пусковых установок РС, 28 ДШК, 30 безоткатных орудий, 61 РПГ, 624 единицы стрелкового оружия, 4437 РС, более 3 млн

патронов и 9000 кг наркотиков. За этот период спецназ перехватил 131 караван, уничтожил 31 склад и 53 отряда душманов, сжег 99 автомашин, тракторов и мотоциклов (еще 67 машин было взято в виде трофеев), перебив 1416 мятежников и 690 вьючных животных.

Однако, по оценке разведотдела штаба 40-й армии, удавалось перехватывать не более 15–20 % всех караванов.

АВИАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА СУХОПУТНЫХ ВОЙСК

В операциях, проводимых сухопутными войсками, авиационная поддержка боевых действий войск организовывалась и осуществлялась по четырем периодам:

- авиационное обеспечение выдвижения войск;
- авиационная подготовка атаки;
- авиационная поддержка атаки;
- авиационное сопровождение наступления войск в глубине.

Авиационное обеспечение выдвижения войск начиналось с выдвижения войск из исходных районов и продолжалось до начала огневой подготовки атаки. Оно осуществлялось нанесением авиаударов по заранее заданным целям в установленное планом время. По базовым районам в полосе проведения операции наносился массированный авиаудар, а по наиболее важным целям планировался повторный удар. Для обеспечения выдвижения войск привлекалось до 60–70 % сил фронтовой авиации и до 50–60 % сил армейской авиации.

С целью блокирования отходящих групп моджахедов производилось минирование горных перевалов, троп, дорог, высохших русел рек.

Авиационная подготовка атаки начиналась в назначенное время и проводилась до перехода войск в атаку. Она осуществлялась нанесением одновременных авиаударов по заранее заданным объектам на глубину задачи дня в установленное планом время в тесном взаимодействии с мотострелковыми и артиллерийскими частями и подразделениями. В ходе авиационной подготовки атаки основные силы фронтовой и армейской авиации, действуя в общем боевом порядке, наносили одновременный групповой удар по нескольким заранее заданным объектам в назначенное время. Основной его особенностью являлось одновременное воздействие по целям, находящимся на различном удалении друг от друга. Уничтожению подлежали как важные объекты, расположенные на переднем крае (огневые и зенитные средства, опорные пункты, крепости), так и в глубине (районы сосредоточения боевиков, штабы, объекты коммуникаций).

Авиационная поддержка атаки начиналась с выходом войск на рубежи перехода в атаку и продолжалась до овладения заданными районами обороны противника на глубину задачи дня. Поддержка атаки выполнялась из положения «дежурство в воздухе» и из положения «дежурство на аэродроме» силами армейской авиации в тесном взаимодействии с артиллерийскими и мотострелковыми частями и подразделениями. На основных направлениях в отведенный период армейская авиация осуществляла поддержку атаки из положения «дежурство в воздухе». После подавления основных огневых точек и средств ПВО авиационная поддержка сухопутных войск выполнялась главным образом экипажами вертолетов Ми-24, а в районах с превышением 2500–3000 м и более – экипажами самолетов Су-25. В отдельных случаях привлекались вертолеты Ми-8МТ. При действиях из положения «дежурство в воздухе» экипажам назначались зоны над боевыми порядками наших войск, в которых вертолеты занимали высоты 1500–1800 м, а самолеты – 3000–3500 м над рельефом местности.

Авиационное сопровождение наступления войск в глубине проводилось на всю глубину задач, поставленных перед сухопутными войсками. Оно осуществлялось поражением противника на основных направлениях, преимущественно нанесением последовательных ударов силами как фронтовой, так и армейской авиации. Боевые задачи

решались главным образом по вызову. При необходимости осуществлялась высадка тактического воздушного десанта с задачей блокирования отходящих групп противника. Значительный наряд сил армейской авиации привлекался для доставки продовольствия и воды, обеспечения боеприпасами, эвакуации больных и раненых.

Авиационная поддержка атаки и авиационное сопровождение войск осуществлялось с привлечением главным образом вертолетов, а в районах с большим превышением (более 3000 м) – самолетов штурмовой авиации. Основными способами применения авиации в периоды авиационной поддержки атаки и авиационного сопровождения войск в глубине являлись последовательные удары подразделений по выявленным в ходе боевых действий объектам по вызову из положения дежурства на земле и в воздухе.

Основными способами боевых действий вертолетов армейской авиации по уничтожению объектов противника являлись последовательные и одновременные удары подразделений по заранее заданным или выявленным в ходе боевых действий объектам в назначенное время или по вызову.

В ходе операции командирами авиационных частей и летным составом учитывались следующие, весьма существенные особенности:

1. Необходимость четкого и своевременного взаимодействия с сухопутными войсками через авианаводчиков, ГБУ, оперативную группу ВВС или КП ВВС.

2. Быстро меняющаяся тактическая обстановка, сложность воздушной и наземной обстановки в районе боевых действий и на аэродромах.

3. Сложность обозначения и определения переднего края, боевых порядков мотострелковых и воздушно-десантных подразделений, особенно в горных районах.

4. Сложность обнаружения объектов экипажами, особенно в узких ущельях, каньонах, кяризах, пещерах, под карнизами и сводами.

5. Высокая напряженность использования авиации, особенно в первые дни проведения операции, требующая большого расхода ресурса, топлива и боеприпасов.

6. Нанесение авиационных ударов в непосредственной близости своих войск, что создавало опасность поражения их своими огневыми средствами.

7. Ограниченное применение авиации в узких ущельях и на высоте более 2500–3000 м.

8. Предельно ограниченное время на подготовку экипажей к боевому вылету. Зачастую задача ставилась уже непосредственно в воздухе с перенацеливанием.

Ведение боевых действий в горах значительно затрудняло использование предельно малых высот, в узких долинах и ущельях ограничивался маневр в горизонтальной плоскости, а атаки могли выполняться только с одного-двух направлений. Боевой порядок вытягивался в глубину, что увеличивало время удара. При полете на высоте более 2000 м ограничивались маневренные характеристики вертолетов, снижалась точность и эффективность применения средств поражения.

Для подготовки экипажей к выполнению боевого полета отводилось ограниченное время, иногда задача ставилась в воздухе с указанием цели. Поэтому для успешного решения задач авиационной поддержки войск летный состав должен был готовиться заблаговременно. В период подготовки экипажи изучали:

– район боевых действий, сигналы обозначения своих войск, порядок управления экипажами в ходе непосредственной поддержки с ГБУ;

– систему целеуказания авианаводчиками, находящимися в передовых порядках наступающих войск.

В период ведения боевых действий с периодичностью не более трех часов до летного состава доводились уточненные данные о положении своих войск. При нанесении удара экипажи строго придерживались установленного безопасного расстояния применения различных боеприпасов и вооружения от переднего края своих войск (бомбы – не ближе 1500 м, НАР – не ближе 500 м и пулемет – 300 м) и не применяли оружие без полной уверенности в обнаружении и опознавании заданной цели.

При выполнении боевой задачи по поддержке сухопутных войск взлет экипажей

осуществлялся по команде с КП или по расчетному времени. При подходе к заданному району ведущий группы устанавливал связь с КП оперативной группы ВВС и по его указанию следовал в район цели, где непосредственное целеуказание и наведение на цель осуществляли ГБУ и авианаводчик. Объекты удара авианаводчик получал непосредственно от командира батальона (роты), в распоряжении которого он был выделен. Время воздействия каждой пары на противника составляло в среднем 20–30 минут для экипажей армейской авиации. Время дежурства в воздухе определялось удалением аэродрома базирования от района ведения боевых действий, заправкой топливом и составляло в среднем 30–60 минут для экипажей вертолетов. Смена пар производилась в воздухе над полем боя.

После нанесения удара фронтовой авиацией в район боевых действий выходила ударная группа армейской авиации и устанавливала связь с авианаводчиком. Получив команду, группа следовала в распоряжение передового авианаводчика. Обозначение переднего края своих войск осуществлялось по командам авианаводчика дымами или серией ракет установленного цвета. Целеуказание выполнялось авианаводчиком путем подачи команд по радио и ориентированием экипажей на заданные цели относительно характерных ориентиров, а также стрельбой ракетами и трассирующими пулями (снарядами), дымовыми снарядами и в направлении объекта противника. Основную трудность для авиационных наводчиков составляло определение дальности до цели.

При подходе к району боевых действий, за 30–40 км, ведущий группы устанавливал связь с авианаводчиком, а за 3–4 км ведущий группы давал команду авианаводчику обозначить передний край своих войск установленным сигналом. Убедившись в правильности выполнения команды, после целеуказания и наведения ударная группа атаковывала обнаруженные цели. Разрешение на выполнение атаки давал авианаводчик. После обнаружения и опознавания группа перестраивалась в колонну одиночных вертолетов с дистанцией 1200–1500 м. Атаку наземных целей с применением НАР и пушек экипажи начинали с дальности 1500–2000 м, с углами пикирования 20–30 градусов. Дальность стрельбы – 1500–1800 м, из пулемета – 600–800 м.

При выполнении огневых задач экипажами армейской авиации широко применялся тактический прием «замкнутый круг». Сущность этого тактического приема заключалась в непрерывном взаимном прикрытии вертолетов. Для выполнения данного тактического приема было достаточно четырех вертолетов, разомкнутых на дистанцию 2000 м. После выхода из атаки ведущего цель атаковал ведомый с применением НАР и пушек. Завершалась атака цели замыкающим группу ведомым. Его маневр состоял в том, что после выхода на боевой курс на дальности до цели 2–2,5 км он имитировал атаку цели, осуществляякрытие своего ведущего, не входя при этом в зону поражения средств ПВО.

При авиационной поддержке войск экипажи всегда сохраняли 25–30 % боекомплекта для подавления вновь выявленных средств ПВО на маршруте возвращения на свой аэродром или для прикрытия своих экипажей в случае вынужденной посадки или вынужденного покидания.

При выполнении атаки с ходу с применением бомбардировочных средств поражения высота бомбометания составляла 1000–1200 м, скорость – 200–250 км/ч. Атака выполнялась с горизонтального полета, при этом дистанция между вертолетами составляла 1000–1200 м. Количество заходов на цель не превышало одного, максимум два. В случае необходимости для повышения точности нанесения авиационного удара атака по целям, имевшим важное значение, выполнялась на предельно малой высоте.

Заход для атаки выбирался со стороны солнца, под углом к переднему краю войск в 40–60 градусов, при этом всегда делали только один заход на цель. Для обеспечения безопасности от поражения своими осколками, время замедления взрывателей устанавливалось 12–14 с. Дистанция между вертолетами составляла 3–4 км. Для уничтожения зенитных средств ПВО и групп моджахедов, укрытых в каменных крепостях, искусственных или естественных пещерах, под карнизами широко применялись ПТУР

«Штурм».

Успех боевых действий сухопутных войск при проведении операций, особенно в горных районах, во многом определялся своевременностью и эффективностью авиационной поддержки.

При решении задачи авиационной поддержки фронтовой и армейской авиации вопросы взаимодействия с сухопутными войсками играли главную роль. В силу этого командиру, осуществляющему организацию и управление авиационной поддержкой боевых действий сухопутных войск армии, следовало решить и знать все подробности взаимодействия с целью своевременного вмешательства и оказания помощи экипажам.

Высадка (эвакуация), обеспечение десантирования и боевых действий воздушных десантов

Эта задача являлась одной из наиболее сложных и ответственных, решаемых авиацией в Афганистане. В интересах обеспечения десантирования и боевых действий воздушных десантов использовались силы армейской и штурмовой авиации.

Задача на десантирование ставилась заблаговременно. Для подготовки экипажей использовались фотопланшеты, а ведущие группы по возможности выполняли скрытые облеты площадок десантирования. Маршруты полета на десантирование выбирались с учетом обхода зон с большим количеством средств ПВО противника. Высота полета на десантирование в равнинной местности составляла 15–30 м, а в горах – не менее 2500 м.

Силы авиации, участвовавшие в выполнении и обеспечении десантирования, создавали в воздухе общий боевой порядок, включавший несколько тактических групп. Состав групп и порядок их действий мог быть различным, в зависимости от поставленной задачи, группировки противника и наличия сил и средств. Для высадки тактического воздушного десанта (ТВД) создавалась специальная авиационная группировка, в состав которой входили следующие группы тактического назначения:

Группа	Состав
боевого управления	Ан-26РТ или Ми-9ВЗПУ
целеуказания и ПСО	2–4 Ми-8МТ
подавления средств ПВО и подготовки площадок десантирования	4–8 МиГ-23, 4–8 Су-17, 4–8 Су-25, 6–8 Ми-24
захвата и обороны площадок	4–8 Ми-8МТ (на каждую площадку)
высадки основных сил десанта	20–40 Ми-8МТ
прикрытия боевых порядков десанта на маршруте полета и в районе высадки	4–12 Ми-24
прикрытия десанта и подавления вновь выявленных средств ПВО противника	4 Су-25, 4 Ми-24
ПСО и технической помощи	2–4 Ми-8МТ

Создание групп тактического назначения (ГТН) обеспечивало всестороннее решение задач авиационного обеспечения высадки и поддержки тактического воздушного десанта. Задача на высадку ставилась заблаговременно. Выбор района десантирования осуществлялся

руководящим составом сухопутных войск исходя из замысла запланированной операции. С этой целью производилась фоторазведка выбранного района десантирования самолетом Ан-30, оборудованным фотоаппаратурой для обычного и перспективного фотографирования. При необходимости изготавливались стереоснимки подобранных площадок десантирования. Выбор района десантирования осуществлялся по картам крупного масштаба 1:200 000, 1:100 000, по данным фотопланшетов. По картам масштаба 1:100 000, 1:50 000 производилась оценка местности по степени запыленности, условиям подхода, снижения, взлета и набора высоты после высадки. Кроме этого, подбирались запасные площадки десантирования и площадки для вынужденных посадок на протяжении всего маршрута.

Размеры площадок при средней степени запыленности должны были быть:

- для одиночного вертолета – 75×200 м;
- для пары вертолетов – 200×320 м;
- для звена вертолетов – 400×550 м.

При сильной степени запыленности:

- для одиночного вертолета – 100×300 м;
- для пары вертолетов – 200×420 м;
- для звена вертолетов – 400×700 м.

Подбор площадок осуществлялся таким образом, чтобы, сохраняя визуальное и огневое взаимодействие, выполнять высадку десанта сразу на две площадки, расстояние между которыми не превышало бы 1200–1500 м. Не раскрывая замысла, заинтересованными лицами производился облет выбранных площадок десантирования. В дальнейшем они лично участвовали в качестве ведущих групп захвата и обороны площадок или осуществляли непосредственное руководство и управление высадкой тактического воздушного десанта, находясь в составе групп боевого управления и целеуказания. Затем, по возможности скрытно, производился облет района и площадок десантирования ведущими групп высадки и обеспечения десанта. В процессе подготовки особое внимание уделялось расчету сил десанта исходя из превышения площадок, температуры наружного воздуха, размеров площадок, подлетного времени, заправки топлива, уровня подготовки каждого командира экипажа и особенностей каждого вертолета.

Маршрут полета на высадку ТВД выбирался с учетом обхода районов, насыщенных средствами ПВО противника. Высота полета до рубежа начала снижения должна быть не менее 2000 м. О взаимодействии боевых и транспортных вертолетов хорошо сказал полковник Владимир Алексеевич Господ: «Практика показала: если колонна Ми-8 идет под прикрытием Ми-24, то работать по колонне может только самоубийца. При малейшем огневом воздействии с земли Ми-24 разворачиваются и гасят все с вероятностью сто процентов. А когда мы подходим к самому месту высадки, то двадцатьчетверки нас обгоняют и начинают обрабатывать ту площадку, где должен высаживаться десант. Потом они становятся в круг, а мы высаживаем. Если даже в этот момент кто-то из духов высунулся, двадцатьчетверки гасят их без вариантов».

Особое внимание обращалось на местность, над которой проходила глиссада снижения групп десантирования и траектория набора высоты после взлета. При подготовке к высадке тактического десанта обязательно составлялся план авиационного и артиллерийского обеспечения высадки десанта. В этом документе обязательно намечались конкретные цели для нанесения ударов по ним силами фронтовой авиации и артиллерии и определялся рациональный наряд сил и средств, гарантирующий полное обеспечение высадки десанта. В плане также отражалось взаимодействие фронтовой, армейской авиации и артиллерии, строго согласованное по времени. Авиационно-артиллерийское обеспечение производилось на всю глубину операции.

По замыслу операции за двое-трое суток до начала операции фронтовая авиация и артиллерия наносили массированные удары по заранее выбранным целям. Для достижения внезапности в районах ненасыщенных средствами ПВО предварительное нанесение удара, как правило, не производилось.

Взлет с одного аэродрома различных тактических групп строго согласовывался по времени.

Перед прибытием личного состава десанта на аэродром отрабатывались вопросы взаимодействия с командованием сухопутных войск, в ходе которых делались необходимые расчеты сил десанта пофамильно, с указанием старшего группы на каждый вертолет. Группы десанта распределялись согласно поставленным задачам: захват и оборона площадок, основные силы десанта. Личному составу доводился план расстановки и загрузки вертолетов с указанием места и времени загрузки, номера вертолетов и фамилия старшего каждой группы. План составлялся в двух экземплярах (один старшему авиационному начальнику на КП, другой – старшему начальнику сухопутных войск). Руководили и организовывали погрузку десанта старший от сухопутных войск и представитель авиационной части со средствами связи.

Основным способом борьбы с ПВО являлся полет по наивыгоднейшему маршруту с обходом зон ПВО. Кроме того, в состав боевых порядков включались группы прикрытия от возможных пусков ракет ПЗРК (Ми-8МТ, Ан-26РТ) с боевой зарядкой светящиеся авиабомбы САБ-250. Вертолеты армейской авиации в обязательном порядке должны были быть оснащены системой модулированных помех – АСО-2В, ЭВУ. При полете по маршруту постоянно выполнялось маневрирование по курсу с отворотами до 30 градусов. Взлет, набор высоты и построение боевых порядков производились в охраняемой зоне на безопасной высоте. После прохода рубежа начала снижения производился отстрел АСО-2В. При необходимости над районом высадки десанта с Ми-8МТ (Ан-26РТ) осуществлялся сброс САБ с интервалом не менее шести минут, что обеспечивало прикрытия от пусков ракет⁸. Подавление огневых средств ПВО (ДШК, ЗГУ) осуществлялось самолетами фронтовой авиации в период авиационной подготовки площадок, а в процессе десантирования – вертолетами Ми-24, с применением ПТУР «Штурм».

При полете по маршруту в район высадки десанта радиообмен вел только ведущий. Включение на передачу осуществлялось только в особых случаях и при посадке, взлете с площадок десантирования замыкающих ведомых в звене.

Целеуказание, выполняемое авианаводчиками, производилось по карте с нанесенной единой кодировкой на карту масштабом 1:100 000. При перенацеливании в воздухе, передачей команд с ГБУ от авианаводчика или старшего авиационного начальника, осуществлявшего управление боевыми действиями, а в случае возникновения сомнения в их правильности использовалась система паролей.

Боевая зарядка в группе десантирования – не более двух блоков Б8В20 и ПКТ. Так как вертолеты Ми-8МТ не выполняли задачи прикрытия, поэтому подвеска блоков с НАР была нецелесообразна, особенно при посадке на площадку с превышением более 2500 м.

По плану обеспечения, за 40–50 минут до начала десантирования артиллерия наносила удары по назначенным целям. Через 5 минут наносила авиационный удар фронтовая авиация. Стоит отметить, что для разминирования площадок десантирования легчики достаточно часто применяли сброс ОДАБ-500. После этого по целям, расположенным в непосредственной близости от площадок высадки десанта, наносили удары Ми-24, силами до одного-двух звеньев. Дня прикрытия Ми-8МТ на глиссаде выделялись два – четыре Ми-24 из состава сопровождения, которые занимали зону на удалении от площадок десантирования 2–3 км на высотах 300–400 м. При полете по маршруту прикрытия боевых порядков группы десантирования выполняли вертолеты Ми-24, следуя слева и справа от колонны пар вертолетов Ми-8МТ с превышением 300–400 м или на одной высоте. Самолеты Су-25 подавляли вновь выявленные средства ПВО и обеспечивали прикрытия боевых порядков группы основных сил десанта на высотах 2500–3000 м.

_____ Группа захвата и обороны площадок десантировалась через 30–40 с после нанесения

⁸ Вообще стоит сказать, что пиротехнический состав факелов этих бомб обеспечивал при горении выделение наибольшего уровня излучения в коротковолновой части ИК-диапазона ракет ПЗРК типа «Ред Ай» и «Стрела-2М», в длинноволновой же части, применяемой в ПЗРК типа «Стингер», интенсивность ПК-излучения факелов САБ оказывалась недостаточной для надежной защиты вертолетов.

удара вертолетами Ми-24. После их десантирования вертолеты Ми-8МТ совместно с Ми-24 обеспечивали посадку, взлет и набор высоты вертолетов основной группы десанта, которые выполняли десантирование через 10–15 минут после группы захвата.

Боевой порядок группы десантирования – «колонна пар», при этом интервал и дистанция в паре составляли 50–60 м, между парами – 1000–1500 м.

При подходе к рубежу начала снижения ведущий группы давал команду на снижение, по которой группа десантирования увеличивала дистанцию между парами до 2000–3000 м (1–1,5 минуты), выполняла заход и посадки на намеченные площадки. Ми-24 выполняли сопровождение и прикрытие вертолетов Ми-8МТ до высоты 50–100 м. При посадке на высокогорные площадки и с высокой степенью запыленности могло произойти сокращение дистанции между вертолетами, заходящими на посадку. Если ведущий при выполнении посадки допускал раннее гашение скорости, а площадка имела сильную степень запыленности, он давал команду ведомому уйти на второй круг или подсказывал место посадки в стороне от выбранной площадки при наличии условий для ее безопасного выполнения.

Взлет с площадки десантирования осуществлялся самостоятельно, с максимально допустимой вертикальной скоростью, выполнением противозенитного маневра и отстрелом ППИ из АСО-2В до безопасной высоты. Интервалы взлета с площадок определялись характером площадок, рельефом местности и профилем полета по обратному маршруту. Высота полета по обратному маршруту выбиралась на 500–1000 м выше, чем при полете в район десантирования. Это исключало сближение вертолетов, особенно при полетах вдоль склонов ущелий.

При выполнении десантирования, в случаях, когда средства ПВО противника были подавлены не полностью, имели место особые случаи в полете из-за боевых повреждений вертолетов. В основном это происходило во время снижения и захода на посадку, взлета и набора высоты, когда не было надежного прикрытия вертолетами Ми-24. При боевом повреждении, после посадки на выбранную или заданную площадку, командир экипажа принимал решение на взлет только после тщательного осмотра вертолета, анализа повреждений и оценки возможности ремонта силами экипажа. При повреждении органов системы управления, хвостового винта, двигателей, редукторов или топливной системы взлет с площадки запрещался. В этом случае экипаж был обязан принять все меры к освобождению площадки для обеспечения посадки другим вертолетам. После высадки десанта с аэродрома базирования вылетала специальная пара вертолетов технической помощи и выполняла посадку на требуемую площадку. После восстановления вертолета проводился анализ исправности поврежденного вертолета специалистами ИАС, после чего принималось решение об эвакуации или перегонке на аэродром. Если эвакуация вертолета была невозможна, выполнялись демонтажные работы.

В случае вынужденной посадки вертолетов на выбранные площадки, вынужденного покидания вертолета или самолета для спасения экипажей выделялись силы ПСО (обычно пара Ми-8МТ). В случае необходимости привлекался и больший наряд сил и средств, в том числе и вертолеты Ми-24. Эвакуация экипажей осуществлялась, как правило, вертолетом ведущего, ведомый обеспечивал его прикрытие. Зоны дежурства сил ПСО выбирались с таким расчетом, чтобы подлетное время к месту посадки было минимальное, не более 5–10 минут. Высота в зоне дежурства – 2000–3000 м. Экипаж поврежденного вертолета обозначал свое место дымом оранжевого цвета и информацией по радиостанции помогал правильно строить маневр для захода на площадку экипажу ПСО. Экипажи вертолетов ПСО, с помощью АРК-У2 и визуально, выполняли маневр для захода на площадку, предварительно оценив обстановку в районе посадки с докладом старшему авиационному начальнику, который, проанализировав обстановку, мог принять решение на усиление группы ПСО, направив в район поиска боевые вертолеты Ми-24 или самолеты фронтовой авиации для обеспечения надежного прикрытия поисково-спасательных работ.

Все полеты на выполнение ПСО организовывались и проводились с высокой

эффективностью, что положительно сказывалось на выполнении боевых задач летным составом, повышало его уверенность в успешном выполнении полета. Для того чтобы подтвердить эти академические выкладки, стоит привести пример удачной высадки десанта в изложении вертолетчика 335-го овп майора Алексея Николаевича Федосеева: «16.03.1986 г. Высадка тактического воздушного десанта в р-не Пулапы 76 км западнее – это граница с Пакистаном. Разведкой было установлено место, откуда поставлялось оружие и боеприпасы для банд всего района. От Асадабада до Черной горы по ночам караванами оно развозилось под видом кочевников.

Боевой расчет состоял:

– из двух пар Ми-24 – подавления ПВО подполковника Никанорова В.Н., позывной 711, ведомого, старшего лейтенанта Шабалина – 965-й, капитан Бабешко – 694-й, ведомый капитан Пушко – 695-й;

– группы десантирования из трех пар Ми-8МТ: 1-я пара (майор Лаптев – 674-й, майор Федосеев – 981-й); пары прикрытия (майор Шмелев – 660-й, ведомый Алексеев – 966-й); 2-я пара (капитан Семенов – 681-й, ведомый капитан Кумнарев – 995-й); пара прикрытия (капитан Седых – 882-й, ведомый старший лейтенант Лобода – 883-й); 3-я пара (капитан Герасименко – 985-й, ведомый капитан Ткаченко – 887-й); пара прикрытия (капитан Остапенко – 962-й, ведомый капитан Ломов – 963-й);

– десант 10 МСД, позывной комбата – «Гранит», 1-я рота – «Ласка», 2-я рота – «Гром», 3-я рота – «Тайфун».

Взлет – 6:50 утра, площадки № 1, 2, 3.

Работа началась далеко до восхода солнца. Подъем в 4 часа ночи. Столовая: майор Головатый В.П. взглядом определял физическую готовность и быстрым шагом на стоянку опробовать авиационную технику.

Предполетные указания с обязательной записью на магнитофон, уточнения и доведения изменений в обстановке и далее на вылет, согласно боевого порядка! Роты с десантом прибыли ночью и тихо сидели в машинах, дождавшись команды, в 6:30 «запуск».

Разрулились по полосе в режиме полного радиомолчания. Первая пара Никонорова включила проблесковые маяки. Это означало – подтвердить готовность к взлету. Доклад был однозначным, у всех по готовности загорелись, засверкали проблесковые маяки. Никоноров доложил: «Омар 711» – и включил маяк, в эфире для группы команда – взлетай! Выключив проблесковые, ровно в 6:50 поднялась боевая группа из 16 бортов.

Десант был доставлен на площадку в указанное время, еще три захода, и весь десант ушел на задание через перевал на территорию, граничащую с Пакистаном. С заходом солнца у духов наступает «куриная слепота», и они в это время не ведут или сильно ограничиваются в ведении боевых действий, на это и рассчитывали. Объект в короткое время был захвачен и уничтожен, но на подмогу духам подходили регулярные части пакистанских войск. Сам объект был на горшке, подступы открытые, вся группа десанта находилась в этой крепости. Уничтожив склады, заняли круговую оборону. Духи лезли по склону не боясь, их встречал шквальный огонь десанта. Вертолеты прикрытия кружили над горшкой, точными ударами НУРС и стрельбой из пулеметов и пушек сметали назойливых духов. С наступлением темноты атаки прекратились. Подтягивалась тяжелая артиллерия. Командир батальона спецназа из Асадабада «Кобра» – майор Быков Григорий Васильевич – со своей группой вышел на помощь. В кромешной темноте они уверенно шли к объекту. На вооружении – приборы ночного видения, в группе были самые подготовленные, каждый имел немалый опыт боевой работы. За два часа до рассвета группа бесшумно преодолела заслоны, уничтожая на своем пути тех, кто мешал продвигаться вперед. Обратный путь был налегке, боекомплект на исходе, китайские кроссовки мягко прилипали к грунту. На рассвете в условленном месте провели переключку, погиб один офицер, пропал без вести сержант, и только через три дня он самостоятельно вернулся на базу. На руках вынесли молодого лейтенанта – касательное ранение в голову. С восходом солнца регулярные войска Пакистана всей своей мощью артиллерии ударили по объекту и сровняли его с землей.

Эвакуация десанта была проведена в обратной последовательности. Сутки непрерывного напряжения сказались: десантники рассаживались по сиденьям и, невзирая на шум и грохот лопастей несущего винта, засыпали, доверившись армейскому работяге Ми-8МТ».

Сопровождение войсковых колонн на марше

Особое значение моджахеды придавали ведению активных боевых действий на дорогах. На маршрутах движения колонн с боеприпасами, горючим, продовольствием и другими материальными средствами они минировали и разрушали отдельные участки дорог прокапыванием поперечных канав, рвов или созданием искусственного сужения проезжей части, рассыпали острые предметы, а иногда переворачивали на дороге большегрузные автомобили. Как правило, в районе завалов, крушений и минирования дорог они устраивали засады. При приближении колонны к засаде специально выделенные стрелки-снайперы открывали огонь по водителям и старшим головных, средних и замыкающих машин, далее принимались меры к уничтожению (захвату) всей колонны.

Нападение моджахедов на автоколонны советских войск вынудило командование армии прибегнуть к их наземному и воздушному сопровождению. На земле, по маршруту движения автоколонны, ее охрана осуществлялась специально выделенными мотострелковыми подразделениями. С воздуха автоколонна прикрывалась вертолетами армейской авиации. Обычно для сопровождения автоколонн выделялось 4–6 вертолетов Ми-24 с боевой зарядкой по 4 ПТУР «Штурм», 2 блока Б8В20. В зависимости от рельефа местности и ожидаемого противодействия противника могли применяться даже ОФАБ-100. Экипажи выполняли поставленную задачу последовательными вылетами пар вертолетов на патрульное сопровождение из положения дежурства на аэродроме по вызову с КП. Связь с колонной велась по радиостанции Р-828 «Эвкалипт».

Подготовка экипажей боевых вертолетов Ми-24 к выполнению боевой задачи по авиационному сопровождению колонны включала следующие мероприятия:

- изучение маршрута движения колонны по карте масштаба 1:100 000;
- нанесение на карту кодировочной сетки;
- изучение мест расположения блокпостов (советских и афганских), площадок вынужденной посадки по маршруту полета;
- изучение состава и номера колонны, количества единиц в колонне, позывных ведущего и замыкающего и каналов управления.

Первая пара вылетала на сопровождение колонны по команде с КП, в момент выхода автоколонны в исходный пункт маршрута. Пара вертолетов Ми-24 выходила в район движения колонны. Она занимала высоту 1500–2000 м в зоне, расположенной над прикрываемой колонной, и устанавливала радиосвязь с командиром наземной группы боевого сопровождения или с авианаводчиком, о чем ведущий сообщал на КП. Высота полета выбиралась ведущим группы из тактических соображений, но не должна была быть менее безопасной. Экипажи вертолетов осуществляли просмотр местности по маршруту движения колонны.

Просмотр осуществлялся полетом вдоль колонны на скорости 120–200 км/ч подозрительных участков местности. В отдельных случаях для просмотра подозрительных участков дороги и близлежащей местности экипажи снижались ниже 1500 м. Разведку дороги вел ведущий пары вперед на 5–8 км и вбок на 3–5 км, ведомый прикрывал его на дистанции 600–800 м с превышением 150–200 м и в случае выявления огневых точек уничтожал их. При этом такие действия выполнялись в стороне от «зеленых» зон и населенных пунктов с предварительной огневой обработкой опасного участка местности.

При внезапном обстреле колонны противником ведущий пары докладывал об этом на КП и пара атаковывала противника. Атака выполнялась только по команде авианаводчика и при устойчивой двухсторонней связи с ним. Перед атакой точно устанавливалось

месторасположение своих войск и противника. Заход на цель выполнялся только вдоль колонны. При этом атака производилась с пикирования, а вывод из нее – по возможности в сторону солнца. При выводе производился отстрел ложных тепловых целей (ЛТЦ) в целях противодействия ПЗРК. Повторная атака выполнялась с другого направления, с курсом отличным от предыдущего не менее 30–60 градусов.

При этом постоянно поддерживалась связь с авианаводчиком или с командиром группы боевого сопровождения, который при необходимости осуществлял целеуказание. При этом авианаводчик, указывая ведущему пары направление и предполагаемое удаление огневых средств противника, наводил его на цель. Ведущий группы, обнаружив место ведения огня противником, наносил по нему удар с оптимальным использованием бортового вооружения. Высота ввода в атаку при стрельбе НАР составляла 1500 м, высота вывода – не менее 1200 м с обязательным взаимным прикрытием. Дальность стрельбы НАР составляла 1500–1200 м, из бортового вооружения – 1000–800 м. За одну атаку производилось не более двух-трех стрельб. В целях увеличения периода огневого воздействия на противника, а следовательно, и увеличения времени сопровождения колонн боезапас расходовался экономно. Стрельба велась короткими очередями с одного из бортов. Бомбометание производилось с высот 700–900 м (в зависимости от боеприпасов) в полуавтоматическом или автоматическом режиме. В целях исключения поражения своих войск бомбы применялись не ближе 1500 м от колонны, НАР – не ближе 500 м и огонь из бортового вооружения – не ближе 300 м.

При необходимости наращивания усилий ведущий пары докладывал на КП, по команде которого поднимались дежурные силы, находящиеся в положении дежурства на аэродроме.

При нормальной обстановке смена пар вертолетов сопровождения осуществлялась по графику в зоне над прикрываемой автоколонной.

Старшим в колонне обычно являлся командир роты, батальона или им равные, то есть лица, не связанные с авиацией, и поэтому команды с земли на выполнение атак требовали уточнений и принятия самостоятельного решения экипажем. При обстреле колонны старший не всегда видел, откуда точно производится обстрел. Поэтому он сообщал только район, а ведущий, оценив обстановку, обнаруживал цели и распределял их в группе.

Сопровождая колонну, полет выполнялся над местностью, где меньше всего была вероятность нахождения моджахедов в целях своей безопасности. Полет выполнялся не над «зеленой» зоной, которая простиралась вдоль шоссе дорог, а над пустынной, равнинной местностью, и ни в коем случае экипажи не подходили к вершинам гор, так как там зачастую устанавливались моджахедами ДШК и ЗГУ.

Таким образом, успех патрульного сопровождения колонн определялся тщательной подготовкой летного состава, четким уяснением задачи, отработкой вопросов управления и взаимодействия в группе и с землей, рациональным применением бортового вооружения, выполнением тактических приемов борьбы с ПВО противника и соблюдением мер безопасности. О вылетах накрытие вспоминал один из вертолетчиков 50-го осап Раис Абзалов: «Следующая задача, которую предстояло нам выполнять, заключалась в сопровождении воинских колонн из Кабула в Гарdez – центр одной из провинций Афганистана, где дислоцировались наши десантно-штурмовые и мотострелковые бригады. Их надо было снабжать оружием, боеприпасами, топливом, продовольствием и т. д. Подъем в 4 утра, завтрак и – вперед, на выполнение задания. После того как колонна выходила из Кабула, по команде с КП полка мы взлетали и устанавливали связь с колонной. Наша задача при сопровождении заключалась в прикрытии и поддержке колонны с воздуха. Сопровождали мы колонны парой вертолетов до окончания топлива. Потом нас меняла другая пара. И так до тех пор, пока колонна не доходила до места прибытия. Впереди и позади колонны шли по два БТР. Колонны, которые нам приходилось сопровождать, были разные, в них было от 10 до 100 единиц техники, иногда даже больше. Чем больше колонна, тем больше проблем. Когда было много единиц техники, сопровождение заканчивалось ближе к вечеру. В воздухе приходилось находиться до 6 часов. Много зависело от

командира колонны. При следовании из Кабула до Гардеза колонны всегда останавливались в населенном пункте Бараки, приблизительно на половине пути. В Бараках был наш блокпост, поэтому все колонны там останавливались и начиналась торговля: продавали афганцам или меняли на «кишмишовку» (афганскую водку) топливо или продукты, у кого что было, кто что вез в свои части. Сверху это было хорошо видно».

Минирование участков местности

Минирование осуществлялось парой (звеном) вертолетов Ми-8МТ или Ми-24В. Для обеспечения минирования выделялись следующие группы: прикрытия – пара (звено) вертолетов Ми-24, группа ПСО – пара вертолетов Ми-8МТ, самолет управления и ретрансляции – Ан-26РТ (или вертолет Ми-9 ВЗПУ). При минировании вблизи государственной границы с Пакистаном в обязательном порядке выделялась вторая группа прикрытия – пара истребителей МиГ-23.

Полеты на установку минных полей выполнялись, как правило, в утренние часы или вечерние сумерки для соблюдения главного требования – достижения скрытности и внезапности минирования. Выполнение минирования в сумерках оказывало на противника сильное деморализующее воздействие и наносило ему максимальный ущерб. Кроме того, обеспечивалась достаточно надежная маскировка минных полей, повышалась их эффективность.

Задача на выполнение минирования ставилась заблаговременно. После уяснения боевой задачи командованием частей армейской и фронтовой авиации отрабатывались вопросы взаимодействия и управления. Управление обеспечивалось с КП частей, КП ВВС и группой управления.

Старший группы управления оценивал обстановку в районе минирования и, при необходимости, ставил задачу на нанесение авиаудара по огневым точкам противника.

Взлет с аэродрома выполнялся одновременно всеми тактическими группами. Выход в район минирования производился на высоте не менее 2000 м по установленному маршруту, с обходом зон ПВО противника. По возможности, в целях скрытности, полет к району минирования выполнялся на предельно малой высоте. Если была поставлена задача предварительно уничтожить средства ПВО при подходе к району минирования, то вперед выходила пара вертолетов Ми-24 для нанесения удара по выявленным и предполагаемым огневым точкам противника. При уничтожении огневых точек противника применялись бомбы ОФАБ-250 (ОФАБ-100), НАР С-24, С-8, пушки, пулеметы. На дистанции 1500–2000 м от группы прикрытия на высоте 100–150 м выходила группа минирования. Вторая пара Ми-24 на высоте 1200 м на удалении 1500–2000 м обеспечивала прикрытия группы минирования. При этом ведущий основное внимание обращал на левые склоны ущелья, ведомый – на правые. В составе этой группы мог быть старший, осуществляющий руководство минированием. Боевая зарядка в этой группе прикрытия была следующая: ПТУР «Штурм», НАР С-8. Стрельба велась с дальности 1000–1500 м. Пара вертолетов ПСО занимала зону на безопасной высоте на удалении от места минирования 5–6 км. При необходимости вертолеты Ми-8МТ группы ставили помехи ПЗРК противника сбросом САБ-100 с интервалом не менее 6–7 минут.

Порядок минирования боевыми вертолетами Ми-24 с КМГУ⁹ оставался практически без изменений. Уменьшение наряда сил в группе прикрытия допускалось в случае выхода в район минирования на предельно малой высоте. Собственно минирование выполнялось с

⁹ Контейнеры малогабаритных грузов КМГУ (КМГУ-2) предназначены для боевого применения авиабомб малых калибров, не имеющих подвесных ушков, и мин. Бомбы и мины укладываются в контейнер в специальных блоках – БКФ (блоках контейнерных для фронтовой авиации). КМГУ состоит из корпуса цилиндрической формы с передним и задним обтекателями и содержит 8 блоков БКФ с авиабомбами или минами, устанавливаемых в отсеки. Отсеки закрываются створками, управляемыми пневмосистемой. Электросистема КМГУ обеспечивает тактический сброс боеприпасов по блоку серией с интервалами между блоками 0,05, 0,2, 1,0 и 1,5 с.

ходу, в одном заходе на максимально допустимой скорости. Отстрел мин осуществлялся летчиком, а летчик-оператор при необходимости выполнял подавление огневых средств противника стрельбой из пушки или пулемета. При минировании в высокогорных узких ущельях обязательно оценивались возможности вертолетов по маневрированию. Если возникали сомнения в возможности его выполнения армейской авиацией, то решение этой задачи возлагалось на фронтовую авиацию или Сухопутные войска (с помощью систем залпового огня «Град» или «Ураган»).

Во всех случаях минирование с вертолетов производилось только с одного захода и с ходу.

Минирование с вертолета Ми-8МТ производилось с помощью системы противопехотного минирования ВСМ-1. Минирование противопехотными фугасными минами ПФМ-1 осуществляется днем с высот полета не менее 60–80 м – при установке минных полей на некаменистый грунт, 100 м – на каменистый грунт и 150–200 м на любой грунт. Путевая скорость полета 150–230 км/ч, уклон минированной местности до 30 градусов, временный интервал отстрела кассет 0,2–0,4 с.

Минирование некаменистого грунта осуществлялось осколочными минами ПО-2 с высот не менее 80–100 м и ночью – 150–200 м на скорости от 20 до 120 км/ч с интервалом отстрела кассет 1,0–3,2 с.

Минимальная высота применения мин ПФМ ограничена условиями обеспечения неповреждаемости мин при их падении на грунт, а мин ПО-2 – условиями создания равномерного рассеивания на местности с заданной плотностью. Путевая скорость полета вертолета при минировании выбиралась из условия обеспечения заданных параметров минного поля (плотности и равномерности распределения мин). Вертолетная система средств противопехотного минирования обеспечивала создание из мин ПФМ-1 полосы минного поля длиной 2100–2150 м и шириной 16–20 м, из мин ПО-2 – 3300–3500 м на 15–20 м. Перед полетом на минирование летчик-штурман производил предварительный расчет прицельных данных для заданных условий минирования (высоты и путевой скорости полета).

Полетная карта минирования должна была быть масштаба не менее 1:50 000. Перед полетом экипажу предписывалось изучить границы минного поля, произвести предварительный расчет прицельных данных для заданных условий минирования (высоты, скорости и временного интервала отстрела кассет) с учетом прогноза скорости и направления ветра в районе установки минного поля.

Полет к району установки минного поля выполняли на безопасной высоте под прикрытием вертолетов Ми-24 со снижением в районе минирования. При возможности полет выполнялся на предельно малых высотах.

Минирование с вертолета Ми-24 производилось авиационной системой минирования, обеспечивающей применение противопехотных фугасных мин 9-ЕУ-655, противотанковых мин 9-ЕУ-656 и противопехотных осколочных мин 9-ЕУ-657, снаряжаемых КМГУ. По условиям обеспечения непрерывного минного поля противопехотные фугасные мины 9-ЕУ-655 применяли с истинных высот полета 50–100 м, путевой скорости 280–300 км/ч и временным интервалом выброса блоков 0,5 с; противотанковые мины 9-ЕУ-656 – с истинных высот полета 30–50 м, путевой скорости 280–300 км/ч и временным интервалом выброса блоков 0,5 с; противопехотные осколочные мины 9-ЕУ-657 – с истинных высот полета 100 м, путевой скорости 250–300 км/ч и временным интервалом выброса блоков 1,0 с.

Таким образом, один вертолет Ми-24 обеспечивал создание полосы минного поля из противопехотных мин размерами 500–700 × 10–40 м, размерами 300–650 × 10–50 м – из противотанковых мин, из противопехотных осколочных мин размерами 600–1100 × 15–45 м. Минирование производилось как летчиком, так и оператором.

Ведение воздушной разведки

Ведение некоторых видов воздушной разведки в Афганистане было возложено на экипажи армейской авиации, при этом зачастую привлекались боевые вертолеты Ми-24. Такой выбор был обусловлен прежде всего наличием прибора наведения, позволяющим вести детальную разведку отдельных районов и объектов при 3-и 10-кратном увеличении. При ведении разведки днем успешно применялись бинокли 8-и 12-кратного увеличения. В сумерках и в лунную ночь использовались бинокли ночного видения типа БН-1, позволявшие вести наблюдение за объектами разведки с дальности 800–1000 м.

Особенностью ведения воздушной разведки являлось обнаружение объектов моджахедов с предельных дальностей применения ими своих средств ПВО. Поэтому существенным при ведении воздушной разведки являлось достижение внезапности и скрытности выхода на объекты противника. В этом случае противник не успевал принять дополнительные меры маскировки, особенно в утренние часы и вечерние сумерки, так как все передвижения караванов, колонн автомашин, отрядов и групп моджахеды старались осуществлять в темное время суток. С наступлением рассвета передвижение ограничивалось, объекты маскировались под фон местности в заброшенных кишлаках, развалинах и ущельях и возобновлялось перед наступлением темноты.

Дальность обнаружения объектов противника в этих условиях значительно сокращалась из-за ухудшения видимости и условий просмотра затемненных участков местности, особенно в районах с узкими и извилистыми ущельями. Дальность обнаружения объектов противника при ведении воздушной разведки во многом зависела от горизонтальной полетной видимости, метеоусловий, времени суток, особенностей рельефа и фона местности.

Поиск объектов осуществлялся в основном параллельными курсами или стандартными разворотами. Поиск параллельными курсами обеспечивал наилучшие условия просмотра равнинной и холмистой местности для обнаружения караванов, автоколонн, отрядов и групп моджахедов во время их передвижения по дорогам и тропам. Поиск объектов в высокогорных районах осуществлялся стандартным разворотом, который в этих условиях зарекомендовал себя наилучшим для обнаружения малоразмерных целей (опорных пунктов, мест сосредоточения моджахедов в укрытиях, пещерах, под карнизами, за уступами ущелий, в крепостях, а также позиций огневых средств ПВО и др.). Ведение воздушной разведки экипажи выполняли, как правило, с высот 1500–2000 м, а для детального просмотра снижались до 400–600 м. При поиске объектов в пустынной местности для достижения внезапности выхода на цель широко использовались предельно малые и малые высоты.

В ходе ведения воздушной разведки объектов противника, при достоверной информации возможного прикрытия их средствами ПВО, экипажам рекомендовалось:

- постоянно выполнять противозенитные маневры;
- маршрут и профиль полета выбирать с учетом обхода зон ПВО;
- при вскрытии позиций средств ПВО принимать меры по их уничтожению;
- при выводе из атаки использовать отстрел ложных тепловых целей.

В случаях обнаружения важных объектов, по которым необходимо было нанести авиационный удар, осуществлялся вызов дежурных сил, а пара, выполнявшая разведку, осуществляла целеуказание для группы усиления.

Наиболее успешно задачи ведения воздушной разведки решались группой из пары вертолетов Ми-24 и пары вертолетов Ми-8 МТ с группой досмотра на борту. Такой состав обеспечивал достоверность и реализацию разведанных. Вот как писал в одном из писем автору вертолетчик 50-го осап Самвел Мелконян: «Разведка местности выполнялась по заданию командования. Для подтверждения агентурных сведений выполнялся полет в предполагаемый район и докладывалась обстановка. Эта задача необходима была для продвижения десантников и мотострелков. Все подозрительное передавалось «наземникам» по УК 2 (частота для работы с «землей»). Для них мы были дополнительными глазами. Разведка проводилась и в интересах авиации. Перед запланированными операциями выполнялся вылет в район предстоящих боевых действий и определялись площадки для

десантирования. Но только в те районы, где можно было обеспечить безопасность разведки».

Что касается самолетов-разведчиков, то они появились над Афганистаном с первых дней «оказания интернациональной помощи ДРА». Первыми за Гиндукушем появились Як-28Р из состава 39-го орап и 87-го орап. Действовали их экипажи исключительно с территории СССР (аэродромы Мары и Карши соответственно).

С расширения масштабов боевых действий возникла необходимость в создании специализированной части, которой стала в апреле 1980 г. 263-я отдельная авиационная эскадрилья тактической разведки ВВС 40-й армии (в/ч 92199).

Далее личный состав приходил сменами из разведывательных полков советских ВВС и менялся каждый год. В большинстве случаев состав смены был смешанным – эскадрильи от конкретных полков доукомплектовывались летчиками иных полков. Как правило, срок пребывания в командировке ограничивался одним годом. Всего за Афганскую войну прошло десять смен:

Дата	Номер полка	Тип самолетов	Место постоянной дислокации
01.1980 — 04.1980	87-й орап	Як-28Р, МиГ-21Р	Карши (ТуркВО)
04.1980 — 06.1981	229-й оаэтр	МиГ-21Р	Чортков (ПрикВО)
06.1981 — 05.1982	313-й орап	МиГ-21Р	Вазиани (ЗакВО)
05.1982 — 07.1983	293-й орап	МиГ-21Р	Возжаевка (ДВО)
07.1983 — 03.1984	10-й орап	МиГ-21Р	Щучин (БВО)
03.1984 — 05.1985	87-й орап	Су-17М3Р	Карши (ТуркВО)
05.1985 — 04.1986	871-й орап	Су-17М3Р	Чикмент (САВО)
04.1986 — 05.1987	101-й орап	Су-17М3Р	Борзя (ЗабВО)
05.1987 — 09.1988	313-й орап	Су-17М3Р	Вазиани (ЗакВО)
09.1988 — 01.1989	886-й орап	Су-17М4Р	Екабпилс (ПрибВО)

ВЕДЕНИЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ НОЧЬЮ

Несмотря на большую сложность обнаружения целей и выполнения атак ночью, вертолеты являлись мобильным, достаточно эффективным средством борьбы с моджахедами. Подразделения армейской авиации ночью действовали самостоятельно с использованием прицельно-навигационного оборудования в комплексе с применением осветительных средств, выполняя при этом следующие боевые задачи:

– обнаружение и уничтожение транспортных средств моджахедов в ходе выполнения воздушной разведки;

- авиационная поддержка сухопутных войск;
- доставка боеприпасов и продовольствия, эвакуация раненых и больных из районов боевых действий, управление войсками в ходе боя.

Важнейшим вопросом при организации боевых действий армейской авиации являлось согласование взаимодействия с частями и подразделениями сухопутных войск. На этапе согласования уточнялись координаты района боевых действий, каналы радиосвязи и позывные, световые обозначения «Мы – свои войска», порядок обозначения и освещения площадок высадки.

Рациональным, при выполнении боевых задач ночью, считалось применение смешанной группы вертолетов, состоящей из пары Ми-24 и пары Ми-8МТ. Вертолеты Ми-24 являлись основной ударной силой, а Ми-8 решали задачи целеуказания, освещения, транспортно-десантные и ПСО.

При выборе осветительных средств учитывались их сила света, время горения, условия применения и возможное количество подсветки на вертолет. При ведении воздушной разведки боевых действий в районе аэродрома вертолеты Ми-8 и Ми-24 имели по одному (реже – два) блока с НАР, снаряженных С-8-О для кратковременной подсветки местности и по одному-два блока Б-8-20 с боевыми ракетами для уничтожения наземных целей. Такая боевая зарядка применялась и тогда, когда истинные высоты полета не позволяли применение САБ.

Взлеты осуществлялись по команде с КП одиночно или парами (при полной луне) с выключенными БАНУ и с минимальным временем горения посадочных фар. Для удобства взлета и построения боевых порядков пары первым взлетал ведомый и, выполнив полет по кругу на высоте 300 м, докладывал «на четвертом», после чего взлетал ведущий с включенными строевыми огнями. Ведомый, наблюдая взлет ведущего, занимал место в строю на интервале и дистанции $50 \times 450\text{--}500$ м. Строевые огни включались в положение «ярко» в лунную ночь и «тускло» – в темную ночь. При взлете группы с аэродрома для выполнения боевой задачи парами на различных высотах первой взлетала пара, выполняющая задачу на большой высоте. Набор безопасной высоты экипажи выполняли над аэродромом в пределах охраняемой зоны. После взлета групп и набора безопасной высоты стартовые огни ВПП аэродрома выключались.

Построение боевых порядков осуществлялось по кругу. Вертикальное эшелонирование групп осуществлялось через 300 м, дистанция составляла 800–1000 м. В этом случае включались строевые огни и у ведомых, идущих впереди групп. Выход на цель осуществлялся по курсу и времени от заранее намеченного характерного светового ориентира или ПРС аэродрома с контролем по ДИСС, а также наведением с КП, ПН и вертолетов наведения и целеуказания. В условиях Афганистана полет ночью к цели всей группой по одному маршруту являлся основным.

На основе данных о местонахождении транспортных средств моджахедов проводилась воздушная разведка с целью их вскрытия и уничтожения. Полет на воздушную разведку выполнялся парой в боевых порядках «пеленг вертолетов» $50 \times 450\text{--}500$ м с превышением ведомого 80–100 м, на истинной высоте не менее 1500 м. Разведка велась в назначенное время или по вызову из положения дежурства на аэродроме. Основным методом поиска являлся полет по маршруту параллельно караванным путям (тропам) и дорогам транспортных средств с отворотом от ЛЗП на 20–30 градусов, на скорости 120–150 км/ч. Для детального просмотра местности экипажи использовали полеты «змейкой», по «коробочке», двумя разворотами на 180 градусов и виражи. После обнаружения колонны автомобилей (одиночных машин) ведущий оценивал взаимное расположение своего вертолета (группы) относительно цели, докладывал на КП и информировал ведомого. Он указывал характер цели, азимут и дальность до нее, направление движения, затем строил маневр для атаки с ходу с последовательным пуском ПТУР «Штурм» и переходом на стрельбу ракетами С-8 и стрелково-пушечного огня. Одновременно он ставил задачу ведомому на построение маневра для сброса САБ.

Пуск ПТУР производился на высоте 700 м, скорости 200 км/ч и с дальности 4–4,5 км. В момент схода ракеты ореол пламени мог ослепить летчика-оператора, что создавало некоторую трудность удержания подвижной марки на цели. С дальности 3,5–3 км выполнялся пуск по другой цели. Через 2–3 с после схода ракеты командир экипажа выполнял маневр с креном не более 20 градусов. После пуска ПТУР ведущий строил повторный заход для применения одного блока с НАР серией по 4–8 ракет. Оптимальная дальность стрельбы НАР составляла 2000 м, высота 400–500 м, скорость 150–160 км/ч. Стрельба выполнялась с углами пикирования 10–15 градусов после совмещения и удержания центра подвижной марки на цели в течение 2–3 с. Высота вывода составляла не менее 250 м. После вывода вертолета в горизонтальный полет выполнялся разворот от цели с креном до 20 градусов и строился маневр для повторной атаки с направления, отличного от предыдущего на 30–60 градусов.

Однако противник мог обнаружить вертолет по звуку с удаления 5–6 км, после чего немедленно выключались фары. Чтобы не сорвать первую атаку, ведущий производил стрельбу НАР с самостоятельным подсветом цели ракетами С-8-О. При этом, как правило, левый блок Б8В20 заряжался осветительными ракетами, а правый – боевыми. Количество осветительных ракет, обеспечивающих надежное обнаружение цели, составляло не менее 12–16. Стрельба ракетами С-8-О выполнялась как с горизонтального полета, так и с углами кабрирования до 10–15 градусов, а боевыми ракетами – только с пикирования.

При выполнении светотехнических расчетов исходили из того, что радиус освещаемой местности должен быть не менее 700 м. При меньшем радиусе освещения цель оказывалась в неосвещенной зоне.

После стрельбы осветительными ракетами командир экипажа пилотировал вертолет и следил за предполагаемым местом нахождения противника, а летчик-оператор (летчик-штурман) следил за временем полета от момента стрельбы и через каждые 5 с информировал командира экипажа. Время замедления взрывателя до загорания факелов составляло 17 ± 2 с.

Общее время от пуска осветительных ракет до их сгорания составляло 32–34 с (при этом оптимальные условия для поражения целей боевыми ракетами обеспечивались на 26–27 с, стрельба же производилась в основном на 26–23 с). За это время командир экипажа, опознав цель, выполнял прицеливание и стрельбу боевыми ракетами.

После стрельбы командир экипажа переводил вертолет в режим горизонтального полета и выполнял отворот от цели для повторной атаки.

Ведомый обнаруживал цель, определял координаты и свое положение относительно цели, дальность до нее (в лунную ночь привязывал к характерным очертаниям местности) и строил маневр набором высоты до 2500 м для выхода в точку сброса САБ.

Бомбометание САБ производилось с высоты 2000–2500 м, на скорости 150–160 км/ч с установкой времени замедления 4–6 с. Для увеличения вероятности срабатывания бомбы она сбрасывалась с высоты 3000 м на скорости 200 км/ч. При поиске цели, освещенной с воздуха, в первую очередь отыскивались и опознавались характерные вспомогательные ориентиры, а затем относительно них определялось положение цели.

Выполнив атаку с применением НАР под САБ или с самостоятельным подсветом, ведущий строил заход для сброса бомб. В этом случае ведомый выполнял заход на цель первым для сброса второй САБ. Наиболее благоприятные условия для действий боевого вертолета ведущего обеспечивались при выводе его в точку применения средств поражения через 1–1,5 минуты после начала горения САБ.

Бомбометание, а в дальнейшем и стрельба НАР могли выполняться ниже или выше высоты горящих факелов.

Если атакующий вертолет находился ниже факелов, то летчик должен был постоянно оценивать положение их относительно вертолета и не задерживать внимания в зоне максимального свечения. Оптимальные условия бомбометания и стрельбы НАР при полете вертолета ниже высоты горения факелов достигались в том случае, когда атакующий вертолет подходил к точке стрельбы (бомбометания), а горящие факелы находились на

удалении 200–400 м от цели с подветренной стороны при боковом и попутном ветре и с наветренной стороны – при встречном.

При полете над САБ условия поиска цели улучшаются, так как свет от факелов не ослеплял экипаж. Преимущество данного способа и в том, что полет над САБ исключал столкновение вертолета с остатками конструкции САБ или снижающимися на парашютах горящими (негорящими) факелами. Однако если факелы попадали в поле зрения прицела (прицельной станции), они ослепляли летчика-оператора (летчика-штурмана).

В целях обеспечения безопасности и создания лучших условий для поиска цели САБ сбрасывались с таким расчетом, чтобы к моменту выхода на цель атакующего вертолета горящие факелы были ниже его не менее чем на 200 м или находились с подветренной стороны от цели на удалении не менее 200–400 м. Наилучшие условия для поиска цели обеспечивались при высоте полета, в два раза превышающей высоту горения факелов САБ.

После выполнения бомбометания или стрельбы ведущим атаку выполнял ведомый с применением НАР и бортового вооружения.

В том случае, если колонна состояла из 8–10 машин и более, ведущий вызывал группу наращивания усилий. Один из вертолетов в этой группе предусматривался для выполнения минирования местности. Для наращивания усилий привлекались и самолеты фронтовой авиации. Группа наращивания усилий выходила в район боевых действий по наведению с КП и к очагам пожара, наносила удар по противнику с применением различных средств поражения и с использованием своих осветительных средств и света от горящих машин.

Минирование участков местности ночью

При нанесении авиационных ударов ночью по автомобильным колоннам и караванам моджахедов на заключительном этапе могла возникнуть необходимость минирования местности, где располагалась колонна, в целях блокирования уцелевшего транспорта, исключения его рассредоточения до наступления рассвета.

Задача минирования решалась экипажами вертолетов Ми-8 или Ми-24 с использованием ВСМ-1 или КМГ-У. Высота минирования составляла 150–200 м. Взлет группы минирования осуществлялся по команде с КП или в расчетное время после ударной группы. Боевой порядок в группе минирования: дистанция 500–600 м, интервал 50–100 м, превышение 40–80 м. Группа прикрытия выходила в район цели за 3–5 минут и при необходимости обозначала рубежи минирования. Обозначение рубежа начала минирования производилось осветительными ракетами или САБ с таким расчетом, чтобы факелы горели на земле. Боевой курс выбирался с таким расчетом, чтобы полоса минного поля обеспечивала покрытие цели (автомашин, каравана). Минирование выполнялось с ходу в одном заходе. Экипажи вертолетов группы прикрытия выполняли свою задачу над группой минирования на высоте 500–700 м. После выполнения боевой задачи осуществлялось эшелонирование по высоте через 500 м и выход на аэродром посадки.

Авиационная поддержка боевых действий частей сухопутных войск ночью

Авиационная поддержка боевых действий частей сухопутных войск выполнялась нанесением ударов по живой силе моджахедов при сосредоточении ее в отдельных кишлаках и крепостях с использованием осветительных средств. После получения боевой задачи по возможности производилась разведка цели днем или в сумерках. Для этого привлекались экипажи, выполнявшие подсветку цели. Наряд сил определялся в следующем составе:

- пара Ми-8МТ с боевой зарядкой по 4 САБ;
- 4–8 Ми-24 с боевой зарядкой по 2 ОФАБ калибра 100 или 250 кг и 2 Б8В20 или для ведущих – по 4 С-24, 2 ПТУР и боекомплект к пулемету (пушке).

Выход группы доразведки и освещения в район цели осуществлялся на высоте

2500–3000 м, ударной – 1500–2000 м. Боевой порядок групп – «пеленг вертолетов» 50 × 450–500 м, между группами – 1200–1500 м. При подлете к району цели на удалении 6–8 км ударная группа оставалась в зоне дежурства, группа осветителей выходила на цель и выполняла сброс САБ в первом заходе с минимальным замедлением. Ударная группа выполняла полет со снижением до высоты 800–1000 м, опознавала цель и строила заход для нанесения удара бомбами. Последующие атаки выполнялись с применением НАР и пушечно-пулеметного огня, не входя в зону возможного применения стрелкового оружия противником. В случае необходимости дополнительного подсвета и наращиваний усилий привлекался дополнительный наряд сил из зон дежурства в воздухе или на аэродроме. Эта задача выполнялась во взаимодействии с самолетами фронтовой авиации. Группа подсветки после сброса САБ выполняла задачи ПСО.

Высадка засадно-разведывательных групп ночью

Высадка засадно-разведывательных групп ночью осуществлялась по плану командования частей и соединений сухопутных войск и в тесном взаимодействии с ними. Эта задача выполнялась с целью:

- захвата караванов моджахедов с оружием и боеприпасами;
- воспрещения автомобильных перевозок;
- уничтожения групп моджахедов во время их передвижения;
- захвата главарей банд и штабов.

Для решения этих задач обычно привлекали два–четыре вертолета Ми-8МТ. При необходимости десантная группа прикрывалась двумя боевыми вертолетами Ми-24 с боевой зарядкой САБ-100, С-8 и боекомплектом к пушке (пулемету). Для поддержания устойчивой радиосвязи с подразделениями сухопутных войск экипажи вертолетов использовали радиостанции Р-828 «Эвкалипт».

Взлет осуществлялся по команде с КП, как правило, в сумерки. Боевой порядок – колонна вертолетов на дистанции 800–1000 м с превышением 50–100 м. Выход в район засады выполнялся на безопасной высоте 1500–2000 м, а если позволял рельеф местности, условия захода на площадки и малая насыщенность средств ПВО – на предельно малой высоте (30–50 м) с целью достижения внезапности и скрытности высадки. Для ввода в заблуждение моджахедов производилось несколько ложных заходов с имитацией посадки.

После высадки десанта вертолеты Ми-8, в зависимости от порядка выполнения боевой задачи, находились в зоне ожидания (8–10 км от района высадки) или возвращались на аэродром, где находились в готовности № 1. Эвакуация засадно-разведывательных групп производилась на рассвете или ночью с подобранных и обозначенных площадок.

Авиационная поддержка боевых действий засадно-разведывательных групп осуществлялась ночью парой боевых вертолетов Ми-24, а в сумерки парой или звеном вертолетов Ми-24. Смена в воздухе производилась над районом боевых действий, по вызову. Атака наземных целей осуществлялась после выполнения целеуказания из боевых порядков десантных групп. Ведущий, после выхода на боевой курс, требовал обозначения цели. Обозначение цели, как правило, осуществлялось стрельбой трассирующими пулями или применением ранцевых огнеметов. Атака целей выполнялась с пикирования с углами до 20 градусов с дальностью стрельбы 1500–2000 м. Основным средством поражения являлись НАР типа С-8, а также пушки и пулеметы.

Доставка боеприпасов и продовольствия, эвакуация раненых и больных

Для доставки боеприпасов и продовольствия, эвакуации раненых и больных выделялась пара вертолетов Ми-8МТ (боевая зарядка в зависимости от загрузки, САБ, два блока Б8В20 и боекомплект к пулемету).

Выполнение посадки на необозначенную площадку ночью является одним из наиболее

сложных видов полета. В горной местности посадка на площадки производилась только в широких долинах в лунную ночь. Пилотажно-навигационное оборудование, установленное на вертолетах, не обеспечивало выход на площадку с требуемой точностью, если вблизи площадки отсутствуют характерные ориентиры. При выполнении посадки на площадку пара Ми-8МТ, выйдя в заданный район на установленной высоте, сбрасывала САБ.

Ведомый оставался на высоте 2000–2500 м, готовый к повторному сбросу САБ, а ведущий снижался и строил заход для посадки на площадку. Расчет производился на световое пятно против ветра. Посадочная фара включалась на высоте 20–10 м летчиком-штурманом по команде командира вертолета. Контроль высоты при заходе на посадку осуществлялся по барометрическому высотомеру, установленному на высоту превышения этой площадки, и радиовысотомеру. Пара Ми-24 (по вызову) прикрывала посадку и взлет Ми-8МТ на высотах: ведущий 600–700 м, ведомый 1000–1100 м. Посадка выполнялась по вертолетному. После доклада бортового техника о готовности к взлету командир экипажа взлетал с включенной фарой до высоты 15–20 м с энергичным набором высоты. При необходимости уточнения взаимного расположения вертолетов в воздухе экипажи кратковременно (2–3 с) включали проблесковые маяки.

При посадке в расположении своих войск площадка подготавливалась и подсвечивалась фарами боевых машин. Посадка в таких случаях большой сложности не представляла. Заход осуществлялся таким образом, чтобы фары не слепили экипаж.

БОРЬБА С ПВО МОДЖАХЕДОВ

Опыт боевых действий авиации показал, что наряду с хорошо организованной воздушной разведкой было необходимо совершенствовать тактику действий авиации по преодолению средств ПВО противника. В районах сосредоточения бандформирований, как правило, концентрировалось до 30–40 единиц, в опорных пунктах – до 6–8 единиц средств ПВО противника, эшелонированных в глубину и рассредоточенных по высотам (от вершин до подножия гор). В районах интенсивных полетов авиации огневые позиции ПЗРК маскировались для ожидания пролета групп самолетов (вертолетов) и выполнения пуска на эффективных параметрах. Для этого ими использовались естественные укрытия (пещеры, развалины, расщелины) и зеленые зоны. Наибольшую угрозу представляли зенитные средства, действующие из засад (в том числе подвижные).

Характерными тактическими приемами преодоления ПВО в Афганистане являлись:

- полеты по наивыгоднейшим маршрутам с обходом районов, прикрытых средствами ПВО, или над районами, где они были подавлены;
- полеты на высотах более 3500–4000 м и скоростях, обеспечивающих оптимальные условия для преодоления противодействия средств ПВО;
- выходы на цели с направлений, не прикрытых средствами ПВО, и выполнение повторных атак с разных направлений, отличающихся углами не менее чем на 40 градусов, с использованием рельефа местности и дымовых завес;
- внезапный пролет зон обстрела с одновременным выполнением быстрого противозенитного маневра;
- атака цели в минимальное время с использованием естественного теплового фона при уходе от цели в сторону гор и облаков, освещенных солнцем;
- полет по разным маршрутам (к цели и обратно) с использованием демонстративных (отвлекающих) групп самолетов (вертолетов);
- выполнение боевого полета с использованием средств защиты от ПЗРК, с выделением специальных групп самолетов (вертолетов), предназначенных для подавления объектов ПВО противника.

Невыполнение указанных тактических приемов приводило к существенным недостаткам в тактике действий летного состава: длительному пребыванию в районе цели на

высотах, позволяющих противнику сделать большее количество выстрелов по вертолетам и самолетам. Известно, что эффективность стрельбы зенитных средств резко снижается при пуске ПЗРК (стрельбе из ЗПУ) с дальностей 2500–3500 м (1000–1500 м для ЗПУ). Поэтому выполнение большого количества атак с одного направления или в одном секторе позволяло противнику менять свое место, видеть и знать маневр экипажа, выбирать выгодную позицию для обстрела самолета (вертолетов).

Поэтому для достижения внезапного выхода ударных групп в зону огня зенитных средств повторные или одновременные атаки производились с разных направлений и высот. Пролет зон поражения осуществлялся с одновременным выполнением противозенитного маневра (ПЗМ) «Змейка» в горизонтальной плоскости с маневрированием по крену, с достижением максимальных кренов 40–50 градусов. Часто полеты вертолетов приходилось выполнять по одним и тем же маршрутам. Поэтому постоянно велся строгий учет на специальных картах мест обстрелов самолетов и вертолетов, маршруты полета выбирались с учетом обхода опасных зон и районов, откуда велся огонь по вертолетам и самолетам с учетом действий наших войск и противника. При полете по маршруту подбирались наивыгоднейшие скорости и высоты с использованием маневренных возможностей самолетов (вертолетов) и маскирующие свойства местности.

Летным составом учитывался характер действий противника, его тактика противодействия в определенных районах. Как отмечали вертолетчики, при первоначальной высадке десанта на площадки противодействие было слабое, а через три-четыре часа оно возрастало. Сопrotивление противника возрастало к концу дня, когда активность наших войск и боевых действий авиации ослабевала. Приходилось усиливать поддержку войск за счет увеличения дежурных сил с подъемом самолетов и вертолетов в воздух.

При преодолении районов с большой концентрацией средств ПВО и достоверной разведывательной информации о местах их расположения производилась плановая обработка в районах боевых действий (поражение огневых точек в районе десантирования).

Хорошо зарекомендовали себя (от взлета до посадки) станции активных помех Л-166 и отстрел ППИ-26 в наборе и при снижении до высоты 1500–2000 м в сочетании с выполнением противозенитных маневров. Полет на высотах 3500 м и более над рельефом местности исключал пуск ПЗРК «Ред Ай», «Стрела-2», «Стингер».

С учетом района и характера боевых действий, характеристик цели широко использовались предельно малые высоты. Это относилось прежде всего к пустынной и равнинной местностям, малозастроенным районам, при ударах по отдельным с характерными признаками целям (крепостям, хорошо видимым позициям). В горных районах, ущельях эти высоты использовались не всегда, так как при этом крайне ухудшались условия ведения ориентировки, не исключалась и возможность обстрела всеми видами оружия. Набор высоты заданного эшелона и снижения с высот менее 3500 м производился над зоной аэродрома (площадки) по спирали.

При поддержке сухопутных войск при действиях по вызову использовались средние и большие высоты – 2500–5000 м, а уход от цели производился на предельно малых высотах. Это связано с точностью выхода на цель, опознавания ее и построения маневра для атаки.

Не всегда правильно строился боевой порядок вертолетов при полете в район цели, и особенно при атаке цели, – ведомый держался на малой дистанции от ведущего и не мог помочь ему в случае необходимости (был скован по маневру). Иногда наоборот: ведомый очень далеко отставал от ведущего и практически атаковывал цель один, без огневого прикрытия. Так, при атаке цели в районе Гарdez ведомый отстал от ведущего на 2,5–3 км, начал выполнять атаку с горизонтального полета и над целью был сбит.

Оптимальным боевым порядком при нанесении ударов по целям в горной местности являлась «колонна вертолетов» с дальностью 1000–1500 м между вертолетами (самолетами) и 2000–2500 м между парами, что обеспечивает взаимное огневое прикрытие от средств ПВО, не сковывает свободу маневра в сложных условиях горного рельефа и позволяет ведомому прикрыть выход из атаки ведущего, засекать и подавлять наземные средства ПВО.

При этом ведущий после выхода из атаки обеспечивает выход из атаки ведомому.

При применении ПЗРК из засад и невозможности заранее разведать их огневые позиции от всех экипажей вертолетов требовалось особое внимание и непрерывное наблюдение за действиями противника, немедленное взаимное оповещение об опасности обстрела. Наиболее эффективной являлась одновременная атака цели группой в составе четырех – восьми вертолетов, обеспечивающая внезапность удара. Атака целей осуществлялась с разных направлений, отличающихся углами не менее 40 градусов. Последовательно каждая группа (экипаж) выполняет функции ударной или отвлекающей. При преодолении противодействия ПЗРК с тепловой ГСН основные усилия экипажей направлялись:

- на снижение теплового контраста вертолета;
- маскировку боевых порядков (дымы, экранирующие местные предметы);
- использование естественного теплового фона при выборе направления атак и ухода от цели;
- умелое применение ложных тепловых целей с одновременным выполнением противоракетного маневра.

Выполнение атаки осуществлялось со стороны солнца, а уход от цели – на предельно малой высоте в сторону склонов гор, освещенных солнцем, с дальнейшим переходом в энергичный набор высоты и разворотом в направлении края кучевого облака, освещенного солнцем. Наиболее эффективно применение такого маневра при низком расположении солнца над линией горизонта в сочетании с отстрелом ИК-ловушек сразу же после обнаружения внезапного пуска ракет.

Важным мероприятием при высадке тактического воздушного десанта являлось постоянное ведение воздушной разведки специально выделенными вертолетами и самолетами на дальних подступах к району проведения операции и в районе высадки, с целью обнаружения средств ПВО противника, мест обстрелов самолетов и вертолетов, а также подавление огневых расчетов ПЗРК, зенитных средств специально выделенными группами до выхода десантных групп. Маршрут полета на высадку тактического воздушного десанта выбирался с учетом обхода районов, насыщенных средствами ПВО противника на высотах 2500 м и более над рельефом местности. Для обеспечения высадки воздушного десанта назначались специальные группы:

- группа уничтожения средств ПВО и авиационной обработки площадок десантирования (6–8 самолетов и 4–6 боевых вертолетов Ми-24);
- группа прикрытия вертолетов с десантом на маршруте полета и в районе десантирования (6–8 вертолетов Ми-24).

Вначале самолеты фронтовой авиации наносили удар по средствам ПВО в районе десантирования и на маршруте полета десанта. Боевые вертолеты уничтожали средства ПВО непосредственно в районе площадок десантирования и на площадках. При обеспечении высадки тактических воздушных десантов значительная часть противодействующих ПВО поражались во время огневой авиационной подготовки, которая проводилась непосредственно перед десантированием с нанесением ударов по опорным пунктам и выявленным позициям средств ПВО, а при неизвестном их местонахождении – по наиболее вероятным местам (в коридоре подхода, снижения, взлета и набора высоты вертолетов, склонам и вершинам гор и возвышенностям).

Для поражения личного состава расчетов средств ПВО широко применялись осколочно-фугасные боеприпасы, объемно-детонирующие бомбы и управляемые ракеты. Вертолеты Ми-24 уничтожали средства ПВО непосредственно в районе площадок десантирования и на площадках высадки с переходом в авиационную поддержку сил десанта. На глиссадах снижения и набора высоты производилось эшелонированное построение сил, выделенных для прикрытия от средств ПВО, то есть обеспечивалась возможность их подавления во всем диапазоне расположения этих средств. Группа прикрытия боевого порядка обеспечивала исключение обстрела вертолетов. Одна часть

вертолетов Ми-24 этой группы действовала непосредственно по вновь выявленным средствам ПВО, под глиссадой снижения (набора высоты), а другая (штурмовики и вертолеты) – упреждали огонь противника по десантной группе со склонов гор и ущелий.

По опыту боевых действий были разработаны следующие основные принципы нанесения ударов, обеспечивающие наименьшую вероятность поражения ПЗРК:

- выполнение атаки с ходу;
- сокращение количества атак до одной (кроме действий по авиационной поддержке войск);
- дезориентирование противника о месте нанесения удара путем поставки ложного теплового фона с применением САБ на удалении 10–30 км от цели;
- уменьшение количества вертолетов в ударной группе до четырех (по одной цели);
- обязательное комплексное применение индивидуальных и групповых средств защиты от ПЗРК;
- энергичное маневрирование в наборе высоты после вывода из пикирования;
- сбор группы на догоне в направлении характерного ориентира, достаточно удаленного от цели.

ТАКТИЧЕСКИЕ ПРИЕМЫ, ПРИМЕНЯВШИЕСЯ ЭКИПАЖАМИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЕДЕНИИ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ В АФГАНИСТАНЕ

Основными тактическими приемами авиации при ведении боевых действий против моджахедов являлись:

- полет по маршруту к цели на высоте 2000 м и более над районами, прикрытыми средствами ПВО;
- полет над районами, где средства ПВО подавлены;
- выход на цель с направлений, не прикрытых средствами ПВО;
- выполнение атак с ходу с максимальных дальностей в минимальное время;
- выполнение ложных атак с различными боевыми курсами;
- применение самолетов фронтовой авиации и боевых вертолетов Ми-24 для прикрытия вертолетов Ми-8МТ и Ми-26 при выполнении ими различных задач.

Тактический прием «Пика»

При нанесении удара по целям, расположенным в узких, извилистых ущельях, пещерах, применялся тактический прием «Пика». Атака цели производилась ударной группой в составе звена вертолетов Ми-24 в боевом порядке «колонна вертолетов» с дистанцией 1500–1200 м и интервалом 200–300 м. Первая пара применяла ПТУР «Штурм», вторая – НАР.

За 5 минут до выхода ударной группы в район нанесения удара самолеты фронтовой авиации (одна-две пары) производили сброс РБК для подавления средств ПВО и уничтожения живой силы противника.

Точно обнаружив и опознав цель, ведущий ударной группы производил пуск ПТУР с дальности 2500–3000 м. После пуска ведущий группы выполнял вывод из атаки и корректировал огонь ведомого относительно разрыва своей ПТУР. Вывод из атаки выполнялся в зависимости от обстановки с набором безопасной высоты или со снижением с максимальным креном.

Ведомый первой пары осуществлял пуск ПТУР с дальности 3500–4000 м и строил маневр вывода из атаки аналогично ведущему.

Вторая пара обеспечивалакрытие ведущей пары, выполняя стрельбу НАР с пикирования по склонам ущелья с высоты 1500–1200 м.

Тактический прием «Обрыв»

Применялся при нанесении удара по опорному пункту, расположенному в глубоком ущелье. Атака цели производилась ударной группой в составе звена Ми-24 в боевом порядке «колонна пар». Дистанция между вертолетами в паре 150 м, интервал – 100 м, между парами временной интервал 20–30 с (в зависимости от применяемых боеприпасов). Боевая зарядка – НАР типа С-8 или С-24.

За 5–6 минут до выхода ударной группы в район нанесения удара группа подавления ПВО (пара Ми-24) наносила удар ПТУР и НАР по огневым средствам ПВО противника (ведущий по левому, ведомый по правому склону ущелья). Ударная группа, обнаружив и опознав цель, строила заход вдоль ущелья для нанесения удара по опорному пункту. С высоты 1500 м на дальности до цели 2000–3000 м первая пара наносила удар НАР с пикирования. После выполнения атаки пара выполняла отворот от цели с максимальным креном со снижением или набором высоты в безопасном направлении. Вторая пара наносила удар аналогично первой паре. Выход из атаки второй пары прикрывала группа подавления ПВО.

Тактический прием «Горка»

Применялся при нанесении удара по известной (разведанной) цели, расположенной в ущелье и защищенной средствами ПВО. Атака цели производилась ударной группой в составе пары Ми-24 в боевом порядке «колонна вертолетов» на дистанции 2000–2500 м. Боевая зарядка – НАР С-8. За 5–6 минут до выхода ударной группы в район цели группа подавления ПВО (два Ми-24) с боевой зарядкой НАР типа С-8 наносила удар по средствам ПВО противника с пикирования с высоты 1500–2000 м, выполняя одновременно роль демонстративной группы.

Ударная группа выходила в район нанесения удара на высоте 2000 м и под прикрытием группы подавления ПВО снижалась на высоту 15–20 м. Выход в точку начала атаки выполнялся от характерного ориентира по курсу и времени. Удар по цели наносился с направления, закрытого горами, без входа в зону поражения средств ПВО противника. Ввод в кабрирование выполнялся за 250–300 м до точки начала стрельбы с доворотом на две трети УС в сторону цели. Скорость ввода в кабрирование 250–260 км/ч. Дальность до цели в момент стрельбы при углах кабрирования 20–25 градусов составляла от 4000 до 7000 м в зависимости от типа НАР. Уход от цели выполнялся со снижением на предельно малую высоту, с использованием рельефа местности, с занятием в дальнейшем истинной высоты 2000–2500 м.

Тактический прием «Петля»

Применялся при нанесении удара по опорному пункту, расположенному в ущелье. За 3–5 минут до нанесения удара группа целеуказания и ПСО (два Ми-8МТ) выполняла доразведку района цели и занимала зону на высоте 2000 м, выполняя задачу ПСО. Через 2 минуты за группой целеуказания и ПСО выходила группа подавления средств ПВО (два самолета фронтовой авиации) и с пикирования наносила удар по средствам ПВО с применением НАР и стрелково-пушечного вооружения. После этого группа подавления средств ПВО уходила в зону ожидания для подавления вновь выявленных средств ПВО.

Ударная группа в составе звена вертолетов Ми-24 выходила на цель через 2 минуты после подавления средств ПВО. Боевой порядок звена «колонна пар» с дистанцией между парами 3500–4000 м. Боевой порядок пары 50 × 70 м. Боевая зарядка – авиабомбы ОФАБ, оборудованные взрывателями замедленного действия. Выход на цель ударная группа осуществляла на скорости 200–250 км/ч и с высоты 70 м производила сброс бомб. После нанесения удара группа целеуказания и ПСО выполняла фотоконтроль результатов удара.

Тактический прием «Забор»

Применялся при авиационной поддержке войск в ходе проведения операции по уничтожению опорных пунктов (исламских комитетов).

Атака цели производилась двумя ударными группами (два звена Ми-24) с разных направлений. Дистанция между звеньями 3–4 км, между парами – 2000 м, в паре – 1200–1500 м. Для управления боевыми действиями выделялся самолет-ретранслятор Ан-26 РТ.

Для уничтожения вновь выявленных средств ПВО противника в зоне дежурства в воздухе на высоте 2000–3000 м находилась пара Ми-24 с ПТУР и НАР.

Полет к району целей ударные группы выполняли на высоте 2000 м и более, а в районе целей занимали высоту 1200–1500 м. Атака целей выполнялась со стороны солнца или с направлений, откуда не ожидалось применение средств ПВО противника. За 3–4 км до выхода на рубеж атаки ведущие ударных групп подавали команду авианаводчику на обозначение переднего края своих войск и целеуказание. После обнаружения и опознавания целей первая группа выполняла атаку с применением НАР и СПО на дальности 2000–3000 м. С высоты 1000–1250 м и скорости 200–250 км/ч группа выполняла прицельное бомбометание. Вторая группа атаку цели выполняла с применением НАР и СПО. Ввод в пикирование ведущий производил с дальности 2500–3000 м. После выхода из атаки ведущего цель атаковал ведомый, прикрывая тем самым ведущего, ведомого первой пары прикрывал ведущий второй пары и т. д. Выход из атаки осуществлялся с набором высоты в направлении своих войск.

Тактический прием «Каток»

При действиях по опорным пунктам, находящимся на повороте ущелья или под «козырьком», когда нанесение бомбового удара с прямолинейного горизонтального полета невозможно из-за столкновения со склонами горы, применялось бомбометание с установившегося разворота.

За 1–2 минуты перед бомбометанием пара вертолетов Ми-24 уничтожала средства ПВО противника в районе цели. Атака по средствам ПВО выполнялась с пикирования с применением ПТУР и НАР. После подавления средств ПВО пара уходила в зону и выполняла функции подавления вновь выявленных средств.

Бомбометание по цели выполнялось двумя вертолетами Ми-8МТ с дистанцией между ними 3–4 км. Боевая зарядка по 2–4 ОФАБ.

Тактический прием «Клещи»

Применялся при нанесении удара по опорному пункту с различных направлений. Состав ударной группы – три пары вертолетов Ми-24. Дистанция между парами 1000 м, в паре – 500 м. Полет по маршруту к цели выполнялся на скорости 180 км/ч и высоте не менее 2000 м. На дальности 8000 м от цели по команде ведущего ударной группы третья пара устанавливала скорость 150 км/ч. В пункте боевого расхождения (ПБР) ведущая пара выполняла отворот вправо на угол 30 градусов, вторая пара – влево на угол 25 градусов от линии полета и продолжали полет с этими курсами со снижением до высоты 1500 м. Время полета от ПБР первой пары – 1 мин. 56 с, второй пары – 2 мин. 8 с. По истечении этого времени ведущая пара выполняла разворот влево на угол 140 градусов, вторая пара – вправо на угол 120 градусов.

Ведущие пары обнаруживали, опознавали цель и с дальности 2000 м производили стрельбу НАР. Первой атаку цели выполняла ведущая пара, затем вторая пара и завершала атаку третья пара с прямой. После выполнения атаки каждая пара выполняла отворот от цели с набором высоты и применением бортовых средств РЭБ.

Тактический прием «Вилка»

Применялся при нанесении удара по опорному пункту с различных направлений. Состав ударной группы – три пары вертолетов Ми-24. Боевой порядок «колонна пар» на дистанции между парами 2000 м, в паре «пеленг вертолетов» на дистанции 500 м и интервале 50 м. Высота полета по маршруту к цели не менее 2000 м. Выход на цель осуществлялся от ИО по курсу и времени со снижением до высоты 1500 м.

Обнаружив и опознав цель с дальности 2500–3000 м, по команде ведущих пар выполнялась атака с пикирования с применением НАР (пушек). Вывод из атаки пары выполняли с набором высоты до 1500 м с отворотом: первая пара вправо на угол 90 градусов от БМК, вторая пара – влево, на угол 90 градусов, третья пара – на 180 градусов влево. После отворота первая пара проходила по прямой 40 с, вторая пара – 20 с. По истечении времени первая пара выполняла разворот влево на угол 195 градусов, вторая – вправо на 200 градусов и, отыскав цель, выполняли атаку с пикирования с углами до 30 градусов с применением НАР и СПО. Третья пара имитировала атаку цели, осуществляя прикрытие первых двух пар на выводе из атаки, не входя в зону поражения средств ПВО. Выход из атаки осуществлялся с набором высоты и отворотом от цели с применением средств РЭБ.

Тактический прием «Звезда»

Применялся при действиях с предельно малых высот с различных направлений. За 3–5 минут до нанесения удара в район цели выходила группа доразведки и целеуказания. Выполнив доразведку, она следовала в зону, на удалении 3–6 км от цели набирала высоту 1500 м и выполняла задачу целеуказания.

Через 2 минуты после доразведки в район целей выходила демонстративная группа (звено Ми-24) на высоте 1200–1500 м для вскрытия огневых точек ПВО и находилась в зоне, являясь резервом для наращивания усилий.

Через 2 минуты после действий демонстративной группы в район целей выходила ударная группа (четыре пары Ми-24) с боевой зарядкой: две пары с ПТУР, пара с НАР и СПО, пара с ОФАБ. Вся группа при подходе к району цели занимала предельно малую высоту.

Вначале выполнялся пуск ПТУР парами с разных направлений. Дистанция в паре на боевом курсе 3000 м. На дальности 4000–5000 м до цели выполнялся подскок до высоты 50 м. Обнаружив и опознав цель, экипажи производили пуск ПТУР с дальности 3500–4000 м и выполняли отворот для повторной атаки с другого направления или ухода из района цели. Затем наносила удар пара с НАР и из СПО. Дистанция между вертолетами на БК составляла 1000–1500 м. На дальности 2000–2500 м выполнялся подскок до высоты 50 м. Обнаружив и опознав цель, экипажи с дальности 2000–1500 м производили стрельбу НАР, а с дальности 1500–1000 м стрельбу из пушек и выполняли отворот для повторной атаки с другого направления. Через 1–2 минуты на цель выходила пара с ОФАБ. Дистанция между вертолетами на БК 3500–4000 м. Сброс бомб выполнялся с высоты 50 м с замедлением. После сброса экипажи строили маневр для повторной атаки с другого направления. Уход от цели выполнялся с набором высоты до 2000 м над рельефом местности. После нанесения удара группа доразведки и целеуказания выполняла фотоконтроль результатов удара.

Тактический прием «Вертушка»

Применялся при нанесении ударов по опорным пунктам в горной и пустынной местности. Состав ударной группы две-три пары Ми-24. Боевая зарядка НАР типа С-8 и пулемет (пушка).

Выход в район цели осуществлялся на высоте 1200–1500 м. Обнаружив и опознав цель, по команде ведущего ударной группы вертолеты становились в круг с радиусом 2000–3000 м

с таким расчетом, чтобы цель находилась в центре круга. Боевой порядок ударной группы при атаке цели – «колонна вертолетов» на дистанции 2000–2500 м.

Особенность данного приема состояла в том, что обеспечивались непрерывное огневое воздействие на противника и постоянное прикрытие в группе. Удары по цели экипажи наносили с высоты 1200–1500 м с углами пикирования до 30 градусов. При выводе из атаки вертолет становился наиболее уязвим, поэтому важно было, чтобы при выводе из атаки ведущего на угол не менее чем на 30 градусов ведомый наносил удар по цели, не позволяя противнику вести прицельный огонь по ведущему. Ведомого первой пары прикрывал ведущий второй пары и т. д. При радиусе круга 3000 м для его замыкания требовалось шесть вертолетов. Вывод из атаки осуществлялся отворотом от цели с набором первоначальной высоты для повторной атаки. Завершался удар имитацией атаки ведущего группы, который обеспечивал прикрытие ведомого, замыкающего боевой порядок.

Тактический прием «Змея»

Применялся при нанесении удара по опорным пунктам в горной и пустынной местности. За 3–5 минут до нанесения удара в район цели выходила пара Ми-8МТ доразведки и ПСО, которая, выполнив доразведку, следовала в зону на высоте 2500–3000 м и на удалении 3000–5000 м от цели. Через 2 минуты после доразведки в район цели выходила ударная группа (четыре вертолета Ми-24) с боевой зарядкой четыре ПТУР «Штурм» и НАР типа С-8.

Выход на цель выполнялся в боевом порядке «колонна вертолетов» со стороны солнца с использованием рельефа местности на высоте 1500–2000 м и дистанции между вертолетами 2500–3000 м. Обнаружив и опознав цель, ведущий группы на дальности 4000 м до цели вводил вертолет в пикирование и производил пуск ПТУР, а затем стрельбу НАР. Вывод из атаки выполнялся отворотом от цели с набором высоты или со снижением в зависимости от обстановки. Если возникала необходимость, выполнялась повторная атака с изменением курса захода на цель не менее чем на 30 градусов. После нанесения удара группа доразведки и ПСО выполняла фотоконтроль результатов удара.

Тактический прием «Очки»

Применялся по опорным пунктам, расположенным в горной и пустынной местности. В состав ударной группы входило звено вертолетов Ми-24 и группа доразведки целей и ПСО – пара Ми-8МТ. Первой в район цели выходила пара Ми-8МТ, выполняла доразведку и уходила в зону на высоте 2500–3000 м на удалении 5000–6000 м от цели и выполняла задачи ПСО.

Ударная группа полет в район цели выполняла на высоте 2500–3000 м в боевом порядке «колонна пар» на дистанции 1500–2000 м, пара – в боевом порядке «пеленг вертолетов» на интервале и дистанции 50 × 450–500 м. За 6–8 км до цели звено выполняло снижение до высоты 200–300 м, а дистанция между вертолетами в паре увеличивалась до 1000–1500 м. Выход на цель осуществлялся со стороны солнца или с направления, откуда не ожидалось противодействие средств ПВО. Ведущий группы, обнаружив и опознав цель, выполнял пуск ПТУР «Штурм» с дальности 4000 м, а затем с дальности 2500 м стрельбу НАР. Ведомый осуществлял прикрытие ведущего и при выходе его из атаки выполнял пуск ПТУР и стрельбу НАР. Вторая пара наносила удар аналогично первой. Повторный заход для атаки цели первая пара выполняла с другого направления, используя рельеф местности. Вторая пара повторную атаку выполняла с прежнего направления. Атака цели осуществлялась при непрерывном воздействии на противника и взаимном прикрытии вертолетов. После нанесения удара группа доразведки и ПСО выполняла фотоконтроль результатов удара.

Для того чтобы рассмотреть тактику применения советской авиации на конкретных примерах, есть смысл остановиться на описании участия в боевых действиях отдельных видов авиации.

ВОЕННО-ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ

На фоне достаточно многочисленных статей о боевой авиации в Афганистане опыт применения транспортной авиации в этой войне оставался в тени. Тем не менее для советской транспортной авиации эта война стала серьезным испытанием.

Роль военно-транспортных самолетов в Афганистане была просто неоценимой и возрастала из года в год. Это было обусловлено прежде всего особенностью географического положения страны, практически полным отсутствием железных дорог и постоянно усиливающимся противодействием мятежников при движении наземных колонн.

Транспортная авиация в ДРА решала следующие задачи:

- воздушные перевозки;
- управление и ретрансляция;
- аэрофотосъемка местности;
- эвакуация раненых и больных.

С увеличением интенсивности воздушных перевозок расширялась и аэродромная сеть Афганистана, на которые могли производить посадку транспортные самолеты. К 1987 г. она представляла собой следующие аэродромы:

1. Кабул, Кандагар, Баграм, Шинданд, Мазари-Шариф, имеющие бетонное или асфальтобетонное покрытие ВПП длиной 3000–3500 м.

2. Кундуз, Джелалабад, имевшие асфальтированное покрытие ВПП длиной 1500–1800 м.

3. Айзабад, Гардез, Хост, Лашкаргах, Зарандж, Чагчарган, Герат, имевшие грунтовые ВПП.

С появлением у мятежников в товарных количествах ПЗРК полет над территорией ДРА самолетами транспортной авиации выполнялся на высотах 7600–10 000 м.

Особенностью перевозки войск (пассажиров) являлось то, что при полетах на борт доставлялись парашюты по количеству пассажиров. За 40 км до пролета границы ДРА с территории СССР экипаж и пассажиры надевали парашютную систему, в которой находились вплоть до посадки.

В обязанность бортового техника и механика самолета входила подгонка парашютной системы пассажиров, а также инструктаж по правилу и порядку покидания самолета.

Противодействие ПВО также привело к увеличению количества воздушных коридоров (так, при изменении условий текущей обстановки по команде с КП или по решению командира экипажа происходила замена трассы самолета на резервную).

Методика захода на посадку на все афганские аэродромы была одинакова, кроме аэродрома Кабула, и включала в себя следующие обязательные элементы. Подход к аэродрому осуществлялся на максимальных эшелонах (но не ниже 7600 м). За 50 км по команде РП аэродрома посадки экипаж занимал высоту в 6700 м. С рубежа 50 км выход на торец ВПП аэродрома в ПМУ, а СМУ – на привод, осуществлялось на высоте 6400 м. За 20 км до аэродрома экипаж выпускал шасси и закрылки во взлетное положение, а за 1 км – в посадочное. Построение маневра для захода на посадку осуществлялось методом «два разворота на 180 градусов». Снижение самолета производилось с вертикальной скоростью 15 м/с. За первый заход терялась высота до 4300 м. Развороты выполнялись с креном в 30 градусов. Перед началом второго захода, в горизонтальном полете над ВПП на 4300 м, выставлялось давление аэродрома или порог ВПП и дальнейшее снижение производилось по давлению аэродрома.

При снижении с высоты от 4300 до 1500 м экипаж выполнял отстрел тепловых ловушек КДС в первом режиме – по одной ловушке с правого и левого борта самолета. С высоты от 1500 до 900 м во втором режиме – по две ловушки, а с высоты от 900 до 200 м производился отстрел ловушек АСО-2В.

Особенностью выполнения взлета и набора безопасного эшелона на аэродромах ДРА являлось то, что экипажи использовали максимально по времени взлетный режим работы двигателей, что приводило к преждевременной выработке ресурса двигателей.

Набор безопасного эшелона, снижение и заход на посадку происходили в охраняемой зоне аэродрома, радиус которой составлял 15 км.

В Афганистане также широко применялись полеты транспортных самолетов ночью. При этом учитывалось, что опыта применения мятежниками средств ПВО практически не было. Кроме того, в условиях ночи возможный пуск ПЗРК по самолету обнаруживается визуально легче, чем днем, причем в начальной стадии пуска, что давало возможность своевременно применять самолетные средства защиты типа КДС или АСО-2В.

Ясное дело, что такие вылеты требовали определенного опыта работы и взаимодействия членов экипажа. Поэтому, как правило, большинство экипажей ВТА обязательно провозились с инструктором на борту в ночных условиях на конкретные аэродромы для ознакомления с расположением и видимостью световых ориентиров в районе аэродрома, особенностями захода и посадки в ночных условиях.

Такая практика была введена после того, как экипаж Ту-134, перевозивший руководящий состав 40-й армии с аэродрома Шинданд на аэродром Кабул, уклонился от маршрута полета и город Пешавар на территории Пакистана принял за Кабул. В этом случае только четкое управление со стороны КП пресекло пересечение государственной границы сопредельного государства.

В другом случае экипаж Ан-26, выполнявший перелет по маршруту Кабул – Зарандж в сумеречное время, уклонился от маршрута и произвел посадку на иранском аэродроме Заболь. Экипаж 50-го осап пролетал в Афганистане меньше месяца и вез груз аппаратуры ЗАС. Начали уничтожать блоки. Штурман – лейтенант из Кубинки – застрелился, чтобы не попасть в плен. После захвата самолета иранцами экипаж интернировали. После двухнедельных переговоров по линии МИДа самолет и экипаж вернули (забирал их гражданский Ту-154). Командира экипажа выгнали из партии, отстранили от летной работы, правда, потом восстановили.

В целях увеличения транспортных перевозок на территории Афганистана, кроме ВВС ТуркВО и 40-й армии, привлекались и другие части ВТА СССР (доставляли личный состав, боеприпасы и продовольствие). Экипажи Ил-76 выполняли перевозки только днем на аэродромы Кабул, Кандагар и Шинданд (при этом на ночь машины не оставляли из-за угрозы обстрела со стороны мятежников). При этом узким местом была погрузка и выгрузка грузов.

Все остальные перевозки на аэродромы ДРА выполняли ВВС ТуркВО и 40-й армии, эксплуатировавшие Ан-12 и Ан-26¹⁰.

До 1985 г., кроме задач по перевозке, ВТА ВВС решала задачу по доставке почты на территорию ДРА на самолетах Ан-12. При перевооружении отдельных полков ВТА на самолеты Ил-76 задача по доставке почты была возложена на ВВС ТуркВО.

Интересно, что на разных этапах войны транспортные Ан-26 использовали как бомбардировщики. Вот что об этом вспоминал генерал-полковник Виталий Егорович Павлов, Герой Советского Союза, комполка 50-го осап: «В 1982 году мы на Ан-26 кроме ретрансляции, кроме вывоза с аэродромов больных, раненых в Кабул или Ташкент стали мы на Ан-26 ставить пилоны и подвешивать бомбы. Чем они нам приглянулись? Во-первых, залезали на высоту. Я к этому времени уже сам летал на Ан-26 в полном объеме. Они

¹⁰ С началом войны пробовали использовать также вместительные Ан-22, даже прикомандировали несколько к 50-му осап. Но после одного из обстрелов аэродрома и повреждения одного самолета от их базирования на Кабул отказались. Летали только по заявкам командования 50-го осап и на ночь никогда не оставались.

поднимались и сбрасывали примерно с 6000–7000 м САБы. Мы на 6000 м ходили, а на 7000 м нет. Ан-26 почти с нами в боевых порядках может идти, скорости у нас одинаковые почти. Он держит скорость 300, а мы 250 где-то. Он обгоняет нас, мы даем ему команду – он сбрасывает осветительные бомбы. И все ущелье горит. Они снижаются по 12–15 минут на парашютах. Днем, если душманы зажалась, то их нельзя определить. Они бурками накрылись и как камень. А когда самолет гудит – в панике они могут бегать. Они начинают по нему стрелять, а мы уже тут. Засаедем, где они находятся, и уже потом бьем».

АВИАЦИЯ ПОГРАНВОЙСК

Афганско-советская граница всегда была источником напряженности в Средней Азии. Начиная с 20-х гг. там практически не утихла эпопея, которая в советской историографии получила название «борьба с басмачеством». Да и в послевоенное время тут было неспокойно. Однако обострение оперативной обстановки в приграничных районах началось после апрельской революции 1979 г., когда на территории афганского Бадахшана, который граничил непосредственно с СССР, начали активно действовать бандгруппы.

С расширением масштабов боев действия моджахедов стали носить все более агрессивный характер, создавая угрозу безопасности СССР на участках границы, которые охраняли Московский и Хорогский погранотряды. В этих условиях единственным верным решением была фактическая передача афганских приграничных территорий под контроль командования пограничных войск КГБ СССР. Для обеспечения порядка на территорию Афганистана стали вводиться внештатные подразделения пограничных войск КГБ СССР сначала Среднеазиатского пограничного округа, а затем и Восточного. Эти подразделения численностью от 70 до 100 человек назывались сводными боевыми отрядами (СБО).

Эти ударные подразделения формировались на базе местных погранотрядов и поначалу возглавлялись начальником или начальником штаба пограничного отряда. В состав отряда отбирали пограничников, прослуживших не менее года и хорошо зарекомендовавших себя. Учитывая секретность миссии, незадолго до начала боевых действий поступила команда сдать все документы, письма, а также зеленые фуражки и погоны, указывавшие принадлежность к пограничным войскам. Перед сводными отрядами была поставлена «простая» задача: защитить местное население от бесчинств бандитов и обеспечить безопасность границы СССР. Командование прекрасно понимало всю сложность участия пограничников в войне, которая все больше приобретала черты партизанской. Несмотря на хорошую полевую выучку, никто из состава СБО не имел боевого опыта и по живому человеку никогда не стрелял.

Команда на переход государственной границы для первых СБО поступила 6 января 1980 г. Формально эта дата считается началом участия пограничников в Афганской войне, однако заметим, что «зеленые фуражки» появились на территории соседней страны по крайней мере на три месяца раньше. Дело в том, что еще 4 сентября 1979 г. в Кабул для охраны посольства СССР прибыл отряд пограничников численностью до 50 человек. Для обеспечения их деятельности и решения других задач были направлены два пограничных вертолета Ми-8Т с экипажами из 10-го оап (принадлежали Краснознаменному Восточному погранокругу, или, проще, КВПО). Интересно, что вертолеты перекрасили под аэрофлотовские, получили фиктивные гражданские номера, но при этом оставили вооружение.

Возвращаясь к событиям января 1980 г., отметим, что с некоторыми трудностями, однако СБО Хорогского пограничного отряда вскоре вертолетами и наземным транспортом был перебросен в район кишлака Нусай. Буквально через несколько недель на территории Афганистана стали базироваться и другие отряды.

На тот момент основными формами ведения боевых действий стали засадные действия на вероятных путях передвижения бандгрупп и рейдовые операции вдоль границы. За короткий срок силами сводных боевых отрядов и мотоманевренных групп были прикрыты

(путем выставления гарнизонов на афганской территории) наиболее опасные направления на советско-афганской границе – Пянджское и Памирское, а также создана сплошная 15-километровая зона безопасности вдоль всей границы. В этот период численность пограничной группировки в Афганистане составляла около 2,5 тысячи человек с учетом мобильных резервов и пограничной авиации, действовавших с территории Советского Союза. Практически с первых дней в тесном взаимодействии с СБО действовала и авиация погранвойск, которая вела разведку, а также наносила ракетно-бомбовые удары по выявленным скоплениям моджахедов.

Однако на начало 1980 г. авиачасти погранавиации на этом направлении были более чем скромные: в составе Краснознаменного Среднеазиатского пограничного округа (КСАПО) числилась только одна отдельная авиаэскадрилья (аэродром Мары), имевшая на вооружении 12 вертолетов Ми-8 и два самолета Ан-24 (базировались в Душанбе).

Очевидно, что с увеличением масштабов участия пограничников в войне потребность в авиатехнике только возрастала, и уже в середине все того же 1980 г. авиаэскадрилью сначала усилили двумя звеньями вертолетов Ми-8, а вскоре развернули в 17-й отдельный авиаполк в составе двух эскадрилий с 36 вертолетами Ми-8 и Ми-24. А уже в следующем, 1981 г. была сформирована отдельная авиаэскадрилья в Душанбе, располагавшая 16 вертолетами и 4 самолетами (позже развернутая в 23-й оап). Кроме того, для перевозок привлекался и отряд самолетов Як-40, которые базировались в Ашхабаде, а также звено Ми-8 в Небит-Даге. Что касается задач, то о них очень хорошо рассказывал один из командиров экипажей Яка В.А. Помогаев: «Наш экипаж самолета Як-40 за 10 лет службы в Среднеазиатском пограничном округе выполнил все порученные нам задачи. Одной из важных, важнейших задач, в частности для меня, были полеты на санзадание. Что такое санзадание? Это полет за умирающими от ран или болезней людьми, для которых требуется срочно доставить группы врачей или доставить самих раненых как можно быстрее в госпиталь.

Госпитали находились в больших городах: Алма-Ата, Душанбе, Ташкент, Ашхабад, Баку. А больной или больные могли оказаться где угодно. На вертолете или на машине их подвозили к более или менее работающей взлетной полосе, куда мог сесть экипаж самолета Як-40. Страшно вспоминать. Врачи занимаются ранеными прямо в вертолете. Кого уже не смогли спасти, относят в сторону. Живых выносят и к нам в самолет либо под крыло. Кто может ходить, как-то передвигаться – усаживают в кресла. Носилки ставятся на сложенные кресла. В самолете врачи непрерывно борются за жизнь раненых. Устанавливаются капельницы, продолжают перевязки. Горе и стоны наполняют весь самолет. Далее уже наша работа – как можно быстрее, как можно без тряски и толчков доставить наших страдающих товарищей в ожидающий их госпиталь. Не успеет ли на какое-то короткое время – и несколько из них не дотянут до спасительного операционного стола».

Укомплектование экипажей осуществлялось переводом летно-технического состава из частей и подразделений других погранокругов. Кроме того, из-за нехватки сил и средств в ходе войны на участок КСАПО привлекались экипажи с техникой из Восточного и Закавказского погранокругов (в быту получили меткое прозвище «наемники»), причем если в 1980 г. в среднем привлекалось по восемь экипажей, то уже в следующем году этот показатель возрос до десяти, а в 1982 г. – до двенадцати экипажей ежемесячно. Каждый пограничный округ выделял экипажи по графику.

«Наемники» принимали вертолеты в Душанбе и Марах и затем в зависимости от уровня их летной подготовки отправлялись «работать» на соответствующий участок. Иногда им в течение командировки доводилось бывать на многих точках расположения сводных боевых отрядов в разных зонах ответственности: от Кушки (Туркменская ССР) до Хорога или Калай-Хумба, Ишкашима (Таджикская ССР). Каждый из таких «наемных» экипажей отправлялся в командировку на войну где-то по два-три раза в год сроком по полтора-два месяца.

Существовало также четкое разделение зон ответственности между КСАПО и КВПО. Так, вертолеты Марыйского полка в основном применялись на равнинной местности, а

Душанбинский (КСАПО) действовал на горно-равнинной местности (в зонах ответственности Пянджского, Московского и Хорогского отрядов). Вертолеты Алма-Атинского 10-го оап (КВПО) обеспечивали оперативно-боевую деятельность Мургабского погранотряда в горах Памира (Гиндукушский «аппендикс») от стыка четырех государственных границ до зоны ответственности Хорогского пограничного отряда. Однако зачастую разделение было чисто формальным – по подчиненности, а экипажами соседних полков усиливались авиагруппы при проведении масштабных боевых действий или в случае «обстановки». Кроме того, если «мероприятие» проводилось в горной местности, то привлекались и марыйцы (по уровню подготовки), а вот на «равнинной»¹¹ – работой занимались только марыйцы. Кроме того, еще два немаловажных фактора:

1. Более интенсивное огневое противодействие было именно на «равнине», поэтому у марыйцев были свои асы огневого удара: Геннадий Павленко, Владимир Модин, Владимир Батаев и др.

2. Взлеты и посадки в пустыне или с земли с песком осуществлялись практически вслепую по приборам. Техника пилотирования сама по себе уникальна. Тогда мало кто мог похвастаться ею. Но общая горная подготовка (взлет/посадка) у душанбинцев была выше.

Что касается спектра применения пограничной авиации, то в силу своей универсальности они применялись для решения широкого круга задач, а зачастую становились единственным средством обеспечения и поддержки многообразной деятельности пограничных войск. В их числе было:

– обеспечение гарнизонов сборных боевых отрядов боеприпасами, продовольствием (прежде всего водой) и материально-техническими средствами;

– прикрытие с воздуха транспортных колонн мотоманевренных групп (ММГ) на маршруте;

– воздушная разведка;

– нанесение ракетно-бомбовых ударов по огненным точкам, базам и складам моджахедов;

– доставка и высадка десантно-штурмовых групп (ДШГ) при проведении операций;

– огневая поддержка с воздуха десантно-штурмовых групп (ДШГ) при ведении боевых действий;

– эвакуация убитых, раненых и больных;

– перехват караванов с оружием по данным разведки и свободная охота на них;

– выполнение заданий с использованием специальных радиотехнических средств.

Полеты на войну совершались днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях, в горной и пустынной местностях. Экипажам вертолетов Ми-8 иногда приходилось выполнять посадки с десантом на борту в горах на ограниченные площадки, подобранные с воздуха и находящиеся на высоте более 4000 м над уровнем моря. Кроме ночных вылетов на выполнение боевой задачи в составе пары бортов, бывали случаи, когда ночью в горах в условиях ограниченной видимости работали в одном строю до полутора десятков Ми-8.

Первой крупной операцией по очистке от вооруженных мятежников приграничной афганской полосы в северной части Бадахшана стала операция «Горы-80», проведенная в феврале – марте 1980 г. силами Хорогского, Московского и Пянджского погранотрядов. Пограничники при поддержке 30 БТР и БМП во взаимодействии с высадившимися тактическими десантами под прикрытием вертолетов очистили от моджахедов банды Абдуллы Вахоба ряд районов в кишлачной зоне полосой более 150 км и на глубину до 10 километров.

Высадку десанта и его боевое обеспечение осуществляли 11 вертолетов Ми-8. Именно в ходе этой операции вертолетчики погранвойск понесли первые потери. 23 февраля 1980 г. в момент высадки пограничного десанта один из вертолетов Ми-8 был обстрелян противником и подбит. Радиотелеграфист мотоманевренной группы рядовой А.Г. Малыгин, находившийся в нем, погиб¹². Были и другие потери.

¹¹ Взято в кавычки, так как считать местность в 1000–3000 м равниной никак нельзя.

В течение 1980 г. в результате серии операций («Весна-80», «Лето-80» и «Осень-80») в приграничных районах северного Бадахшана и провинции Тахар была освобождена значительная территория, что позволило афганским властям наконец создать здесь органы власти и какое-то подобие правоохранительных органов.

23 мая 1980 г. для прикрытия границы ДРА с Пакистаном и Китаем была проведена операция «Крыша». Пограничники от Мургабского отряда КВПО выставили гарнизоны на северо-востоке Афганистана (в его так называемом Гиндукушском «аппендиксе»), закрыв более 200 км афгано-пакистанской границы, перехватывая в дальнейшем караваны с оружием, боевиков и агентов мятежников, следовавших в Афганистан. В этой операции для десантирования пограничников и прикрытия выдвигавшейся наземной группы было задействовано более десятка вертолетов Ми-8 10-го оап. В первые дни десантирования и обустройства гарнизонов на точках экипажи вертолетов выполняли по 8–15 вылетов в день каждый, находясь в воздухе по 3–6 часов. Причем одна из вертолетных площадок («Гумбай») находилась на высоте 3900 м над уровнем моря, ненамного ниже находились и другие точки (такие как «Кипкут» или «Сархад»).

В целях обеспечения горючим авиагруппировки, сосредоточенной для проведения операции, как говорится, с нуля в течение суток неподалеку от вертолетной площадки был развернут полевой склад авиационного топлива. Тогда впервые пограничники использовали резиноканевые резервуары типа МР-25.

Вообще стоит отметить, что обеспечение топливом для авиагруппировки пограничников в течение всей войны было одним из узких мест (впрочем, как во всех советских авиачастях в Афганистане). Например, маршрут доставки топлива из г. Ош в Мургабский пограничный отряд проходил через горные перевалы, высота которых была: перевал Чайырчык – 2406 м; перевал Талдык – 3615 м; перевал Кызыл-Арт – 4280 м; перевал Акбайтал – 4655 м. Водителей, которые работали на этой трассе, можно смело называть «летчиками на колесах».

С сентября 1980 г. служба горючего КСАПО начала оборудовать пункты заправки авиатопливом уже на территории Афганистана – в Андхое и Меймене. Причем первоначально в Андхой топливо возили гражданские водители, а впоследствии – военнослужащие Керкинского пограничного отряда. В Меймене топливо доставляли вертолетами-танкерами Ми-6 Туркестанского военного округа (а позже к работе присоединились и пограничные Ми-26).

О Ми-26 стоит сказать отдельно. Именно в составе 23-го оап погранвойск этот вертолет прошел боевое крещение. Причем летчикам в зеленых погонах приходилось выполнять на нем практически невыполнимые задачи, как, например, полеты с грузом ночью.

Позже во всех воюющих пограничных отрядах были построены стационарные склады авиатоплива, а в Иоле, Хумлах и Кушке – полевые.

Подводя итоги, отметим, что всего за 1980–1981 гг. спецподразделения пограничных войск на территории ДРА провели десятки плановых и частных операций, сотни боевых рейдов и засад, которые способствовали стабилизации обстановки и укреплению органов власти в северных районах Афганистана. Самое непосредственное участие в боевых действиях принимали и экипажи пограничных вертолетов.

На подготовку и выполнение боевых задач авиации существенное влияние оказывал ряд факторов. Основными из них являлись: тактика действий, степень оснащенности и обученности бандформирований; боевой состав, возможности и очень часто – оперативное расположение нашей авиации.

В начале войны в основе тактики действий душманов лежали партизанские действия малочисленных групп, которые осуществляли внезапные короткие нападения на небольшие гарнизоны войск, колонны автомашин, слабоохраняемые административные и промышленные объекты. Это потребовало постоянной готовности авиационных групп к выполнению различных боевых задач и повышенной боевой готовности дежурных подразделений для срочной огневой поддержки с воздуха.

Что касается нападений на населенные пункты, то в этом случае моджахеды не стремились с ходу овладеть ими. Сначала они захватывали господствующие высоты, перекрывали подходы, создавали видимость окружения. Все это сопровождалось обстрелами с целью деморализации и прекращения сопротивления, иногда в течение нескольких часов и даже суток. В этом случае единственной надеждой оставались вертолеты. Это требовало налаживания надежной радиосвязи между землей и воздухом, умения производить целеуказание и наведение бортов для нанесения по противнику ракетно-бомбовых ударов, вызывало необходимость боевых вылетов ночью для работы по освещенной цели.

Поступление к моджахедам современных радиосредств, прослушивание наших переговоров, приобретение мятежниками опыта работы на авиационных частотах приводили иногда к запаздыванию десантов при блокировании бандформирований на их базах. От экипажей требовались дисциплина радиообмена, использование кодированных таблиц, слов и фраз, выдерживания режима молчания, маневр каналами, полет в «слепых» зонах. Ускоренно стали решаться задачи по радиоперехвату и пеленгованию радиостанций противника.

Серьезное влияние на подготовку и ведение боевых действий авиации оказывали способы проведения операций и задачи, решаемые авиацией в них. Как уже отмечалось, в начальный период боевых действий из-за малочисленности авиационных групп и отсутствия боевого опыта преимущественно проводились так называемые рейдовые операции. В их основу было положено выдвижение сводных боевых отрядов и мотоманевренных групп совместно с афганскими подразделениями своим ходом или на автобронетехнике с последующим развертыванием, блокированием и уничтожением противника.

Однако в 1982–1987 гг. основным видом боевых действий стала десантно-штурмовая операция, сущность которой заключалась в быстрой, внезапной и массовой высадке хорошо вооруженных и максимально облегченных десантно-штурмовых подразделений и групп захвата посадочных площадок по периметру района прикрытия (блокирования). Десантирование осуществлялось при сильной огневой поддержке боевых действий десантных подразделений с воздуха, с последующим наращиванием сил и средств на захваченных или вновь подобранных посадочных площадках. С занятием исходных рубежей (районов) производились поиск и уничтожение противника. Обычно такие операции долго и тщательно готовились, проводились смело, дерзко и в ограниченные сроки. Но не все и не всегда проходило так, как хотелось бы. Пограничники воевали с хорошо подготовленным противником. Поэтому случались и серьезные потери.

Таким примером может служить операция в Куфабском ущелье против отряда полевого командира Абдуллы Вахоба (150 штыков) 17 октября 1981 г. Несмотря на тщательную подготовку, внезапности достичь не удалось. Вертолеты сводного отряда попали под огонь моджахедов: первый вертолет десантировать пограничников не смог, а второй выбросил только троих, которые сразу погибли в перестрелке. Но больше всего досталось четвертой машине, в которой находился командир отряда капитан Богданов. Ми-8 старшего лейтенанта Скрипкина попал под огонь ДШК. В первые же минуты командир вертолета погиб. И хотя второму летчику удалось посадить машину и выбросить десант, но уже на земле вертолет загорелся, а затем взорвался.

Всего на начальном этапе десантировались 43 человека, которые попали под огонь дота, оборудованного под большим валуном. Пограничникам удалось забросать его гранатами. Бой длился 12 часов. Богданов, несмотря на контузию и ранение в руку, продолжал командовать десантом. Несколько раз прилетали вертолеты и сбрасывали боеприпасы. Только вечером смогли подобрать площадку для высадки второй очереди десанта. Победа далась дорогой ценой: погибло 19 пограничников, а еще около тридцати были ранены.

Несмотря на то что в первый период боевых действий (1980–1982 гг.) моджахеды были не столь хорошо организованы и вооружены, как в последующие годы, часто приходилось удивляться их дерзости и даже некоторому нахальству. Так, например, 13 декабря 1981 г.

летно-технический состав группировки вертолетов, стянутых в Пяндж для проведения плановой операции, был поднят среди ночи по тревоге. Оказалось, что в районе Дашти-Калы в засаду попала десантно-штурмовая группа, следовавшая колонной на БТР и БМП в район проведения спецоперации в ночное время с целью внезапно прибыть к месту назначения с утра пораньше. Однако моджахеды тоже не дремали и колонну подстерегли еще на марше. Завязался ночной бой.

Пограничники вызвали на подмогу авиацию. Первым вылетел к месту происшествия майор Ф.С. Шагалев в паре с вертолетом, на который были подвешены осветительные бомбы (САБ). Вскоре в районе ночной засады стало светло как днем – ведомый поочередно сбрасывал САБ с высоты 1000 м, и, пока они медленно снижались на парашютиках, ведущий энергично обрабатывал позиции духов бортовым вооружением с воздуха, а наземный десант давал им прикурить своими средствами. Моджахеды, не ожидавшие такого развития событий, сочли разумным ретироваться. Остальным экипажам вылетать уже не было необходимости. С нашей стороны обошлось без потерь. Колонна двинулась дальше в направлении Нанабада.

А утром, в соответствии с планом, началась спецоперация на участке между Дашти-Калой и Нанабадом. О степени интенсивности боевой работы пограничной авиации, например, в декабре 1981 г. в зоне ответственности Пянджского погранотряда можно составить некоторое представление по расходу боеприпасов только одним вертолетом в течение 10 дней. Экипажем этого вертолета было израсходовано: бомбы (ОФАБ-100, ОФАБ-250, САБ) – 30 штук, НУРСы (С-5КПБ) – 270 штук, патроны (12,7 мм) – 1590 штук, патроны к ПКС, РПК и АК – 930 штук. А всего в Пяндже на тот момент базировалось 12–15 вертолетов. И все они были, как говорится, при деле. Вылеты выполнялись для нанесения ударов по базам и складам боевиков, а также по другим выявленным целям в районах Калайе-Мамай, Дашти-Калы, Навабада, Рустака, Чахи-Аба и других точках.

Моджахеды уже тогда особо не стеснялись в выборе методов своей «борьбы за веру». Напряженной была обстановка на западном участке советско-афганской границы против участка Тахта-Базарского погранотряда. Боевики блокировали афганские пограничные посты, устраивали кровавый террор в кишлаках, а 5 июня 1980 г., переправившись через советскую реку Мургаб, напали на пограничный наряд, убив старшего пограннаряда ефрейтора А.И. Реку. В середине июня около шестисот афганских женщин, детей и стариков, спасаясь от бандитов, вынуждены были бежать на советскую территорию.

В 1981 г. среди бела дня неподалеку от Пянджского погранотряда боевики обстреляли нашу заставу через пограничную реку из кустов. Однако быстро были наказаны за это – не успели они даже покинуть свои позиции в кустах, как две пары вертолетов, дежуривших на аэродроме в Пяндже, застигли их на месте совершения «нехорошего деяния». Но со временем увеличивался и список потерь среди летного состава.

21 апреля 1981 г. экипаж капитана Г.П. Ткачева (Закавказский пограничный округ), выполняя боевую задачу в районе населенного пункта Бала-Мургаб (участок Тахта-Базарского погранотряда), был обстрелян моджахедами. Одна из пуль, выпущенная из кавалерийского карабина, попала в голову командиру экипажа, когда он выполнял визуальное наблюдение через боковой блистер. Летчик сразу же скончался. Старший летчик-штурман майор Ю.К. Аверченков на высоте 600 м сумел выровнять машину и направить ее в сторону границы. Спустя 10 минут после случившегося вертолет произвел посадку на своей территории¹³.

Начиная с января 1982 г. и примерно по январь 1987 г. обстановка в Афганистане заметно осложнилась. Вооруженные выступления против установившейся власти стали принимать все более массовый характер. Около 40 % уездов северных провинций ДРА оказались под контролем оппозиции. В связи с этим была значительно увеличена

¹³ Указом Президиума Верховного Совета СССР за мужество, проявленное при выполнении боевого задания, были награждены: капитан Ткачев Г.П. – орденом Красного Знамени (посмертно), майор Аверченко Ю.К. и капитан Усик Г.П. – орденами Красной Звезды.

группировка спецподразделений пограничных войск.

Так, только в составе Среднеазиатского пограничного округа были сформированы семь однотипных мотоманевренных групп (ММГ), которые в ходе серии операций «Долина-82» были введены в Афганистан и размещены в шести провинциальных центрах на севере страны. Тогда же впервые в пограничных войсках были созданы две десантно-штурмовые маневренные группы (ДШМГ). В эти годы в Афганистане проходило службу более 7,5 тысячи пограничников. КСАПО располагал уже 62 вертолетами и 6 самолетами.

Одной из наиболее сложных в тактическом отношении стала операция по вводу войск в северную часть провинций Тахар и Кундуз в январе – феврале 1982 г., проведенная силами шести ММГ и десантно-штурмовой маневренной группой на 78 БТР и БМП при поддержке двух пехотных батальонов 20-й афганской дивизии и частей советской 201-й мотострелковой дивизии.

Типичной для действий в крупных населенных пунктах явилась Ташкурганская операция в апреле 1982 г. В район Ташкурган были стянуты 16 боевых вооруженных отрядов оппозиции. Против них бросили 6 мотогрупп на 51 БМП и БТР, десантно-штурмовую маневренную группу Восточного погранокруга и 10 пехотных батальонов 18-й и 20-й афганских дивизий, советский мотострелковый батальон, артдивизион и батарею «Град» 201-й мотострелковой дивизии и 8 пограничных вертолетов. Опорные пункты мятежников, оказывающих ожесточенное сопротивление, подавлялись огнем минометов, гаубиц и реактивной артиллерии, широко применялись ракетно-бомбовые удары вертолетами.

С 2 по 18 мая 1982 г. в районе Куфабского ущелья была проведена «парадная» спецоперация. Ею непосредственно руководил начальник пограничных войск КГБ СССР генерал армии В.А. Матросов, прибывший для этой цели из Москвы в Московский погранотряд. На площадке местного аэропорта у пограничной заставы «Июль», откуда работала вертолетная группировка, присутствовал заместитель начальника ПВ генерал-лейтенант И.П. Вертелко. Личное участие в этой операции принимал и командующий авиацией пограничных войск генерал-майор Н.А. Рохлов. Для проведения спецоперации было задействовано более 15 вертолетов Ми-8 и Ми-24. Ракетно-бомбовые удары вертолетами и десантирование пограничных штурмовых групп осуществлялись в районах Даргака, Муштыва, Мадута, Сайдана, Карнива, Чашм-Дары, Навабада, Рogaка, Калай-Куфа, Сшари-Пула и других точек. А по позициям моджахедов возле Муштыва был нанесен массированный одновременный бомбовый удар девятью вертолетами, следовавшими в едином строю колонной звеньев, причем естественно, что колонну возглавлял генерал-майор Рохлов. Операция длилась 17 дней. Одним только бортом из этой группировки вертолетов за время проведения операции было израсходовано: бомб (ОФАБ-250, ОФАБ-100) – 40 штук, зажигательных баков (ЗАБ) – 2 штуки, НУРС (С-5КПБ) – 646 штук, патронов (12,7 мм) – 1845 штук, патронов (7,62 мм) – 500 штук; десантировано: 66 человек и 7850 кг груза.

В первых числах августа 1982 г. в районе города Имам-Сахиб проводилась операция по обезвреживанию группы «доктора» Шамса, имевшего влияние практически на всю провинцию Кундуз. В Имам-Сахибе в тот период дислоцировалась 7-я рота 56-й десантно-штурмовой бригады ОКСВ. Так что пограничникам часто приходилось взаимодействовать с десантниками при решении боевых задач.

В ее ходе пограничники впервые столкнулись с применением нового для себя оружия – ПЗРК. При очередном заходе на вражескую огневую позицию вертолет Ми-24, пилотируемый старшим лейтенантом Жерновым, был обстрелян не только из ДШК, но и ракетами. Одна из ракет настигла винтокрылую машину, которая загорелась. Потеряв маневренность, «крокодил» стал падать под непрерывным огнем моджахедов. Одна из крупнокалиберных очередей распорол пополам кабину вертолетчиков. Борттехник старший лейтенант Шимбаровский и бортмеханик сержант Живица получили ранения. Серьезные повреждения достались и гидросистеме. Вертолет перестал слушаться управления, падая на пригородные дома Имам-Сахиба. Неимоверными усилиями, буквально за считанные метры от земли, командиру экипажа все же удалось справиться с многотонной машиной. Кое-как она

плюхнулась в песок. Выскакивая из горящего вертолета, старший лейтенант Шимбаровский успел схватить автомат и пару магазинов к нему. Пришлось буквально волоком вытаскивать бортмеханика – тот находился в шоковом состоянии и самостоятельно передвигаться не мог.

В это самое время ведущий группы капитан Калиберда думал, как помочь попавшим в беду товарищам. Продолжая обрабатывать позиции моджахедов, он видел горящий Ми-24. Счет шел уже не на минуты, а на секунды. Командир решительно взял курс по направлению к подбитому вертолету и под шквалом огня сумел-таки посадить свой Ми-8. Смертельная опасность грозила вертолетчикам отовсюду. С одной стороны наседали возмущенные таким нахальством правоверные. С другой – вот-вот должен был взорваться боезапас подбитой машины. Лишь только экипаж Ми-24 разместился в салоне, рванули подвешенные на горящем борту бомбы. Чуть раньше произошел сход НАР. Через некоторое время вертолетчики благополучно приземлились в Пяндже на своем аэродроме. Впрочем, чтобы вскоре вновь вылететь на боевое задание. За тот случай генерал-лейтенант И.П. Вертелко лично представил оба экипажа к государственным наградам.

Самой показательной операцией по разгрому бандгруппировки в городе явилась Андхойская, проведенная в июле 1983 г. Андхой был превращен душманами в мощный оборонительный узел с укрепленными бронированными подземными сооружениями, подходы к которым были заминированы управляемыми фугасами. В ходе операции по ликвидации андхойской группировки противника пограничники впервые применили саперные группы, которые, очищая кварталы, блокировали и взрывали доты и другие подземные сооружения моджахедов.

Понеся большие потери в конце 1983 г., вооруженная оппозиция изменила тактику действий. Сохраняя свои силы, боевики стали уклоняться от прямых боестолкновений и активизировали контрреволюционное подполье, диверсионные и террористические акты. Основные силы ушли высоко в горы, где в труднодоступных районах создали сильно укрепленную оборону, совершая вылазки в северные районы страны и к границе СССР.

Пограничники получили задачу ликвидировать горные базы моджахедов. Одной из первых такого рода операций была Мармольская, проведенная в январе – феврале 1984 г. В ней участвовали 3 мотомангруппы, 4 десантно-штурмовые маневренные группы, 30 вертолетов, 9 афганских пехотных батальонов, 1 сводный артиллерийский дивизион 201-й мотострелковой дивизии и истребительный авиаполк ВВС.

Созданная группировка заняла исходное положение на афганской территории – в г. Мазари-Шарифе. Отсюда же осуществлялось управление операцией. Операция проводилась без войсковой разведки на основе оперативных данных.

В ходе боевых действий блокирование осуществлялось десятью одновременно высаженными десантами пограничников. Афганские подразделения, действуя в составе двух обходящих отрядов с востока и запада, блокировали Мармольскую впадину. На исходные позиции поисковые группы афганских военнослужащих забрасывались вертолетами и действовали под их огневом прикрытии. Широкомасштабным действиям войск предшествовала мощная артиллерийская и авиационная подготовка, в ходе которой надежно подавлялись огневые средства ПВО, подрывались минные поля и управляемые фугасы. Не выдержав натиска, мятежники покинули базу, оставив в пещерах огромное количество оружия и боеприпасов.

В марте – апреле 1985 г. была проведена еще одна Ташкурганская операция по разгрому горных баз. К операции привлекались 6 мотомангрупп, 3 десантно-штурмовые маневренные группы на 72 БМП и БТР, 28 пограничных вертолетов, 10 афганских батальонов 18-й и 20-й пехотных дивизий, 3 мотострелковых батальона, 1 артполк и 12 вертолетов 201-й мотострелковой дивизии.

С учетом тактики действий моджахедов (уход из-под ударов в период их блокирования) в этой операции блокирование и чистка местности осуществлялись одновременно с проведением крупномасштабных демонстрационных действий в стороне от направления главного удара. Противник был застигнут врасплох и разгромлен.

Впоследствии крупномасштабные операции методом одновременного или последовательного блокирования (прикрытия) нескольких районов, расположенных на значительном удалении друг от друга, применялись советскими пограничниками неоднократно. Основная роль в них принадлежала десантным подразделениям и пограничной авиации. Жаркое было время – и в прямом и переносном смысле.

К сожалению, война есть война. Бывали случаи, когда при ведении боевых действий наземные подразделения наших пограничников попадали под удар своей же авиации. В основном причиной таких случаев являлась плохая организация взаимодействия между землей и воздухом со стороны командиров (главная причина – отсутствие методики и, соответственно, кадров с умениями и навыками авианаводчиков), которые планировали операции в штабах и осуществляли непосредственное руководство подчиненными на поле боя, а также – элементарная недоученность всех категорий военнослужащих в вопросах опознавания (свой– чужой), способах наведения вертолетов на цель и давно морально устаревшие к тому времени средства радиосвязи.

В 1985 г. в ходе ряда операций спецподразделения советских погранвойск совместно с афганскими пограничниками приняли под охрану участок границы с Ираном в районе стыка трех границ, выставив здесь пограничные гарнизоны. Стокилометровый участок афгано-иранской границы был надежно закрыт для караванов с оружием и боеприпасами, следующих в Афганистан из Ирана. Главное, что тогда был перекрыт наркотрафик.

В апреле – мае 1986 г. подразделения КВПО совместно с отдельным мотострелковым полком провели крупную операцию в Ваардуджской долине, за пределами зоны действия погранвойск. В результате была освобождена от противника обширная территория и очищена дорога Бахарак – Хасрави. Выставленные гарнизоны обеспечили размещение афганских подразделений царандоя¹⁴ и МГБ ДРА в освобожденных районах провинции. Впрочем, и до 1986 г. пограничникам КВПО на своем участке ответственности скучать не приходилось.

С 1984 г. до вывода войск из Афганистана авиационная группа Восточного пограничного округа базировалась на афганской территории вблизи кишлака Гульхана уже постоянно.

Начиная с 1984 г. спецподразделения пограничных войск использовались в основном как войсковые формирования. Причем к этому моменту удалось достичь больших успехов в северных провинциях – после ряда серьезных поражений заметно ослабленная вооруженная оппозиция отказалась от прямых боестолкновений, отойдя в горные районы за пределы зоны ответственности пограничных войск.

Однако такое «идеальное» положение наблюдалось только на севере Афганистана, а в центральных и восточных провинциях партизанская война разворачивалась с новой силой. Причем из-за того, что руководство СССР упорно не хотело признавать, что в Афганистане ведется партизанская война, советские регулярные войска оказались неподготовленными к ней. Приобретение же опыта контрпартизанских действий сопровождалось ощутимыми неоправданными потерями.

Большие людские потери, материальные затраты и падение авторитета на мировой арене заставили советское правительство признать невозможность разрешения афганского конфликта военными средствами и обратиться к дипломатии. В конечном итоге Политбюро ЦК КПСС приняло решение о выводе ОКСВ в течение двух лет, и уже в середине осени 1986 г. Афганистан покинули шесть советских полков (8 тысяч человек) и 1300 единиц боевой техники.

Для пограничников это обернулось запретом с января 1987 г. участвовать в боевых операциях без разрешения Москвы. Такой запрет привел к тому, что к весне обстановка в зонах ответственности погранвойск значительно осложнилась. Мятежники, получив свободу

¹⁴ Ц а р а н д о й – вооруженные формирования министерства внутренних дел Демократической Республики Афганистан. Основные задачи царандоя: ведение борьбы с контрреволюцией; участие в проведении мероприятий по расширению и укреплению госвласти; обеспечение безопасности государственных и партийных органов; охрана важных объектов и учреждений.

передвижения, начали восстанавливать свои базы, восполнять потери, в основном за счет переброски вооруженных диверсионных и террористических групп из Пакистана. Эти действия привели к срыву национального примирения и к затяжке братоубийственной войны. Так называемый «главнокомандующий отрядами Исламского общества Афганистана» (ИОА) Ахмад-Шах Масуд объединил ряд соперничавших вооруженных формирований и провел несколько успешных наступательных операций, а также провокаций на границе. Так, в марте 1987 г. моджахеды обстреляли реактивными системами советский город Пяндж и совершили нападение на группу пограничников Московского погранотряда. В результате этих терактов погибли пограничники и мирные жители.

Для обеспечения безопасности советско-афганской границы и предотвращения бандитских действий были прикрыты с афганской территории советские города и населенные пункты Кушка, Термез, Пяндж, Московский, Хорог и ряд других, а также все мосты и переправы. Для этой цели были выделены специальные подразделения, заставы и погранотряды, усиленные личным составом, артиллерией, в том числе реактивной, и другой боевой техникой. Округ получил дополнительное количество вертолетов и самолетов.

Кроме того, для очистки приграничной с СССР зоны от наиболее активных мятежников погранвойска вынуждены были совместно с афганскими силами в 1987–1988 гг. вновь провести несколько операций. Например, 22 октября 1987 г. была сорвана попытка имамсахибской группировки повторно обстрелять советский город Пяндж.

17 января 1988 г. во время проведения спецоперации в зоне ответственности Пянджского погранотряда были сбиты два вертолета и один подбит. Тогда погибли: майор В.А. Карпов, капитан Н.П. Окомашенко, капитан П.С. Красовский и прапорщик Э.Ю. Чекмарев.

Как это произошло, вспоминает один из участников той операции: «Экипажи обоих бортов были сбиты и погибли при высадке Пянджской ДШМГ в районе кишлака Якатут в зоне ответственности Имам-Сахибской ММГ. В том бою был подбит еще один борт, но он сумел дотянуть до Пянджа. В январе 1988 г. готовилась операция в районе Дарката. Были определены уже даже номера площадок для высадки ДШМГ. Но тут поступили разведданные, что под Имам-Сахибом находится группа Рауфа (брат Латифа), с 12-зарядной БМ и партией оружия. Вечером 16 января силами эскадрильи, базирующейся в Пяндже и Московском, был нанесен ракетно-бомбовый удар по месту предполагаемого нахождения мятежников. С Имам-Сахиба работал «Град». Перед Пянджской ДШМГ была поставлена задача десантироваться в районе Якатута и провести проческу местности. Утром 17 января после «расчета» по бортам началась высадка ДШ. Первыми улетели 3 боевые группы (1, 2 и 3-я заставы) для захвата площадок. При высадке ребята попали под сильный огонь духов. Вертушки стали их прикрывать. В этот момент и был подбит первый борт. На вираже, в точке зависания, в него попал ПЗРК (как мне потом ребята рассказали). Я летел со второй партией. При подлете к площадке наша вертушка в лоб была обстреляна из ПЗРК. Выстрел прошел над несущим винтом. Летчики увидели момент выстрела и успели «провалиться» вниз. После того как высадись, мы начали продвижение по арыку в сторону дувалов, где засели духи. В этот момент был подбит второй экипаж. Летчики проходили над нами, когда в их вертушку попал ПЗРК. Борт накренился, задымил и упал от нас где-то на расстоянии метров пятьсот, ближе к площадке, где десантировались ребята со 2-й заставы. Они первыми и рванули к вертолету. Ребята попытались вытащить экипаж из вертушки, но вспыхнул керосин и... В общем – не смогли. Потом после боя выяснилось, что у Рауфа были «Стингеры» и инструкторы, прошедшие спецподготовку в Пакистане».

С 15 мая 1988 по 15 февраля 1989 г. спецподразделения погранвойск предприняли ряд крупномасштабных действий по обеспечению безопасности вывода из Афганистана частей 40-й армии. Выдвижение армейских колонн в зоне ответственности пограничных войск осуществлялось по двум маршрутам с пропуском их на границе: в Кушке и Термезе. Спецподразделения погранвойск выводились из ДРА в последнюю очередь – с 5 по 15 февраля 1989 г.

На первом этапе вывода ОКСВ (15 мая – 15 августа 1988 г.) с уходом 50 % советских войск вооруженным формированиям оппозиции удалось взять под контроль ряд районов ДРА (Файзабад, Шахри-Бузурга, Ханабад, Кундуз и др.), а в декабре 1988 г., объединившись в 5-тысячную группировку, провести крупную наступательную операцию и захватить город Талукан с огромными трофеями.

На втором этапе вывода войск (15 ноября 1988 – 15 февраля 1989 г.) борьба оппозиционеров за расширение сферы своего влияния значительно усилилась. Консолидировавшись вокруг ИОА, они свергли в ряде городов (Имам-Сахиб, Калабад и др.) законную власть. В связи с этим для усиления прикрытия советско-афганской границы в зоны ответственности Тахта-Базарского, Керкинского, Пянджского и Московского погранотрядов дополнительно были введены шесть мотомангрупп из Восточного, Забайкальского, Тихоокеанского и Дальневосточного пограничных округов. Погранотряды были усилены реактивными системами «Град». К концу 1988 г. пограничные войска имели самую крупную за время пребывания в ДРА универсальную группировку численностью более 11 тысяч человек, обладавшую большими оперативными и боевыми возможностями. Группировка располагалась в 66 гарнизонах на афганской территории и поддерживалась значительными силами погранподразделений и авиацией с советской территории.

Известные автору случаи потерь авиации (Список априори неполный из-за погранвойск в ходе войны в Афганистане, 1979–1989 гг. засекреченности документальных данных)

Дата	Тип в-та	Командир экипажа	в/ч приписки	Погибшие в экипаже	Место	Причина	Обстоятельства
23.02.1980	Ми-8	М-р Захаров	Мары	Нет, 1 чел. из состава десанта	Р-н Даргак	Неизвестна	Упал на дно ущелья Н=1000 м с десантом на борту
17.10.1981	Ми-8 №14	Ст. л-т Скрипкин Ю.М.	Мары	1 чел.	Куфайское ущелье к. Сайдан	Боевое повреждение, сгорел	При высадке десанта у к. Сайдан Н=2200 м засада. Непосредственно в момент высадки погибло 12 чел.

Дата	Тип в-та	Командир экипажа	в/ч приписки	Погибшие в экипаже	Место	Причина	Обстоятельства
21.04.1981		К-н Ткачев Г.П.	Тбилиси		Р-н Кушки	Воздействие с земли	Сбит при сопровождении колонны
10.07.1982	Ми-8	К-н Самароков	Чита	4 чел.	Пер. Банди-Малан восточнее Чахи-Аб	Боевое повреждение	При атаке позиции ДШК
30.10.1982	Ми-8Т	М-р Лазарев	Алма-Ата	3 чел.	Джавайское ущелье	Неизвестна	Н пл. ~ 1000 м при посадке на огр. площадку с грузом ~ 740 кг. Удар осн. колесами о край площадки, опрокидывание назад, разрушение в момент падения
24.01.1983	Ми-8	К-н Ключев С.П.	Мары	10 чел.	Сайфутдин (Мармоль)	Огонь с земли	При подходе к Мармолью для РБУ на Н = 3000 м
21.02.1983	Ми-8	К-н Базаров	Мары	4 чел.	Р-н 12-й погран-заставы Тахта-Базарского ПоГО	Столкновение с землей	Перед заходом солнца, на предельно малой высоте, ослепление или отвлечение внимания
23.10.1983	Ми-24	К-н Ерыкалин	Мары	4 чел.	Р-н Акчи (между Акчой и Шиберганом)	Причина не установлена	Н полета = 3000 м, охрана газопровода
01.01.1984	Ми-8	М-р Сургутанов	Камчатка	3 чел.	Р-н к. Окузбулак севернее Келифа	Причина не установлена	При перелете Термез-Керки. Возможно, перелет хребта (Н до 1100 м) на малой высоте, очень сильная болтанка в слое большой турбулентности, что в этом месте часто наблюдается, разрушение вертолета в воздухе или о землю. Упал на равнине недалеко от гор
31.05.1984	Ми-24	К-н Жирнов	Мары	Нет	Сары-Джуй южнее Рустака	Боевое повреждение	Хребет Н до 2400 м, Н пл. ~ 3000 м, прикрытые высадки десанта. Легчик-оператор ст. л-т Ляшко В. покинул вертолет по команде командира экипажа с парашютом
06.08.1984	Ми-8	К-н Капустин	Мары	3 чел.	Р-н Талукана	Боевое повреждение	Н = 800 м, Н полета = ПМВ, после взлета пошли над кишлаками
26.06.1985	Ми-8	М-р Киселев	Мары	Нет	Хребет Альбурс р-н Балха	Боевое повреждение	Н пл. ~ 1000 м малый остаток топлива, шли через блокированный район, ДШК экипаж видел, но ракеты не сошли

Дата	Тип в-та	Командир экипажа	в/ч приписки	Погибшие в экипаже	Место	Причина	Обстоятельства
26.06.1985	Ми-8	К-н Чурута	Мары	Нет	Хребет Альбурс р-н Балха	Боевое повреждение	Расстрелян при высадке десанта
27.06.1985	Ми-8	К-н Рускевич	Воркута	4 чел.	Хребет Альбурс р-н Балха	Боевое повреждение	Заходил на площадку за раненым через позицию ДШК
18.10.1985	Ми-26	М-р Помыткин	Душанбе	2 чел.	Р-н ПГТ Московский	Отсутствие контршайбы в путевом управлении вращения на посадке	Потеря управления при выполнении полета по маршруту Душанбе—Московский—Калат-Хулеб (Афганистан). Аварийная посадка с сильным ударом о землю
31.08.1986	Ми-8 МТ	К-н Грищенко С.	Душанбе		4 км от ПГТ Московский	Авария	Вылет с малым запасом топлива
02.09.1986	Ми-8		Душанбе	1 чел.	Чахи-Аб (?)	Боевое повреждение	Обстрелян при высадке десанта
19.09.1986	Ми-8	Кузин ?	Сахалин	1 чел.	Янгикала (?)	НВ отрубил балку в полет	Пытался уйти от столкновения с птицей (?) на малой высоте — пикированием, затем резко на кабрирование от земли
19.10.1986	Ми-24	М-р Артемов	Душанбе	3 чел.	Р-н Нанабад (?) (Пяндж)	Сбит ракетой	При выходе из атаки при открытии колонны ракета попала снизу, пытался уйти на свою территорию, взорвался в воздухе на малой высоте - 70—100 м
22.10.1987	Ми-8 МТ	П-к Федотов	Мары	1 чел.	Маршрут Шибирган (12 км?) — 8-я ПЗ-Керки (в р-не Джангали-Колон)	Предположительно попал под обстрел, сильная вибрация, снижение, на 25—30 м отрыв лопасти, падение	Предположительно отказ 2 двигателей
18.07.1988	Ми-24	К-н Каторгин	Мары	4 чел.	Р-н Зульфагара (?)		Сбит огнем с земли при обеспечении деятельности разведгруппы, взорвался при касании земли
17.01.1988	Ми-24	М-р Карпов	Душанбе	3 чел.	У к. Якатут в р-не Имам-Сахиба	Сбит из гранатомета	При высадке десанта сбит из гранатомета, загорелся, потерял управление и упал
17.01.1988	Ми-24		Воркута	2 чел.	У к. Якатут в р-не Имам-Сахиба	Сбит ПЗРК	При высадке десанта сбит ПЗРК, загорелся, потерял управление и упал

Дата	Тип в-та	Командир экипажа	в/ч приписки	Погибшие в экипаже	Место	Причина	Обстоятельства
19.01.1989	Ми-8 № 76	К-н Шарипов Ильгиз	Душанбе	5 чел.	Под Ханабодом (в р-не Тудукана)	Обстрелян с земли средствами ПВО	При выполнении разведывательного полета обстрелян с земли средствами ПВО и взорвался

На третьем этапе (в период примирения) пограничными войсками в ДРА было проведено более 50 операций и свыше 2500 рейдов, совершено около 1400 маршей, выставлено около 4000 засад. Нередко действия подразделений ОКСВ и Революционной организации трудящихся Афганистана (РОТА) обеспечивались высадкой десантных подразделений погранотрядов. Только с сентября 1988 по январь 1989 г. авиацией погранвойск было совершено более 1900 вылетов. И в этот так называемый период примирения в небе Афганистана безопаснее не стало. По-прежнему сбивались советские вертолеты и несли потери пограничники.

15 февраля 1989 г. – официальная дата вывода советских войск из Афганистана, однако для пограничников на афганской границе война продолжалась еще добрых полтора десятка лет.

За десять с лишним лет выполнения задач в Афганистане погибло 518 пограничников, около 12 500 человек получили ранения (в строй вернулись 93 %). Пленных и пропавших без вести – нет. Эти цифры в комментариях не нуждаются.

БОЕВОЙ ОПЫТ ОТДЕЛЬНЫХ ЧАСТЕЙ И ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ВВС СССР В ХОДЕ АФГАНСКОЙ ВОЙНЫ

При попытке написания истории отдельных авиачастей в составе ВВС 40-й армии любой исследователь сталкивается с большим количеством проблем, прежде всего с тем, что большинство ветеранов (а по понятным причинам архивы закрыты до сих пор) знают и могут рассказать только о своей смене. Свести вместе такие разрозненные сведения – задача не из легких и вряд ли доступна одному автору. Поэтому в этой главе я собрал сведения далеко не

о всех полках и эскадрильях. Более подробные изыскания – дело ближайшего будущего. Но думаю, даже такие данные могут быть полезны для понимания общей картины.

50-й отдельный смешанный авиаполк

Не покривим душой, если скажем, что нет другого такого полка, который бы знали практически все прошедшие афганский ад. Шутка ли, самолетами легендарного «полтинника» за всю войну было перевезено около 700 тысяч (!) человек. Именно в составе этого полка летали знаменитые «таблетки» – самолеты неотложной реанимационно-хирургической помощи Ан-26М «Спасатель» с красным крестом на борту. И приснопамятные «черные тюльпаны» – это тоже они.

И как результат – шесть Героев Советского Союза, девять награжденных орденом Ленина, 78 – орденом Красного Знамени, 1145 – орденом Красной Звезды, 1126 – орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР», 489 – медалью «За отвагу», 1221 – «За боевые заслуги».

Сформировали 50-й осап в рекордно короткие сроки – буквально за месяц командир 280-го отдельного вертолетного полка подполковник Борис Григорьевич Будников смог собрать воедино из переведенных из разных концов Союза летчиков войсковую часть «полевая почта 97978». Изначально полк создавался как трехэскадрильный: 1-я эскадрилья состояла из трех отрядов по четыре самолета Ан-12, Ан-26 и Ан-26РТ и две вертолетные эскадрильи – 2-я вз (шесть звеньев, 12 Ми-24В/Д) и 3-я вз (шесть звеньев, 12 Ми-8МТ) плюс управление и ТЭЧ полка.

Местом базирования стал аэропорт Кабула, а официальной датой формирования – 13 марта 1980 г.

Уже через месяц впервые в истории полка с Ми-8 был высажен тактический воздушный десант в районе населенного пункта Аудак.

В условиях набравшей обороты партизанской войны избежать потерь было нереально, и первую потерю 50-й осап понес 24 апреля 1980 г. Тогда в районе ущелья Вагждан в 45 км юго-западнее Кабула очередью ДШК был сбит Ми-24 старшего лейтенанта А. Корчагина. При попытке совершить вынужденную посадку вертолет завалился на бок и загорелся. Погибли командир вертолета и оператор лейтенант Т.К. Дацько, борттехнику Павлу Никитенко удалось спастись. Экипаж был из состава 288-го овп (Нивенское) и выполнял второй боевой вылет за этот день.

30 апреля 1980 г. полку было вручено Боевое знамя, и с того времени этот день ежегодно празднуется как День части.

Однако боевая работа продолжалась, и полк продолжал нести потери. Так, за первый (1980) год войны полк потерял восемь вертолетов (три сбиты огнем противника и пять разрушены при аварийных посадках). Всего же летчики полка выполнили 12 278 боевых вылета с налетом в 15 591 час. В результате боевых действий было уничтожено 32 огневые точки, 38 опорных пунктов мятежников, 21 склад, 4 ДШК, 41 штаб и крепость, а также более 1200 инсургентов.

В 1981 г. за плечами летчиков 50-го осап уже 18 684 боевых вылета и 33 поврежденных вертолета.

Очень тяжелым выдался третий год войны – 1982-й: 15 272 боевых вылета, потеряно 19 вертолетов и 14 человек личного состава.

Каждая потеря была очень тяжелой, однако самый большой удар был нанесен 8 мая, когда в сбитом вертолете погиб весь руководящий состав 3-й эскадрильи: командир эскадрильи майор Грудинкин, замполит капитан Садохин и штурман эскадрильи капитан Кузьминов.

А 7 октября 1982 г. после выхода из атаки в районе горы Катасанг был обстрелян из ЗГУ и взорвался в воздухе Ми-24Д капитана С. Спелова. Экипаж погиб, спасая высаженную группу десантников.

К 1983 г. в полку служили 355 человек: 175 офицеров, 81 прапорщик, 33 сержанта, 36 солдат. В том числе: 54 летчика, 27 штурманов, 45 летчиков-операторов, 51 борттехник и 77 человек инженерно-технического состава.

Не стало легче и в последующие два года (1984–1985). Именно в этот период советское командование намеревалось переломить ситуацию, пытаясь уничтожить организованное сопротивление моджахедов. И без летчиков пятидесятки не обходилась ни одна более или менее крупная операция. Тут и огневая поддержка и разведка (на Ан-3ОБ и Ан-26РР), обеспечение связи (Ан-26РТ), корректировка огня и многое-многое другое.

В 1985 г. моджахеды получили достаточное количество средств для борьбы с авиацией, в том числе и ПЗРК. Это не могло не сказаться в том числе и на потерях полка. Впервые за войну в этот год к восьми сбитым вертолетам добавились и два сбитых самолета.

Так, 11 марта 1985 г. в районе Панджшерского ущелья «Стингером» был сбит самолет-разведчик Ан-3ОБ (при попытке посадки на аэродром Баграм погибли капитан А. Горбачевский и старший лейтенант В. Иванов).

Летом того же года душманам удалось сбить два Ми-24 и два Ми-8, а также повредить двенадцать Ми-24 и десять Ми-8. Характерны, например, события 14 сентября, когда в ходе прикрытия вывоза раненых афганских солдат тяжелые повреждения получила двадцатьчетверка капитана Сергея Филипченкова. Несмотря на то что вертолет был буквально изрешечен (механики потом насчитали 132 (!) пробоины) и убит оператор старший лейтенант Миронов, летчик смог посадить практически неуправляемую машину на брюхо. Позже командир вертолета 2-й эскадрильи капитан Филипченков участвовал в 22 операциях и стал Героем Советского Союза. Не менее героическими были и будни 3-й эскадрильи: так, капитан Владимир Кучеренко на своем Ми-8МТ совершил 1400 (!) боевых вылетов и тоже стал Героем Советского Союза.

Осень того жаркого года была серьезно омрачена и еще одной потерей. 22 октября в районе Чарикара душманам удалось подстеречь самолет-ретранслятор Ан-26РТ старшего лейтенанта Е. Голубева. И снова экипаж погиб.

После столь зловещего дебюта «Стингеров» были предприняты ответные меры: летчики меняли высоты на маршрутах полетов и минимальную высоту выхода из атаки, стала практиковаться так называемая афганская посадка с крутой глиссады, почти пикируя на полосу. Именно после таких потерь в практику вошло прикрытие взлета и посадки транспортников боевыми вертолетами с обязательным отстрелом тепловых ловушек.

Однако и противник тоже не дремал, постоянно меняя тактику. И к сожалению, достаточно эффективно. В итоге уже 29 ноября 1986 г. на высоте 6400 м в 24 км от Кабула «Стингером» был сбит Ан-12БП. У экипажа капитана Хомутовского и 27 пассажиров не было никаких шансов – самолет взорвался в воздухе. А буквально через месяц (26 декабря) скорбный список потерь 2-й аз пополнил Ан-26РТ, сбитый на высоте более 8000 м двумя ракетами. В этом случае экипаж успел воспользоваться парашютами, но по неизвестной причине бортмеханик прапорщик Б. Бумажкин не прыгнул и погиб в сбитом самолете.

Поражение на таких больших высотах традиционно объясняется тем, что душманы забирались на вершины гор с кислородными приборами.

21 февраля 1986 г. полк понес и еще одну тяжелую потерю – погиб заместитель командира полка подполковник Иван Федорович Пиянзин. Вот что впоследствии вспоминал комэск Савченко: «45-летний замкомандира полка подполковник Иван Пиянзин мог отказаться идти в Афганистан (выслуга позволяла. – *Авт.*). А через месяц после своего дня рождения, 21 февраля, Иван Федорович был сбит. В тот трагический день он взлетел на Ми-24, чтобы произвести разведку местности вокруг аэродрома. Когда вертолет поднялся приблизительно на километровую высоту, со стороны дороги, проходившей рядом с командно-диспетчерским пунктом, был выпущен «Стингер». Ракета вошла под правый пилон вертолета и взорвалась. Летчик-оператор успел выпрыгнуть из машины, а командир погиб. Вы себе не можете представить, как больно терять боевых друзей. Ведь буквально за пару минут до его гибели я сидел с Иваном Федоровичем в классе, беседовал с ним – и вот

его уже нет...»

С 1986 г. 50-й осап стал четырехэскадрильным:

1-я аэ – транспортные самолеты Ан-12, Ан-26;

2-я аэ – самолеты специального назначения Ан-26РТ, Ан-3ОБ, Ан-26РР, Ан-26М;

3-я вэ – боевые вертолеты Ми-24Д, В, П;

4-я вэ – транспортно-боевые вертолеты Ми-8МТ, Ми-8Т, Ми-9ВКП.

Не снизился накал боевой работы и в 1987 г. И как результат, 26 202 боевых вылета, участие в операциях «Ущелье», «Весна», «Залп», «Энергия», «Центр», 14 потерянных вертолетов и 3 самолета. И – 23 погибших однополчанина...

Так, были сбиты, но остались живы экипажи капитанов Д. Яворского и С. Молчанова, майоров А. Коржавина и В. Воротникова. При высадке десанта сбит Ми-8МТ подполковника В. Зенкова – погибли шесть десантников и один член экипажа.

21 октября во время ночной посадки в Джелалабаде ракета настигла Ан-26 капитана Михаила Мельникова. Весь экипаж был минский и также был похоронен вместе на Чижовском кладбище. А ровно через два месяца двумя «Стингерами» был сбит Ан-26 командира 2-й эскадрильи майора Владимира Ковалева. Видимо, это была заранее спланированная акция, так как из Кабула в Баграм летчики доставили генерала Б. Громова и уже в сумерках вылетели за ранеными в Джелалабад. Майор Ковалев выполнил в афганском небе 180 вылетов и посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза (кстати, единственный летчик транспортной авиации, удостоенный такой чести за всю войну).

Последний военный год, как и последний бой, был самым трудным. Уже все прекрасно понимали, что войне конец, однако рядом ходит нелепая и уже никому не нужная смерть. Причем гибли не только в небе. Под конец года мятежники стали регулярно обстреливать аэродром реактивными снарядами. Так, 27 августа аэродром обстреливался в течение 3 часов 10 минут, и на летное поле упало 59 реактивных снарядов, а 1 сентября ракеты угодили в склад боеприпасов, превратив на несколько часов аэродром в сущий ад с рвущимися бомбами и разлетающимися во все стороны НУРами. Однако самым черным днем в истории полка стало не любимое летчиками 13-е число ноября 1988 г. После обеда, когда летчики 4-й эскадрильи собрались в модуле – ленкомнате у телевизора, туда прямым попаданием попала неуправляемая ракета мятежников. Всего пострадало 47 или 48 человек, одиннадцать погибло сразу, и один умер в госпитале.

Вообще стоит сказать, что, несмотря на все меры, полностью обезопасить места базирования советской авиации в Афганистане не удалось на протяжении всей войны.

27 августа в горах был сбит Ми-24В, экипаж которого попытался парашютировать, но из-за малой высоты парашюты не раскрылись. Забирать тела Анатолия Литвиненко и Александра Мошкова полетел сам командир полка полковник Александр Голованов. Душманы знали, что за погибшими прилетят обязательно, и организовали засаду по всем правилам. Под жесточайшим огнем Голованов смог забрать тела ребят и взлететь. Причем в упор по его вертолету был выпущен «Стингер», который ушел на раскаленную на солнце скалу.

В Афганистане Голованов совершил 344 боевых вылета на Ми-24 и Ми-8. Очень тяжело переживал потери. Так, 1 октября уже при подходе к аэродрому ракетой был сбит Ми-8МТ его ведомого капитана М. Хрипача (для него это был второй Афган, а был еще и Чернобыль, и 22 рентгена, полученные там, и 4 ордена), причем вертолет взорвался в воздухе. Голованов, сжав всю волю в кулак, снова поднялся в воздух и отомстил за ребят.

Вообще авиаторы-афганцы до сих пор с неподдельной теплотой вспоминают о нем. «Чистый и светлый, совестливый, мягкий человек с необыкновенной душой», – сказал о нем Александр Рущкой.

21 января 1988 г. в полку снова горе – сбит Ми-8МТВ начальника разведки полка майора Пискайкина. Экипаж и четверо пассажиров погибли мгновенно. 24 июля при посадке в Баграме упал самолет Ан-26 с командиром 1-й аэ майором Косьяненко. Экипаж погиб.

За год полк произвел 18 581 боевой вылет, перевез 64 221 человека, 480 раненых, 9971

тонну груза, потеряв 26 человек, один Ан-26, три Ми-8 и три Ми-24В. Серьезно были повреждены еще три самолета и девять вертолетов.

Долгожданный год вывода, 1989-й, начался для полка удачно. За январь экипажи полка выполнили 3128 боевых вылетов без потерь. Однако срок вывода переносили четыре раза из-за плохой погоды. Только 1 февраля в 20 часов 22 минуты «940-й» (позывной командира полка Александра Голованова) поднял свой Ми-24П с бортовым № 01 (заводской № 3532431723783) и повел его в сторону перевала Саланг. Однако тут случилось непоправимое – вертолет был сбит. Посмертно Голованов удостоен звания Героя Советского Союза, а его летчик-оператор Сергей Пешеходько – ордена Ленина.

Это были последние боевые потери полка в Афганской войне.

Основной эшелон 50-го осап вышел на аэродром Какайды только 7 февраля (1:30 ночи), а крайние экипажи – 13 февраля. Война для летчиков полка закончилась.

Подводя итоги, отметим, что за девять лет войны летчики «полтинника» совершили 120 944 боевых вылета (больше, чем в других частях), уничтожили 298 опорных пунктов, 160 огневых точек, 104 позиции ДШК, 75 складов с оружием и боеприпасами, около 3,5 тысячи мятежников, перевезли более 90 тысяч тонн грузов.

После войны полк был фактически расформирован и летчики разлетелись по всему Союзу. Только единицы прибыли под Минск, на аэродром Липки, где в мае 1989 г. на новой матчасти фактически снова был сформирован 50-й осап.

После развала Союза полк попал в состав ВВС Беларуси, и в 1994 г. на его базе в Мачулищах была сформирована 50-я база ВВС, которая через два года была переименована в 50-ю транспортную авиабазу.

979-й истребительный авиаполк

Одним из полков, летно-технический состав которого практически полностью прошел через горнило войны, стал 979-й иап, базировавшийся в Щучине (Белорусская ССР). Из летчиков полков были сформированы две смены. О первой из них и пойдет речь в этой статье.

В декабре 1985 г. в Щучин пришел приказ командующего 26-й воздушной армией о подготовке истребительной эскадрильи для ведения боевых действий в Афганистане. По существовавшей тогда практике командир полка полковник Н.И. Танкушин сформировал сводную группу, куда вошли лучшие летчики всех трех эскадрилий. Стоит также отметить, что на войну большинство летело на ступень ниже занимаемой должности. Таким образом, за короткое время были отобраны двадцать летчиков, которые составили усиленную эскадрилью (правда, с первой сменой улетело всего восемнадцать).

Уровень подготовки был очень значительный: так, в ДРА отправились семь командиров звеньев, два начальника штаба эскадрилий, два заместителя командира эскадрильи, начальник разведки полка, начальник парашютно-десантной службы полка и заместитель командира полка. Командиром сводной эскадрильи был назначен опытный летчик подполковник Анатолий Сергеевич Маливанов – заместитель командира 979-го иап по летной подготовке.

Согласно боевому приказу, для перелета в Афганистан были отобраны и доработаны и 14 самолетов полка:

12 МиГ-23МЛ и 2 спарки МиГ-23УБ. Интересно, что машины были исключительно из наличного состава 2-й и 3-й эскадрилий, так как самолеты 1-й эскадрильи являлись носителями ядерного оружия и поэтому перелету за пределы страны не подлежали.

19 мая 1986 г. начался перелет через всю страну шестнадцати летчиков первой смены. Конечной целью был аэродром Мары, куда щучинцы прибыли с двумя промежуточными посадками (на аэродромах Котельниково и Ситал-Чай). К тому времени в Средней Азии находились два летчика и технический состав смены, переброшенные 15 мая на борту транспортного Ил-76.

Около двух недель личный состав проходил акклиматизацию, совмещаемую с многочисленными учебными вылетами. Так, личный состав вдоволь попрактиковался в практических пусках ракет, что не всегда удавалось в полной мере реализовать в обычном режиме.

По мере готовности 31 мая 1986 г. щучинская эскадрилья из Маров в полном составе перелетела в Афганистан на аэродром Кандагар. Сразу по прибытии летчики совершили плановый облет района боевой работы.

Думаем, стоит отдельно остановиться на структуре истребительного компонента советской авиационной группировки в ДРА на тот момент. Итак, на весну 1986 г. в стране находился только один истребительный полк – 190-й иап, личный состав которого сменялся поэскадрильно. Так, эскадрилья 979-го иап сменила товарищей из 982-го иап (Вазияни, ЗакВО), при этом остальные две эскадрильи полка базировались на аэродроме Баграм (кстати, там же была и ТЭЧ).

Серьезным отличием Кандагара от Баграма и Кабула, куда топливо доставлялось трубопроводами, был тот факт, что полеты авиации с Кандагара зависели от регулярности поставок «наливниками» – бензовозами.

Уже в Афганистане произошли и некоторые кадровые перестановки – старшим группы был назначен подполковник Николай Иванович Федоров, находившийся в стране уже полгода и имевший богатый боевой опыт (к концу года его сменил подполковник А.С. Маливанов, а командиром эскадрильи стал майор Н.М. Кузьяк).

Первый боевой вылет щучинцы совершили 4 июня 1986 г. в смешанном составе. На плановый бомбово-штурмовой удар по целям недалеко от аэродрома подняли два звена: одно – полностью из летчиков вазиянской эскадрильи и одно – от щучинской.

Однако первый вылет не обошелся без происшествия. После сброса бомб в момент отстрела тепловых ловушек на самолете Н.И. Федорова возник пожар двигателя. Летчик выключил двигатель и, после того как исчез дымный след, выполнил запуск двигателя, но дым пошел с новой силой. Тем не менее подполковник Федоров смог мастерски посадить горящий самолет, потушенный на земле силами техсостава. Причину пожара установить не удалось, так как хвостовая часть машины слишком сильно пострадала. Здесь надо отметить, что злключения борта № 53 на этом не закончились. В течение следующих двух месяцев самолет был восстановлен в полевых условиях силами эскадрильи, облетан и подготовлен к полетам в качестве запасного.

Таким образом, с начала июня началась боевая работа. Летчики первой смены обычно совершали два-три боевых вылета в день, иногда больше. Обычный порядок – звено, реже парами.

Основной работой летчиков эскадрильи стали прежде всего бомбово-штурмовые удары по целям на земле, хотя приходилось летать и на воздушную разведку, а также прикрытие границы с Пакистаном. В силу достаточно высокого уровня подготовки летного состава иногда летали в смешанных парах (на воздушную разведку, вылеты из дежурного звена). Полеты на БШУ обычно выполнялись исключительно в слетанных парах.

Благодаря отработанной на тот момент тактике применения истребителей-бомбардировщиков противодействие с земли были минимальным, хотя летчиками неоднократно отмечались пуски ПЗРК «Стингер».

Что касается вылетов на разведку, то правильнее их было бы назвать вылетами на «свободную охоту», так как редко когда летчики возвращались с полным боекомплектом – ведь именно через пустыню Регистан шли все основные караванные пути доставки моджахедам оружия и боеприпасов и целей для атаки всегда хватало.

В обязательном порядке для дежурства по системе ПВО каждый день выделялась четверка МиГ-23МЛ. Необходимость в этом была, так как рядом находилась пакистанская авиабаза Кветта, где базировались F-16. Хотя встреч в воздухе летчики смены не отмечали, тем не менее на экранах РЛС противника фиксировали постоянно.

Практически два месяца напряженных боевых вылетов прошли без особых инцидентов,

и только 4 августа 1986 г. отмечено серьезным инцидентом. В тот день звено управления выполняло боевые вылеты на БШУ. После второго вылета у замполита эскадрильи капитана С.И. Бутеску произошел технический отказ одной из систем, и в третий боевой полет он пошел на запасной машине (это был все тот же злосчастный восстановленный борт № 53). Удар советские летчики наносили в районе населенного пункта Калат в горном ущелье в 120 км от аэродрома. После сброса бомб летчик выполнил первый отстрел тепловых ловушек и почувствовал удар по фюзеляжу самолета. Посмотрев в перископ фонаря кабины, Бутеску увидел огромный хвост огня, примерно в два раза длиннее фюзеляжа самолета. Согласно инструкции, он убрал РУД на малый газ, доложил командиру о пожаре и вышел из боевого порядка. До аэродрома тянул на минимально возможных оборотах и выключил двигатель на подходе к посадочной полосе.

Все прошло благополучно, и на этот раз причину пожара удалось установить – отсутствовал обратный клапан в подфюзеляжном топливном пилоне (списали на заводской дефект). А тепловые ловушки устанавливались как раз в этом пилоне. Стоит сказать, что в дальнейшем самолет был восстановлен и успешно летал. За грамотные и решительные действия по спасению самолета С.И. Бутеску был представлен к награждению орденом Красной Звезды.

Весь осенне-зимний период 1986/87 г. прошел для летчиков полка относительно спокойно. Единственным серьезным потрясением стал обстрел аэродрома в ночь с 27 на 28 января 1987 г. За час (примерно с 01:00 до 02:00) аэродрому был нанесен серьезный урон. Что касается территории жилого городка, то там упала только одна мина и та примерно в 20 м от жилого модуля.

Особенно досталось дежурному звену, которое располагалось на открытой площадке. Несколько самолетов были повреждены осколками, в том числе и многострадальный МиГ-23МЛ с бортовым № 53. Кроме того, была разбита кабина машины АПА-5, а на складах ГСМ возник серьезный пожар.

После ночного обстрела были приняты меры по обеспечению безопасности военнослужащих и сохранению военной техники. В течение двух дней было выкопано и оборудовано бомбоубежище для дежурного звена, а также насыпаны обвалования для самолетов в дежурном звене.

Начало марта 1987 г. было отмечено столкновением сразу двух истребителей. На взлете пары из-за отказа механизма разворота переднего колеса самолет ведущего повело на самолет ведомого. В итоге ведомый въехал под крыло ведущего, причем при ударе был деформирован фонарь кабины. Взлет был прекращен, летчик ведомой машины получил травму шеи и до конца командировки больше не летал. Как и в предыдущих случаях, обе машины позже были восстановлены, и в мае 1987 г. летчики Н. Кузьяк и М. Ратс перегнали их на аэродром Мары. Тут в это время проходила подготовку к боевым действиям в ДРА вторая смена 979-го иап. Именно им передали восстановленные самолеты, взамен получив полностью исправные.

Интересно, что пребывание смены в Афганистане отмечено и одной воздушной победой – в конце февраля 1987 г. капитан А. Новиков по наведению с КП ночью сбил над пустыней Регистан транспортный вертолет «Чинук» иранских ВВС. После подтверждения воздушной победы летчик был представлен к награждению орденом Красной Звезды.

Досаждал летчикам и огонь с земли. Так, во время апрельской операции по зачистке кандагарской «зеленки» был обстрелян один из самолетов. Капитан Ионкин на самолете с бортовым № 31 наносил удар последним из шестерки, поэтому моджахеды уже пришли в себя и открыли огонь из зенитной горной установки (ЗГУ). На выходе из пикирования примерно на высоте 1500 м снаряд попал в металлическую часть фонаря кабины над головой летчика и взорвался. В результате осколки вошли в заголовник кресла и частично в спину летчика. Кроме того, на спину полетел поток мелких осколков оргстекла фонаря. От неминуемой смерти летчика спас ЗШ и то, что во время вывода из пикирования летчик смотрел на самолет ведущего и его голова не находилась в районе заголовника. Капитан

Ионкин вернулся на аэродром весь залитый кровью. Однако, несмотря на это, раны оказались неглубокими и в госпиталь его не отправили, просто продезинфицировали на месте.

27 мая 1987 г. в ДРА прибыла вторая смена 979-го иап. Как это было принято, некоторое время в Кандагаре проживали сразу две смены полка, что вызвало определенные бытовые неудобства.

5 июня большая часть личного состава первой смены 979-го иап под командованием комэска Н.М. Кузяка вернулась в Советский Союз, оставив свои самолеты второй смене. Из Кандагара на борту Ил-76 они прибыли в Ташкент, где военнослужащие прошли таможенную проверку, а потом оттуда этим же самолетом отправились в Щучин.

При этом улетели не все – одно звено первой сводной эскадрильи под командованием подполковника А.С. Маливанова до 10 июня 1987 г. оставалось в Кандагаре для передачи боевого опыта.

Фактически именно эту дату можно назвать датой окончания первой командировки 979-го иап. Общие цифры вылетов на сегодняшний день назвать невозможно, однако с полной уверенностью можно сказать только одно – за год боев потерь в людях и самолетах не было.

263-я отдельная разведывательная авиаэскадрилья

С расширением масштабов боевых действий остро встала необходимость создания специализированной разведывательной части, которой стала в апреле 1980 г. 263-я отдельная авиационная эскадрилья тактической разведки ВВС 40-й армии (номер в/ч 92199).

Комплектование личным составом происходило сменами из разведывательных полков внутренних округов (как правило, в Афганистане летчики находились около года). В большинстве случаев состав смены был смешанным – эскадрильи от конкретных полков доукомплектовывались летчиками других полков. Всего за Афганскую войну через 263-ю ораэ прошло десять смен.

Фактически пятая смена для 263-й оаэтр началась весной 1983 г., когда в авиагарнизон Щучина прилетел командующий ВВС Белорусского ВО генерал-лейтенант В. Буланкин. После недолгого собрания летно-техническому составу было объявлено о командировке «за речку». Вопрос о добровольности был риторическим – отказ означал бы конец карьеры кадрового военного. Поэтому все как один согласились «отправиться добровольцами оказывать интернациональную помощь дружественному афганскому народу». Уже на следующий день летчики приступили к интенсивным тренировкам и полетам для подготовки к участию в боевых действиях. Это было немаловажно, так как было известно, что война в Афганистане разгорается нешуточная и советская авиация несет ощутимые потери.

15 июля 1983 г. личный состав вылетел самолетом Ил-76МД на аэродром Кокайты в Узбекской ССР. Здесь военнослужащие провели несколько дней – акклиматизировались, получая общий инструктаж и прививки от экзотических болезней. Вскоре из Кабула за военнослужащими прилетел самолет Ан-12, который и доставил их в Демократическую Республику Афганистан. Предшественники 10-го орап – летчики 293-го орап и 799-го орап – за свою смену потеряли четырех летчиков и четыре самолета, что, конечно, не вызывало оптимизма у только прибывших летчиков.

Несколько дней вновь прибывшим летчикам пришлось прожить в одних казармах вместе с предыдущей сменой разведчиков – они передавали свои дела и технику. Но очень скоро ветераны улетели к месту постоянной дислокации, оставив сменщикам 14 самолетов-разведчиков МиГ-21Р (которые за свое треугольное крыло получили прозвище «балалайки») и 3 самолета МиГ-21УС. В Кабуле для ввода в строй новичков остались два летчика. Под их чутким руководством каждый из летчиков новой смены совершил несколько полетов на спарке.

После серии ознакомительных полетов летчики приступили к боевой работе.

Особенностью стал тот факт, что, кроме ведения разведки, на эскадрилью возложили и задачи, которые в Союзе не ставили разведывательным полкам. Так, разведчики широко использовались во время ночных ударов – для освещения района штурмовки осветительными бомбами САБ-100 и САБ-250, участвовали в поиске и уничтожении караванов с оружием, также по ночам. Еще одной несвойственной функцией стала «свободная охота» – самостоятельный поиск и уничтожение противника.

При этом стоит отметить, что летчику в кабине «балалайки» приходилось крутиться, что называется, как белке в колесе: карта, курс, время, скорость, высота, маршрут, местность за бортом... А ведь нужно еще обнаружить, распознать, нанести на карту и передать координаты и время обнаружения цели, а затем правильно построить заход на нее и сфотографировать. И при этом не быть сбитым зенитными средствами противника. А в случае необходимости – еще и поразить и наземную цель.

Обычно самолеты 263-й ораз были вооружены следующим образом: фотоконтейнер под фюзеляжем, а под крыльями – два подвесных топливных бака (ПТБ) по 490 литров топлива каждый и две авиабомбы – по 100 кг (крайне редко), 250 кг (чаще всего) или 500 кг. Еще одним вариантом вооружения были два подвесных бака и две РБК-250–275 или два – четыре НАР С-24.

Вместо бомб иногда (очень редко) подвешивались блоки УБ-16 или УБ-32. Специалистами технической службы эскадрильи четыре самолета были доработаны: вместо топливных баков самолеты могли нести две дополнительные авиабомбы.

Отметим также, что на МиГ-21Р использовались контейнеры двух видов: контейнер «Д» использовался для фотосъемки, для чего там стояли два фотоаппарата – для плановой и перспективной фотосъемки, а контейнеры типа «Р» – для радиотехнической разведки на глубину до 400 км.

Последние использовались для вскрытия системы ПВО Пакистана – в типичном вылете самолет с контейнером «Р» летел вдоль границы, а аппаратура засекала и записывала все радиосигналы с сопредельной стороны. Секретность была такая, что собранная таким способом информация не обрабатывалась специалистами 263-й ораз на месте, а запечатанные контейнеры отсылались прямо в Москву.

Сначала бомбовые удары совершали только опытные летчики, а менее опытные летали на разведку. Но опыт пришел довольно быстро, так как летали очень много (обычно по три летные смены в день, а иногда и больше). 17 ноября 1983 г. вторая эскадрилья 10-го орап сбросила свою 2000-ю бомбу, а 5 января 1984 г. капитан В. Михно сбросил 3000-ю бомбу.

Каждый вылет летчиков сопровождался большим риском, хотя в тот момент основным зенитным оружием «борцов за веру» были крупнокалиберные пулеметы ДШК, поразить из которого сверхзвуковой «свисток» было проблематично. ПЗРК в тот момент были штучным товаром и применялись крайне редко.

Тем не менее из воспоминаний летчиков того периода удалось выудить два случая поражения МиГов огнем с земли. В ноябре 1983 г. заместитель командира эскадрильи Владимир Киселев на самолете МиГ-21Р (бортовой номер 22) во время проведения фотоконтроля результатов бомбового удара звена был обстрелян из ДШК. Пули пробили форсажную камеру и трубы. Тяга двигателя упала, но летчик смог долететь до аэродрома и безаварийно посадить самолет. После этого командование эскадрильи приняло решение изменить тактику применения самолетов. Фотоконтроль стали проводить одновременно с нанесением бомбовых ударов.

Дату еще одного случая установить не удалось. Из воспоминаний лётно-технического состава известно, что во время очередного вылета по маршруту Кабул – Газни из ДШК была обстреляна пара самолетов летчиков Шевченко и Ковтонюка. Пули попали в самолет Юрия Ковтонюка и пробили гидросистему. Из-за этого полностью раскрылась форсажная камера и, соответственно, существенно упала скорость самолета. Но и на этот раз все окончилось удачно – на небольшой скорости в сопровождении ведущего летчик благополучно дотянул до Кабула и посадил самолет.

Смена 263-й ораз не пробыла в Афганистане запланированного срока – в Союзе было принято решение о смене типа разведывательного самолета на Су-17Р, и летчики покинули Афганистан на три месяца раньше. Таким образом, смена длилась всего 8 месяцев и 12 дней.

29 марта 1984 г. летчики перегнали самолеты МиГ-21Р и МиГ-21УС из Кабула на аэродром Карши. С этого аэродрома на войну отправилась очередная смена на Су-17МЗР, к тому же 263-я ораз сменила место дислокации и до конца войны базировалась на аэродроме Баграм.

206-й штурмовой авиаполк

Сразу после достаточно успешных боевых испытаний нового на тот момент штурмовика Су-25 в период с апреля по июнь 1980 г. в ДРА по программе под кодовым наименованием «Ромб» в Союзе началось формирование штурмовых авиаполков. Таким образом, спустя четверть века после упразднения возродился отдельный род фронтовой авиации – штурмовая авиация.

Первой частью на Су-25 стал сформированный в феврале 1981 г. на аэродроме Ситал-Чай (ЗакВО) 80-й отдельный штурмовой авиационный полк. На основании положительного заключения о боевой эффективности штурмовиков в ходе испытаний в «особых условиях» и крайней заинтересованности сухопутных войск и командования 40-й армии в дальнейшем использовании Су-25 в ДРА руководством Министерства обороны была поставлена задача – на базе полка сформировать отдельную штурмовую эскадрилью для работы в ДРА.

Таким образом, первые двенадцать поставленных в полк штурмовиков в апреле – мае 1981 г. вошли в состав эскадрильи, получившие действительный номер 200. После интенсивной подготовки в июле 1981 г. 200-я ошэ перебазировалась в Афганистан на аэродром Шинданд, где приступает к выполнению операции «Экзамен», ставшей, по существу, неофициальным войсковым испытанием самолета.

Масштабы войны в Афганистане росли буквально на глазах, и к 1984 г. боевые действия против бандформирований развернулись на территории всей страны. Требовалось усиление авиационной группировки, в том числе и ее штурмовой части, и на основании Директивы ГШ ВВС от 5 ноября 1984 г. на аэродроме Баграм был сформирован 378-й отдельный штурмовой авиационный полк под командованием полковника А.В. Бакушева. На укомплектование полка придавался личный состав и техника 200-й ошэ с дислокацией на Баграм, управление полка и одна эскадрилья 80-го ошэп.

В Союзе в это время полным ходом шло формирование штурмовых полков. Второй частью на Су-25 стал 90-й ошэп из Арциза (ОдВО), переданный из ПВО в ВВС и переучившийся в 1983 г. с Су-15 на Су-25, практически сразу после освоения нового типа задействованный в выполнении «интернационального долга». В Прикарпатском ВО формируется 368-й ошэп (Калинов), в Приморье – 187-й ошэп (Черниговка), на западных границах Союза, в Белорусском ВО, – полки в Кобрине и Пружанах.

В августе 1985 г. на аэродроме Пружаны-Западные (военный городок Засимовичи) в соответствии с директивой министра обороны СССР от 10 января 1985 г. началось формирование 206-го отдельного штурмового полка. Это был второй штурмовой полк, сформированный в Пружанах. Первым был 357-й ошэп, созданный в октябре 1984 г. и осенью 1985 г. перебазированный в ГСВГ на аэродром Брандис (16-я воздушная армия). 206-й ошэп формировался также с целью уйти дальше в Европу – Чехословакию, Венгрию. Однако обстановка в Европе стала меняться (все прекрасно помнят времена «гласности» и «перестройки») и полк остался, что называется, «дома».

Первым командиром части стал подполковник Николай Иванович Азаров. По штату 15/16-му полку полагалось иметь 3 эскадрильи, 40 боевых и 6 учебно-боевых самолетов, 219 офицеров, 78 прапорщиков, 104 солдата и 9 сержантов, 26 сверхсрочников и 3 служащих. Но как водится, на первых порах техники и людей не хватало.

В целом основу летного и инженерно-технического состава полка составили лучшие

специалисты, направленные на формирование из частей истребительной и истребительно-бомбардировочной авиации БелВО. Управление полка и эскадрилий, командиры звеньев – в основном это были летчики 1-го и, за редким исключением, 2-го классов, пришедшие на Су-25 с различных типов самолетов – МиГ-21бис, МиГ-23, Су-7.

Первая техника – шесть чешских учебных Л-39 «Альбатрос» и пять боевых Су-25 – поступили в полк только 4 ноября 1985 г.

В конце ноября на пополнение прибыла целая группа (24 человека) выпускников Борисоглебского ВВАУЛ. Переучивание проходили в Липецке на базе 4-го ЦБП и ПЛС. Обучение было теоретическое, курс, по воспоминаниям ветеранов, очень хороший. Практически самолет осваивали уже дома, в Пружанах. Переучивание особых сюрпризов не принесло. По отзывам летного состава, Су-25 для подготовленного летчика не представлял труд-

ности. Самолет был простым в плане захода на посадку, построении расчета и самой посадки. Единственная трудность – это руление, взлет и пробег при посадке – на машине очень узкая колея и большая база. Дело в том, что рулить на Су-25 можно только со включенным МРК (механизмом разворота колеса). А на всех предыдущих самолетах МРК использовался на рулении, но перед взлетом выключался, и колесо удерживалось по оси только демпфером. На Су-25 даже при оторванном носовом колесе, при даче педали колесо разворачивалось. При посадке, если педали не находятся в нейтральном положении (посадка со скольжением), при касании возникает разворачивающий момент. При разбеге при неверной дозировке педалей происходило раскачивание самолета, вследствие чего можно было задеть законцовкой бетонки.

В Пружанах благодаря высокому уровню профессиональной подготовки летчиков старшего звена обошлось без эксцессов. Больше всего нареканий летного состава вызывали негерметичная кабина и отсутствие САУ – предполагалось, что при работе в прифронтовой зоне на большие высоты забираться не придется и для работы в свойственных самолету непосредственной поддержки войск режима система автоматического управления – излишество. К 1 декабря 1985 г. полк был полностью укомплектован личным составом согласно штатам – этот день и считается с тех пор Днем части.

19 декабря 1985 г. под руководством подполковника Азарова состоялись первые полеты. Открывая их, в небо поднялись заместитель командира полка А. Воронин и старший летчик-инспектор отдела боевой подготовки ВВС БВО полковник В. Сычев. В 1986 г. полк активно осваивал штурмовики Су-25. Самолетов по-прежнему не хватало, за год к первой пятёрке добавилось еще всего лишь семнадцать. Спарок пока еще не было, после Л-39 вылетали сразу же на боевом. Несмотря на это, за год полк налетал 2555 часов, на новый самолет были переучены 49 летчиков, одиннадцать из которых были подготовлены в полном объеме согласно КБП ИБА и ША. Все 24 молодых пилота самостоятельно вылетели на Су-25 и начали полеты на боевое применение. Лучшей по итогам 1986 г. была признана 2-я эскадрилья. Главной опорой командира полка были авиаторы, уже имевшие опыт боевой работы в Афганистане: подполковники А. Ховрин, В. Якушин, А. Крамаревский, майор В. Бондаренко, капитаны В. Повесма, И. Маловичко, А. Рогачев, старший лейтенант А. Мельников. Все знали, что скоро наступит и их черед лететь в Афганистан, поэтому к боевой учебе относились очень серьезно.

А к тому времени обстановка в ДРА была довольно сложной. Во время визита в США в декабре 1987 г. М.С. Горбачев заявил о принятии политического решения о выводе советских войск из Афганистана. Вскоре в Женеве за стол переговоров сели делегации СССР, США, Афганистана и Пакистана с целью выработки политического решения афганской проблемы. 14 апреля 1988 г. были подписаны основополагающие документы по вопросам регулирования политической обстановки вокруг Афганистана. Согласно этим договоренностям, которые вступали в силу 15 мая 1988 г., советские войска должны покинуть территорию Афганистана.

США и Пакистан обязались полностью прекратить финансирование афганских

мятежников. Советский Союз начал выполнять взятые на себя обязательства, и уже к 15 августа 1988 г. была выведена половина Ограниченного контингента. Для вывода были определены направления: на западе – Кандагар – Шинданд – Кушка, на востоке – объединявшиеся в Кабуле маршруты из Газни, Гардеза и Желалабада, далее через перевал Саланг в Пули-Хумри и Термез.

Летом 1988 г. советские войска были выведены из таких гарнизонов, как Желалабад, Газни, Гардез, Кандагар, Лашкаргах, Файзабад и Кундуз. Вместе с тем боевые действия против отрядов оппозиции не прекращались...

Осенью 1988 г. истек срок командировки черниговцев, и, хотя времени уже почти не оставалось (на носу был окончательный вывод войск), требовалось сформировать замену. Основная тяжесть боевой работы штурмовой авиации ВВС 40-й армии в силу известных причин легла на авиаторов из Ситал-Чая, Арциза и Калинова. Из других полков, успевших освоить новый тип и более или менее сносно боевое применение, во всех ВВС Союза оставалась лишь пара ошапов из БелВО. 206-й из Пружан формировался на год раньше кобринского 397-го, и посему выбор пал на него...

Директива о предстоящей отправке в ДРА пришла за где-то за полгода до назначенной даты. Вплотную подготовкой 206-й ошап занялся в январе 1988 г., готовили управление полка, 1-й и 2-й эскадрильи, ТЭЧ. Летали по четыре летные смены в неделю: учились работать звеном, восьмеркой, эскадрильей, основательно «утюжили» Ружанский полигон, тренировались взлетать по крутой спирали и садиться «колом».

1 июля 1988 г. командующий 26-й ВА БелВО генерал-майор авиации Сергей Седов вручил 206-му ошап Боевое знамя, а уже 29 сентября управление, 1-я и 2-я аз полка, ТЭЧ полка во главе с командиром подполковником Николаем Азаровым согласно директиве Главного штаба ВВС от 16 июля 1988 г. № 123/3/01800 убыли в распоряжение командующего ВВС 40-й армии в Афганистане.

Первая остановка – в г. Чирчик, в 1038-м центре боевой подготовки ТуркВО. Подготовкой к Афгану в центре занималась 372-я отдельная инструкторская штурмовая эскадрилья. Учеба длилась месяц – на полигоне Чирчик-Горный отрабатывали крутую глиссаду, атаки с большими углами, боевое применение.

22 октября началось перебазирование подразделений 206-го ошап в Республику Афганистан. 29 октября 1-я и 2-я аз на Ил-76 перелетели на аэродром Баграм и вошли в состав 378-го ошап. Их усилили двадцатью экипажами Су-25, прибывшими из 90-го ошап (аэродром Арциз). Третья эскадрилья 378-го ошап базировалась на аэродроме Шинданд и состояла из летчиков, инженеров и техников 368-го ошап (аэродром Калинов, ПрикВО). 378-й ошап, который возглавил подполковник Азаров, имел полуторный комплект летно-технического состава, что позволило вести боевые действия с очень высокой интенсивностью.

Технику приняли местную, 378-го полка. Следует отметить, что Су-25 находились в ДРА на постоянной основе и заменялись по мере износа, выработки ресурса и потерь. Отработавшие ресурс самолеты (в среднем хватало на год-полтора работы в ДРА) перегонялись на АРЗ в Союз. На их место пригоняли новые машины из Тбилиси. После прохождения капитально-восстановительного ремонта самолеты обратно не возвращались, передавались в штурмовые полки Союза. От предшественников досталась довольно новая техника – самолеты 10-й серии, которые поступали в полк с июля – августа 1987 г. Стоит сказать, что эти машины конструктивно отличались от самолетов предыдущих серий, так как были доработаны по результатам боевого применения в рамках программы повышения боевой живучести.

4 ноября 1988 г. состоялся первый боевой вылет пружанской смены. В связи с постоянными обстрелами аэродрома в Кабуле 12 ноября туда перелетели сначала звено, а затем и восьмерка Су-25. Задача: прикрывать своими телами столицу Афганистана. С этого дня они день и ночь висели в небе Кабула в готовности к нанесению удара по пусковым ракетным установкам бандитов. В воскресенье 13 ноября 1988 г. ракета попала в модуль –

ленкомнату 4-й вертолетной эскадрильи 50-го отдельного смешанного авиаполка, базировавшегося в Кабуле. В одно мгновение погибли одиннадцать человек, еще сорок шесть были ранены.

Умело действовал в этот трагический момент начальник воздушно-огневой и тактической подготовки штурмового полка майор Александр Иванков (ныне полковник, командир 206-й шаб ВВС Беларуси). Вот как об этом говорится в его представлении к ордену Красного Знамени: «Особо отличился 13 ноября 1988 г. при обстреле мятежниками г. Кабул реактивными снарядами. В сложной, критической обстановке, под интенсивным обстрелом сумел вывести самолет из зоны поражения. Возглавив пару самолетов Су-25, тактически грамотно нанес бомбоштурмовой удар по огненным точкам мятежников, в результате которого уничтожено 4 пусковые установки, 20 реактивных снарядов к ним и около 15 бандитов. Благодаря смелым и решительным действиям старшего ударной группы самолетов Су-25, мятежникам нанесен значительный урон, предотвращен дальнейший обстрел аэродрома и г. Кабул и дана возможность беспрепятственного вылета в СССР правительственной делегации».

Сам Александр Петрович рассказывал: «Только прилетели, ияс 12 на 13 ноября уехал в Кабул. А утром начался знаменитый обстрел. Кобринская эскадрилья погибла там вся. РС попал в модуль, где находились летчики. Они телевизор смотрели и не пошли в убежище, которое там было, потому что обстрелы были каждый день. Ракеты «земля-земля» прямо на треногу ставили, подносили батарею, прицелившись на глаз, и с опытом получали очень неплохие результаты. И вот, как раз только мы приехали, еще ничего не знаем, а тут трупы, кровь прямо на глазах. Мне пришлось взлететь. Нашел я эту огневую точку и нанес удар по ней. За это и получил первую Красную Звезду. Садился я на другой аэродром, а на следующий день вернулся в Кабул».

Основная работа в ДРА строилась на уничтожении заранее заданных целей. Летчики получали задачу накануне, то есть почти за сутки. Целями при этом, как правило, являлись скопление бандформирований, склады оружия, укрепрайоны мятежников. Готовились, намечали маршрут, выходили в район и в заданное время наносили удар. Использовались обычные бомбы и объемно-детонирующие заряды калибром 500 кг, НАР С-13, С-24, С-25. В основном перешли на тактику нанесения значительного урона противнику. Точечных целей не было, работали по «площадям». По отзывам летчиков, это было не самое эффективное использование авиации, так как координаты поступали за сутки (разведанные еще раньше), и часто удары наносились по тем местам, где уже никого не было. В Кандагаре сидела 3-я аз, и ее предназначением было взаимодействие со спецназом, то есть перекрытие всех караванных путей, которые шли из Пакистана. Особенностью эскадрильи было наличие на постоянной основе дежурного звена на аэродроме и вылет по команде. Это было крайне необходимо, так как с десантниками была отработана тактика, при которой та группа спецназа, которая досматривает караваны, получая отпор от сопровождавших караван боевиков, вызывает штурмовики, которые уничтожают караван. Это была работа, эффективность которой была видна сразу. Фактически это была «работа по вызову».

Еще один способ боевого применения штурмовой авиации – разведывательно-ударные действия (РУД) – появился при подготовке вывода войск из ДРА. Целями при этом являлись караваны с оружием и места стоянок. «Зарядка» при этом применялась, как правило, универсальная – пара пятисоткилограммовых бомб или РБК и пара блоков НАР Б-8 или УБ-32. Поиск цели осуществлялся днем вдоль основных караванных путей. При обнаружении колонны запрашивали КП, получали ответ о том, что наших войск в данном районе нет, и добро на удар. Цель уничтожали. После месяца такой работы дневные передвижения караванов по ДРА прекратились. Днем РУД были эффективны, когда требовалось подавить огневые точки, которые обстреливали аэродромы и позиции наших войск.

«Грачи» висели в воздухе, определяли направления, откуда начинался обстрел аэродрома или наших позиций, и наносили удары. Зачастую моджахеды вели пуски с импровизированных самодельных установок (сколоченные из досок направляющие – одна

или две ракеты, блок питания, часовой механизм). Схема пусков была следующая: установка примерно нацеливались, а через заданное время срабатывал часовой механизм и ракета уходила в сторону цели. Летчики обнаруживали пуск, наносили удар по установкам, но там оставались лишь пустые направляющие...

Эффективность таких ударов была низкая. Работа ночью имела свои особенности: командование ВВС 40-й армии вводило ограничения. Не летали ночью на боевые задания летчики 3-го класса, хотя уровень подготовки их был достаточен. Вся тяжесть боевой работы ложилась на летчиков 1-го и 2-го класса. График боевых вылетов в среднем выглядел следующим образом: 3 вылета днем, короткий отдых с 12 часов до обеда, потом до 17 часов подготовка и 3–4 вылета ночью. Естественно, при такой интенсивной работе летчики нормального отдыха не имели.

В составе 378-го ошاپ личный состав 206-го ошاپ участвовал в боевых действиях до самого окончания вывода советских войск с территории Афганистана. За этот период летчиками было выполнено 6628 боевых вылетов (из них 812 – ночью) с общим налетом в 7300 часов.

К сожалению, потери не обошли стороной пружанцев. За достаточно короткое время 206-й ошاپ потерял одного летчика – летчика 1-й эскадрильи старшего лейтенанта Бориса Гордиенко (награжденного посмертно орденом Красного Знамени). Эта потеря стала последней среди штурмовиков (за всю войну 378-й ошاپ потерял 10 летчиков и 29 самолетов Су-25). Летчик погиб 7 января 1989 г. в ходе боевого вылета на РУД при невыясненных обстоятельствах. Возможно, причиной гибели явились неполадки кислородного оборудования (по воспоминаниям одного из летчиков полка – Иванкова, он несколько раз летал на этом самолете (бортовой номер 21) и ему становилось плохо), приведшие к кислородному голоданию и потере сознания, либо летчик потерял работоспособность по какой-то другой причине. Место гибели обнаружили вертолетчики 50-го ошاپ. По воспоминаниям ветеранов полка: «То ли в декабре 1988, то ли в январе 1989 г. нас подняли на поиски пропавшего Су-25 с Баграма. Место его падения мы обнаружили высоко в горах (не менее 4000 м). На белоснежном склоне пятно как клякса – все, что осталось от самолета и пилота. Ни имени не знаю, ни обстоятельств гибели, ни того, проводилась ли наземная поисковая операция». Останки летчика достать не смогли, потерю по документам провели как боевую, так как в противном случае семье без вести пропавшего военнослужащего не полагалась пенсия.

Эскадрилья тогда участвовала в прикрытии масштабной операции по переброске оружия и боеприпасов в окруженный на тот момент мятежниками Кандагар, получившей условное обозначение «Воздушный мост». Дело в том, что после вывода основной части советских подразделений моджахеды решили быстро захватить Кандагар и сформировать оппозиционное правительство. В этих условиях советское командование решило оказать действенную помощь 2-му афганскому армейскому корпусу. Для этого планировалось 21 января 1989 г. пятью самолетами Ан-12 перебросить первый эшелон десанта, состоявший из разведчиков, связистов, оперативной группы и средств охраны. За две-три последующие ночи, наращивая усилия, планировалось перебросить главные силы 650-го отдельного разведбата (около 600 человек) для удержания под своим контролем территории аэродрома Кандагара, куда до 4 февраля обеспечивать прием самолетов и выгрузку грузов в интересах 2-го афганского армейского корпуса. Однако спецназ натолкнулся на серьезное противодействие противника, и вскоре к ударам были привлечены все имеющиеся силы авиации: эскадрилья 378-го ошاپ на Су-25, 274-й апиб на Су-17М4 плюс звено 120-го иап (МиГ-23МЛД), базировавшиеся на аэродроме Шинданд. Кроме того, на заключительной стадии операции (в последние дни января) была привлечена и дальняя бомбардировочная авиация из Союза, которая сбросила в районе Домана трехтонные бомбы.

Вывод войск из Афганистана штурмовики прикрывали, действуя с аэродромов Баграм, Мазари-Шариф, Шинданд, выполняя вылеты на РУД, БШУ, минирование караванных путей, а также прикрытие взлета и посадки литерных воздушных судов.

Всего за период ведения боевых действий в Афганистане было награждено 176 человек. Двумя боевыми орденами награждены полковники Иванков А.П., Миллер Н.Г., орденом Красной Звезды награждены подполковники Зимин А.Б. и Каширин Л.Н., подполковник запаса Алексеев А.П.

В феврале – марте 1989 г. 378-й ошاپ был выведен в Поставы, а в конце марта часть пружанцев вернулась в родной 206-й ошاپ.

После развала СССР полк входит в состав ВВС Беларуси, а после убытия 1-й гвардейской бомбардировочной авиационной дивизии на территорию Российской Федерации 21 июля 1993 г. 206-й ошاپ из Пружан перебазировался на аэродром Лида, где переформировывается в 206-ю штурмовую авиабазу. В 1995 г. очередное преобразование: 378-й шаб в Поставах расформировывается и организационно вливается в состав 206-й шаб.

181-й отдельный вертолетный полк

Формирование полка происходило с ноября 1972 г. по май 1973 г. на аэродроме Темир-Тау Карагандинской области. Местом базирования полка был избран аэродром Джамбул, а основной задачей был поиск и встреча спускаемых аппаратов космических кораблей.

11 декабря 1979 г. в 3:00 личный состав части поднят по тревоге и передислоцирован в город Чирчик, а далее, забрав на борт вертолетов десантников, на авиабазу Кокайты.

Первый одиночный вылет в Афганистан был совершен 23 декабря 1979 г., фактически до официального начала войны. Регулярные же полеты на территорию Республики Афганистан начались с третьей декады декабря.

Сам полк был введен на территорию Афганистана 15 января 1980 г. На тот момент в его составе было три эскадрильи вертолетов Ми-8 и Ми-6.

5 августа 1988 г. полк покинул Афганистан и был выведен на аэродром Пружаны БелВО. После 1991 г. вошел в состав ВВС Беларуси.

За время войны летчики полка совершили 120 440 боевых вылетов с общим налетом 151 836 часов. При выполнении боевых заданий погибло 52 человека личного состава. На боевом счету полка – операции в Пандшерском ущелье, провинциях Парван, Баях, Файзабад, участие в операциях, проводимых в районах Мазари-Шариф, Джелалабад, Кабул, Баграм.

Пять летчиков полка стали Героями Советского Союза (из них двое – посмертно), 8 – награждены орденом Ленина, ордена Красного Знамени получили 39 военнослужащих, 564 авиатора награждены орденом Красной Звезды, 780 – орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах» 3-й степени.

На основе полка и частей обеспечения 1 октября 1993 г. была сформирована 181-я боевая вертолетная база ВВС Белоруссии.

280-й отдельный вертолетный полк

Сформирован на базе авиационного транспортного полка на аэродроме Каган (Среднеазиатский ВО), был вооружен вертолетами Ми-4.

С 1961 г. полк смешанный – в его составе одна эскадрилья Ми-6 и две – Ми-4. Личный состав полка участвовал в выполнении правительственного задания по ликвидации опасного эпидемического заболевания в Казахской ССР. В 1973 г., в составе двух эскадрилий, летнотехнический состав полка переучивается на вертолеты Ми-8Т.

7 декабря 1979 г. полк был поднят по тревоге и в полном составе перебазирован на аэродром Чирчик, а затем в Сады-Качи.

1 января 1980 г. вертолеты полка, с десантом на борту, перелетели в ДРА на аэродром Шинданд, а на следующий день в Кандагар. После выполнения поставленной задачи большая часть полка выведена на территорию Советского Союза.

С 11 апреля 1980 г. основное место базирования полка – аэродром Кандагар.

К 1986 г. 280-й овп состоял из двух эскадрилий Ми-6, одной эскадрильи транспортно-

боевых Ми-8МТ и одной – боевых вертолетов Ми-24. В начале 1988 г. полк переформируется и число эскадрилий уменьшается до трех.

В конце июля 1988 г. выводится наземный эшелон полка. 1 августа 1988 г. оставшиеся экипажи 280-го овп из Кандагара вылетели через Шинданд в Мары с последующим перелетом, на аэродром Леонидово (о. Сахалин).

Расформирован в феврале 1989 г.

146-й отдельный вертолетный отряд

Сформирован в апреле 1980 г. из частей ПрикВО на базе Коростеньской овэ специально для отправки в Афганистан. Основу составили экипажи из Коростеня с добавлением экипажей из Брод (Ми-24) и Калинова (Ми-8). Отряд состоял из 4 Ми-8Т, 4 Ми-24В и 1 Ми-9 (ВКП). Личный состав и вертолеты были переброшены самолетами ВТА на аэродром Кокайты.

29 апреля 1980 г. после сборки и облета вертолетов отряд перебазировался на аэродром Кундуз, поступив в подчинение командования 201-й мед.

В августе – сентябре 1981 г. на базе отряда была развернута 254-я овэ.

ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ И ОРГАНИЗАЦИЯ ОТРЯДОВ МОДЖАХЕДОВ

На территории Афганистана против советских и правительственных войск действовало большое количество разнообразных вооруженных отрядов и групп разной политической направленности. Отряды создавались в основном из местных жителей, хотя ядром их являлись моджахеды, прошедшие обучение в центрах и пунктах подготовки на территории Пакистана и Ирана.

Тактика действий незаконных вооруженных формирований (НВФ) идеально соответствовала физико-географическим, политическим, экономическим и этническим условиям Афганистана. В основе ее лежали действия небольших по численности отрядов, групп, осуществлявших внезапные нападения на небольшие гарнизоны войск, командные пункты и узлы связи, склады, колонны машин, отдельные группы военнослужащих и посты охранения, а также на слабо охраняемые административные и экономические центры.

Основное внимание моджахеды уделяли скрытности своих действий. Группам и отрядам запрещалось устраивать ночевки на одном и том же месте более одного раза, а также организовывать их там, где они находились в дневное время. Ночное время использовалось для совершения маршей или перемещений в район предстоящего нападения. Маршруты движения выбирались вдали от населенных пунктов и магистральных дорог, что обеспечивало относительную скрытность перемещения. Одновременно с этим мятежники стремились уменьшить вероятность поражения своих формирований от ударов с воздуха и наземных войск.

В вооруженной борьбе против регулярных войск моджахеды делали ставку на ведение боевых действий партизанскими методами. В основе их тактики, как уже отмечалось, лежали действия небольшими отрядами на всей территории страны и отказ от открытых боестолкновений крупными силами против регулярных войск (как правительственных, так и советских). Главным условием успеха боевых действий считалось достижение внезапности.

Основными принципами вооруженной борьбы являлись:

- тщательная разведка и непрерывное наблюдение за маршрутами полетов авиации и движения колонн;
- разделение крупных формирований мятежников на отряды на большой площади, маскировка их под местное население;
- ведение боевых действий без вступления в бой с превосходящими силами регулярных войск;

- отказ от удержания занимаемых районов в течение продолжительного времени;
- маневрирование силами и средствами с целью выхода из-под удара регулярных войск и нанесения им внезапных ударов во фланг и тыл;
- непрерывно нарастающее огневое воздействие небольшими группами по подразделениям наступающих войск при продвижении их к центру базового района;
- скрытность передвижений, внезапность и скоротечность действий с немедленным уходом от ответного удара.

К основным способам боевых действий отрядов НВФ относились засады, налеты и минно-диверсионные действия. Оборонительные действия считались вынужденными. Ожесточенно моджахеды оборонялись, как правило, только в случаях, когда избежать открытого боя было невозможно, а также при обороне важных объектов.

В основном в ходе наступления регулярных войск мятежники вели сдерживающие действия, то есть последовательно отходили на заранее выбранные и подготовленные позиции, обстреливали наступающие войска, препятствовали их продвижению и держали в постоянном напряжении (так называемая тактика ощутимых уколов).

Налеты совершались, как правило, ночью: в местах привалов и дислокации войск, с использованием реактивных установок, орудий и минометов; днем: при прочесывании войсками местности, в зеленых зонах, где растительность позволяла скрытно подойти к местам привалов подразделений.

При налетах мятежники использовали тактику одной минуты, то есть в течение короткого времени велся огонь из всех видов оружия, затем следовал быстрый отход по заранее определенным маршрутам. Засады и минно-диверсионные действия велись также на путях движения и отхода войск, движения колонн с грузами, а также в ходе боевых действий, непосредственно при прочесывании в зеленых зонах и ущельях с целью уничтожения боевой (транспортной) техники и живой силы.

При проведении минно-засадных действий мятежники, как правило, в ночное время осуществляли минирование участков дорог в местах подъема их в горы, перед поворотами и мостами. В ряде случаев мятежники устраивали на дорогах завалы, готовили и занимали огневые позиции на склонах и вершинах гор, в развалинах домов и среди деревьев (в зеленой зоне).

При этом повстанцы рассредоточивались вдоль дороги, на удалениях между собой по фронту 15–25 м и от дороги по обеим сторонам 150–300 м. При проходе колонны участка засады осуществлялся подрыв мин и открывался мощный огонь с разных направлений по голове, середине и хвосту колонны. При этом, как правило, использовалась тактика создания «огневого мешка». При угрозе ответного удара противник рассредоточивался и быстро отходил.

Моджахеды нападали на воинские подразделения при их выдвигании к району боевых действий, в район проведения операции, а чаще всего – при возвращении войск в пункты дислокации. Обычно нападение организовывалось на небольшие колонны и на колонны со слабым прикрытием и без воздушного прикрытия. Очень редко для выполнения задач по захвату воинских гарнизонов, крупных административных центров моджахеды объединялись в формирования численностью 1500–2000 человек.

Особое внимание моджахеды уделяли тактике действий из засад. Засады тщательно планировались, проводились группами от 10–15 до 100–150 человек и, как правило, устраивались на дорогах в целях уничтожения воинских колонн и колонн с гражданскими грузами. При выборе места засады умело использовался рельеф местности (ущелья, перевалы, карнизы над дорогой, галереи). Позиции оборудовались заблаговременно и скрытно на склонах гор или гребнях высот, на входе или выходе из ущелий, на вероятных местах отдыха.

Кроме перечисленных способов действий, моджахеды проводили внезапные нападения и обстреливали ракетно-минометным огнем аэродромы, блокпосты, гарнизоны, проводили террористические акты против представителей власти. Как правило, прямых столкновений с

превосходящими силами регулярных войск мятежники избегали.

Для размещения крупных банд и отрядов использовались долины рек, представляющие собой наиболее выгодные в тактическом отношении районы. Наличие прилегающих к долине ущелий позволяло моджахедам осуществить быстрое рассредоточение.

Каждое вооруженное формирование моджахедов контролировало обширный район зеленой или кишлачной зоны, прилегающей к крупному населенному пункту. В этом районе, в труднодоступном месте, создавался опорный базовый центр мятежников. Тут размещались склады оружия и боеприпасов, продовольствия и медикаментов, находился штаб района, лагерь моджахедов. Вокруг базового центра создавалась система охранения и оборонительная сеть. На угрожаемых направлениях устанавливались минные поля, дороги подготавливались к разрушению, организовывалось охранение (две-три линии) и создавались оборонительные рубежи с многоярусной системой огня.

Система охранения базовых центров включала наблюдательные посты и огневые точки, которые оборудовались на высотах и склонах гор вблизи дорог и троп и представляли собой окопы, пещеры, расщелины в скалах, укрытия из камня, рассчитанные на одного – пять человек. Наблюдатели имели средства сигнализации и радиостанции. Оборонительные рубежи представляли собой систему узлов сопротивления с многоярусной системой позиций для стрелкового, артиллерийского и зенитного оружия. Опорные пункты располагались, как правило, на господствующих высотах, склонах ущелий, в домах на окраинах кишлаков, крепостях и представляли собой огневые точки, расположенные между собой на огневой связи, соединенные ходами сообщений и предназначенные для круговой обороны. Опорные пункты были рассчитаны в среднем на 10–20 человек. В основном это окопы, выложенные из камней, и укрытия, расположенные на господствующих высотах и в ущельях. Огневые точки оборудовались для размещения в них одного-двух человек, на склонах гор в небольших окопах или выложенных из камня укрытиях, под карнизами скал, в расщелинах и небольших пещерах.

Штабы и центры исламских комитетов, склады оружия и боеприпасов моджахеда располагали преимущественно в крепостях, отдельных домах и пещерах. Крепости представляли собой сооружения прямоугольной формы с глинобитными или каменными стенами, внутри которых располагались жилые и хозяйственные постройки, по углам – башни с бойницами. Охрана штабов и центров осуществлялась группами в 30–50 человек, вооруженных автоматами, ручными и крупнокалиберными пулеметами.

Полевая артиллерия и минометы располагались на площадках, на склонах гор и в ущельях, вблизи расщелин и пещер. Орудия и минометы выкатывались из пещер только для ведения огня.

Узлы сопротивления оборудовались, как правило, в непосредственной близости от складов, лагерей и штабов моджахедов и представляли собой систему инженерно-оборонительных сооружений, которая включала ряд опорных пунктов и отдельных огневых точек, соединенных между собой ходами сообщений. Они имели большую насыщенность огневыми средствами и оборонялись с исключительной жесточенностью.

Для борьбы с авиацией в районе базового центра в обязательном порядке создавалась система ПВО. Немногочисленные средства поражения предназначались прежде всего для прикрытия наиболее важных объектов (лагерей, складов, штабов) от ударов с воздуха. В целом система носила очаговый характер. Основу ПВО составляли крупнокалиберные пулеметы ДШК (12,7-мм), спаренные и счетверенные зенитные установки (14,5-мм), зенитные пушки типа «Эрликон» (20–30-мм) и ПЗРК «Стингер», «Ред Ай», «Стрела-2» и «Блоупайп». Зенитные средства устанавливались на высотах и склонах гор, крышах домов и в башнях крепостей с таким расчетом, чтобы была возможность одновременного ведения огня по самолетам и вертолетам с разных направлений. Наиболее важные направления заходов ударных групп авиации заранее пристреливались. Для прикрытия наиболее важных объектов выделялось 1–2 ЗГУ (ЗПУ) и 6–8 ДШК (ПЗРК).

Для слежения за деятельностью авиации была создана специальная система

наблюдения и оповещения, которая включала наблюдательные посты, расположенные на склонах и вершинах гор вблизи аэродромов, на которых зачастую размещались наблюдатели со средствами связи и сигнализации.

Стоит сказать также, что в ходе всей войны в Афганистане система ПВО моджахедов постоянно совершенствовалась. Так, например, если до 1984 г. мятежники в борьбе с авиацией использовали в основном стрелковое оружие, то в последующем наблюдалось активное применение ПЗРК. Количество пусков ракет, произведенных по советским самолетам и вертолетам, составило в 1984 г. – 64, в 1985-м – 141, в 1986-м – 848. В связи с этой особенностью в действиях летного состава можно выделить три характерных периода.

Первый период: декабрь 1979–1983 г. ПВО противника характеризовалось наличием стрелкового оружия, зенитных пулеметов и пушечных установок. Это подтверждается распределением боевых потерь авиации в зависимости от средств поражения. В 1983 г. общее количество боевых потерь авиационной техники составляло 34 единицы, из них 7 самолетов и 27 вертолетов. С учетом этой особенности ПВО противника летный состав частей и подразделений ВВС 40-й армии выполнял боевые задачи преимущественно на ПМВ и малых высотах, что обеспечивало высокоэффективное применение средств поражения.

Второй период: 1984–1985 гг. С 1984 г. на вооружение формирований оппозиции стали поступать ПЗРК «Стингер», «Ред Ай», «Стрела-2», «Блоупайп». Применение ПЗРК усилило ПВО противника и отразилось на боевых потерях.

Род авиации	Стрелковое	ЗПУ	ПЗРК
ИБА и штурмовая авиация	8%	59%	33%
Истребительная авиация	25%	75%	—
Разведывательная авиация	—	100%	—
Транспортная авиация	—	33%	67%
Армейская авиация	23%	50%	21%

Третий период: 1986 – февраль 1989 г. Характеризуется дальнейшим усилением системы наземных ПВО противника. Только за один год, с 1986 по 1987 г., эффективность ПВО противника возросла почти в семь раз. Условия работы летных экипажей при подавлении системы ПВО противника в этот период характеризовались следующими особенностями:

- неопределенностью ситуации при наличии высокого риска поражения;
- необходимостью одновременного решения нескольких высокомотивированных задач, зачастую при недостаточном информационном обеспечении;
- психологической напряженностью летных экипажей, обусловленной сложностью выполняемых задач и длительностью периода с высокой вероятностью поражения.

В этот период авиация была вынуждена поднять высоты полета до 5–6 тысяч метров. Армейская авиация практически прекратила полеты днем и перешла к интенсивным боевым действиям ночью. При необходимости выполнения задач днем она применяла высоты 15–30 м над рельефом местности с отстрелом тепловых ловушек.

В ходе ведения борьбы с авиацией противник широко применял систематические обстрелы аэродромов из минометов и реактивных установок.

Стоит отметить, что, как правило, основное время большая часть типичной банды рассредоточивалась по кишлакам, расположенным как в пределах базового района, так и за его пределами, и вела разведку и боевые действия отдельными группами и отрядами. Другая часть банды находилась в лагере и занималась боевой подготовкой и охраной базового центра. Отряды имели численность личного состава от 40 до 150 человек и состояли из групп по 10–15 человек. Отряды в основном выполняли задачи по охране и обороне важных

объектов мятежников и осуществляли огневые налеты на войска в местах дислокации и на дорогах. Группы являлись основным тактическим подразделением вооруженных формирований мятежников. Они располагались в строго отведенных для них районах и выполняли следующие основные функции:

- наблюдение за передвижением советских и афганских войск;
- ведение разведки на дорогах, а также в районах, контролируемых правительственными войсками;
- минирование местности, совершение диверсий и террористических актов;
- обстрел небольших колонн на марше и отдельных групп военнослужащих в местах дислокации войск;
- устройство засад на маршруте полетов авиации и в районе аэродромов;
- ведение сдерживающих действий при наступлении регулярных войск в глубь базовых районов мятежников.

В свободное от боевых действий время группы находились в населенных пунктах, вели агитационно-пропагандистскую деятельность и занимались работой обычных дехкан¹⁵.

Для ведения боевых действий группы собирались в определенных местах полным составом и выходили на выполнение поставленных задач самостоятельно или в составе отряда.

В докладе заместителя командующего 40-й армией генерал-майора П.С. Семенова в декабре 1984 г. приводился типичный вариант организации группы мятежников: «Командир... 3–4 разведчика (наблюдателя); 2–3 боевые группы (по 6–8 человек в каждой); 1–2 минометных расчета; 1–2 расчета ДШК; 2–3 расчета РПГ; группа минирования». В аналитической записке Главного управления боевой подготовки сухопутных войск указывались нормы вооружения групп мятежников, в частности, группа в составе 25 человек – один ДШК, одно безоткатное орудие, один миномет, 2–3 РПГ; отряд из 100 человек – одна зенитная установка или ПЗРК, 4 ДШК, 5 безоткатных орудий, 4 миномета, 10 РПГ.

Общие цифры наличия тяжелого вооружения боевиков в ходе войны на сегодняшний день неизвестны. Однако для общего понимания стоит процитировать справку-доклад «Краткая оценка военно-политической обстановки в ДРА», подготовленную оперативным отделом 40-й армии по состоянию на 20 апреля 1987 г.: «На вооружении действующей в ДРА группировки мятежников состоит 450 пусковых установок реактивных снарядов (ПУРС), 341 ПЗРК (в т. ч. 47 ПЗРК «Стингер»), 920 безоткатных орудий, 1830 минометов, 410 зенитных горных установок, 3070 ДШК, 7500 ручных противотанковых гранатометов. По сравнению с 20 апреля 1986 г. количество тяжелого вооружения возросло: ПЗРК – более чем в 2 раза, ПУРС – в 1,7 раза, безоткатных орудий и ЗГУ – в 1,5 раза, минометов, ДШК, РПГ – на 30–40 процентов.

В 1984 г. было отмечено 62 пуска ПЗРК, в 1985 г. – 141, а в 1986 г. – 847 (сбито 26 самолетов и вертолетов). За три с половиной месяца текущего года – 86 (сбито 18 воздушных целей). При этом значительно увеличилась эффективность применения ПЗРК мятежниками: по итогам прошлого года вероятность поражения составила 3 процента, в текущем году – 20 процентов»¹⁶.

Противовоздушная оборона формирований противника была организована по принципу зонального прикрытия местности, в которой располагались отряды и группы душманов, а также важных объектов военного характера: инженерно-оборонительных сооружений, опорных пунктов, крепостей, штабов, складов боеприпасов и других материальных средств. Зенитные средства зачастую располагались также по вероятным маршрутам полета самолетов и вертолетов.

¹⁵ Д е х к а н, дихкан (персидское) – термин, известный со времен Сасанидов в Иране и в Средней Азии. Первоначально дехканами именовались выделившиеся из общины владельцы земли, частью превратившиеся затем в феодалов, иногда – сельские старшины. После XIII в. термином «дехканин» обозначали крестьян (всех категорий).

¹⁶ Цит. по: Шведов Ю. Мужики в широких штанах // Солдат удачи. 1995. № 6. С. 15–16.

Исходя из характеристик рассмотренных зенитных средств и на основании опыта боевых действий авиации в Афганистане можно отметить следующие слабые стороны ПВО:

- очаговый характер ПВО с размещением основной части зенитных средств на местности, занимаемой группами и рядами противника;
- отсутствие организованной системы взаимного оповещения расчетов на огневых позициях и управления огнем;
- ограниченные возможности противника по созданию круговой и равнозначной ПВО;
- низкая досягаемость используемых зенитных средств по дальности и высоте;
- естественные трудности своевременного обнаружения низколетящих самолетов и вертолетов, маскирующихся рельефом местности;
- сложный характер теплового фона местности, затруднявший применение ракет с тепловой ГСН;
- ограниченная помехозащищенность тепловых ГСН зенитных ракет по отношению к искусственным и естественным ИК-помехам;
- при применении ракет с тепловыми ГСН оператор не имел возможности оценить, истинную или ложную цель захватила тепловая ГСН ракеты;
- высокая уязвимость расчетов зенитных средств от огня самолетов и вертолетов, ограниченная их маневренность.

Отмечено также, что в районах дислокации советских воинских частей, аэродромов, на коммуникациях в последние годы конфликта была создана сеть радиофицированных постов визуального наблюдения. Любое изменение в деятельности войск, выход из гарнизона, вылет на задание авиации фиксировался и передавался по средствам связи командованию мятежников. Как правило, расчеты ПЗРК стремились действовать в непосредственной близости к районам базирования авиации, на основных воздушных трассах.

ВООРУЖЕНИЕ ПВО МЯТЕЖНИКОВ

ПЗРК

Война в Афганистане стала первым конфликтом, в котором массово применялись ПЗРК, причем как против вертолетов, так и против самолетов. Именно здесь советские специалисты отработывали меры и способы борьбы с ПЗРК и усиление живучести вертолетов, а американцы – дорабатывали методику применения ракетных систем.

Принято считать, что основным комплексом в руках моджахедов был американский «Стингер», однако это глубокое заблуждение – в руки «борцов за веру» попадали и другие, зачастую гораздо более смертоносные образцы.

Отметим, что по опыту войны в Афганистане советские военные специалисты расставляли ПЗРК в порядке убывания по степени опасности так: «Джевелин», «Стрела-2М», «Стингер», «Блоупайп», «Ред Ай».

Попробуем разобраться с результативностью применения каждого комплекса, пользуясь статистикой потерь вертолетов только одного типа – Ми-24.

Как свидетельствует беспристрастная статистика, самыми смертоносными ПЗРК в Афганистане были английские «Блоупайп» и «Джевелин».

В отличие от СССР и США, где основной упор в разработке ПЗРК был сделан на ракеты с тепловой ГСН, в Великобритании основной упор был сделан на ПЗРК, наводимых на цель с помощью радиокomандных систем. Комплекс «Блоупайп» (Blowpipe) начал разрабатываться еще в 1964 г. фирмой Short Brothers и в 1972 г. после прохождения войсковых испытаний был рекомендован к принятию на вооружение.

В отличие от ПЗРК с ИК-наведением, реализующих принцип «выстрелил – забыл», оператор подобного ПЗРК перед пуском ракеты по цели должен навести на нее перекрестие прицела и удерживать его на цели в момент пуска. После пуска ракета автоматически удерживалась на линии цели. После автоматического вывода ракеты на траекторию

наведения оператор ПЗРК переходил на режим ручного наведения. При этом, наблюдая цель и ракету в прицел, он должен был совмещать их изображения, продолжая удерживать цель на перекрестии.

Одним из основных преимуществ данного метода наведения считается то, что подобные системы практически не реагируют на используемые самолетами и вертолетами стандартные системы противодействия, которые предназначены прежде всего для того, чтобы увести в сторону ракеты с ИК-ГСН.

Однако при всех плюсах «Блоупайпа»¹⁷ существовало и много минусов. Так, работа радиolini и трассеров на ракете демаскирует процесс наведения и местоположение огневой позиции, использование ручного управления приводит к сильной зависимости эффективности применения комплекса от степени подготовки и тренированности стрелка, его психофизического состояния. Не стоит сбрасывать со счетов и тот факт, что после пуска держать на плече восьмикилограммовый блок с транспортнопусковым контейнером, производя прицеливание, многим моджахедам (среди которых редко встречались богатыри) было весьма проблематично. По этим причинам обстрел вертолетов велся, как правило, не с максимальной дальности в 3,5 км, а с дальности 1,5–2 км, что примерно соответствовало дальности захвата ГСН «Стингера». В то же время высокая заметность оператора совместно с низкой – до 500 м/с – максимальной скоростью ракеты позволяли советским вертолетчикам накрыть его «Штурмом» или парой НАР, сорвав наведение, или же просто уйти от ракеты.

В итоге, по советским данным, за период с 1982 по 1989 г. попаданиями «Блоупайп»¹⁸ были сбиты только два Ми-24, притом один из них, уходящий на базу, был добит «Стрелой-2М». Этими же комплексами сбивались и штурмовики Су-25, однако, как и по вертолетам, процент попаданий на количество пусков был слишком мал – ракета годилась только для медленного, маломаневренного и слабо вооруженного Ми-8.

Совсем иным оружием предстала модификация «Блоупайпа» – комплекс «Джевелин». Ракета этого комплекса обладала максимальной скоростью в 600 м/с, для наведения оператору требовалось только совмещать марку прицела с целью, команды вырабатывались автоматически, и ракета не демаскировала себя трассером. В отличие от своей предшественницы «Джевелин» имела уже не ручную, а полуавтоматическую радиокомандную систему, а боевая часть, расположенная впереди, проламывала любую броню. К тому же масса БЧ «Джевелина» составляла 3 кг, но, в отличие от «Стингера», она была более компактна по длине и обладала значительно большим фугасным действием. Хотя БЧ «Блоупайпа» и «Джевелина» были почти идентичны: двухмодульная БЧ последнего была частично перенесена вперед таким образом, что передний 0,8-килограммовый кумулятивно-фугасный заряд создавал отверстие для проникновения основного 2,4-килограммового заряда во внутренние объемы любой цели, в том числе тяжелобронированной. Однако главное, что на эти ракеты не действовали ни ЛТЦ, ни импульсы «Липы», хотя, в конце концов, радиокомандный канал научились глушить.

Интересно, что летчики безошибочно распознавали «по поведению» тип ракеты. Слабой стороной обеих английских ракет была необходимость сопровождения цели до попадания или промаха. Этим широко пользовались экипажи вертолетов в парных вылетах. При этом применялась следующая тактика: атакуемый вертолет маневрировал в пределах 60–70 градусов, заставляя ракету петлять, после чего напарник поражал оператора ПЗРК «Штурмом».

Согласно беспристрастной статистике, «Джевелин» оказался самым эффективным ПЗРК в Афганистане. Из 27 комплексов было захвачено четыре, уничтожено до пуска – два. Из оставшихся двадцати одного четыре ракеты были выпущены по Су-25 – один сбит

¹⁷ Комплекс не реагирует на термолушки, мощная БЧ заглубляется во внутренние объемы цели, после чего детонирует. При малом промахе БЧ самоликвидируется с образованием до 300 удлиненных ГПЭ массой 55 граммов.

¹⁸ Тут стоит отметить, что комплексы официально поставлялись в Пакистан и применялись они в Афганистане исключительно пакистанскими расчетами.

одиночным попаданием, другой – тяжело поврежден. Из двух пусков по сверхзвуковым самолетам один обернулся для нас потерей Су-17. Кроме того, шесть ракет были выпущены по Ми-8, при этом промахнулась только одна, другая же прошла Ми-8 навывлет, не разорвавшись. Четыре Ми-8 были уничтожены одним попаданием, с гибелью экипажа и десанта.

Из девяти ракет, выпущенных по Ми-24, пять попали, промахнулись три, одна лишилась наведения из-за уничтожения оператора. В итоге было сбито четыре вертолета – три с одного попадания, один добит ПЗРК «Стрела-2М», один получил тяжелые повреждения и вернулся на базу. Несмотря на малое количество и эпизодическое применение, ракеты «Джевелин» оставили серьезный след в истории Афганской войны, сбив десять летательных аппаратов.

Следующей по эффективности применения против советской авиатехники стали советские же ПЗРК «Стрела-2М» и «Стрела-2М2». Модификация «Стрела-2М2» (заводское обозначение 9М32М2) в СССР была выпущена небольшой серией в 700 штук. Выпуск был прекращен в связи с появлением ПЗРК «Стрела-3», поэтому «Стрела-2М2» была отправлена в «дружественные страны», в числе которых был и Афганистан. Ракета отличалась охлаждением сенсора до минус 30 градусов двуокисью углерода. Эти ракеты, доведенные в Китае и Иране почти до уровня «Стрелы-3», совмещавшие неохлаждаемый (для «Стрелы-2М2» – охлаждаемый) ИК-сенсор с фотоконтрастным, имели меньшую защищенность от ЛТЦ. Но зато они вообще не реагировали на импульсы «Липы». К тому же оказалось, что эти ракеты могли захватывать Ми-24 с ЭВУ¹⁹ не с 1,5, а с 2–2,5 км. Кроме того, 1,5-килограммовая БЧ «Стрелы-2М/2М2» обладала кумулятивной воронкой, стальным корпусом запланированного дробления (в отличие от алюминиевого корпуса БЧ «Стингера») и несла 200 десятиграммовых шарообразных вольфрамовых поражающих элементов.

Стоит сказать также, что «Стрела-2М» могла поражать кумулятивной струей Ми-24 в жизненно важные части конструкции, прикрытые броней, а также наносить повреждения бронированным агрегатам при близком разрыве тяжелыми осколками. При попадании и близком разрыве ракеты советского производства были на порядок эффективнее против любых тяжелобронированных летательных аппаратов – вертолетов и штурмовиков.

В целом, по мнению большинства специалистов, «Стрелы-2М» нанесли нашим Ми-24 в Афганистане больший урон, чем «Стингеры». Преимуществом «Стрелы» над «Стингером» было то, что при идеальном попадании «Стингеры» били в двигатель, а «Стрелы» били в редуктор и корму, не защищенную броней, к тому же пробивая бронирование редуктора рассеянной кумулятивной струей.

Полную статистику по пускам «Стрел» привести достаточно трудно, так как после 1986 г. все поражения вертолетов и самолетов традиционно записывались на счет американского «Стингера». На сегодняшний день можно оперировать только статистикой достингеровского периода, когда этими ракетами сбито по крайней мере четыре Ми-8, два Ми-24 и два Ан-12.

И прежде чем перейти к анализу применения «Стингеров» в Афганистане, стоит сказать пару слов о FIM-43A «Ред Ай». Этот комплекс поставлялся моджахедам в начальный период боевых действий и плохо зарекомендовал себя в боевых условиях. Комплекс создавался для прямого попадания в цель. Основной его задачей было поражение цели фугасным фактором, внедрив затем внутрь планера тяжелые осколки, чего в реальных боевых условиях практически не происходило.

Чисто теоретически прямое попадание FIM-43A наносило больше вреда, чем прямое попадание «Стингера», но мощности БЧ было явно недостаточно, чтобы вывести машину из строя, тяжело повредив, а тем более сбить. Боевая часть «Ред Ай» имела определенные преимущества перед «Стингером-А» при атаке Ми-24, что, однако, абсолютно нивелировалось моральной устарелостью «Ред Ай». Отстрел ЛТЦ снижал вероятность

¹⁹ Экранно-выхлопные устройства (ЭВУ), устанавливаемые в районе выхлопных патрубков двигателей, предназначены для рассеивания теплового излучения двигателей в ИК-спектре путем перемешивания горячих выхлопных газов с потоком наружного воздуха, а также экранирования горячих деталей конструкции выхлопной системы.

попадания на 80 %, малая (500 м/с) начальная скорость ракеты и плохая управляемость на траектории позволяла вертолету легко уходить парой энергичных маневров.

Захват вертолета с ЭВУ мог быть осуществлен с дальности не более 1 км. По вертолетам без ЭВУ пуски производились почти исключительно в борт с 1–1,5 км. Но ограниченность ракурсов и дистанции атаки, подставлявшая зенитчиков под атаку вертолета, как и малая точность, вместе с «пристрастием» к ЛТЦ не были основной бедой. Ненадежность как бесконтактного, так и контактного взрывателя приводила к тому, что ЗУР могла пролететь в считанных сантиметрах от корпуса, не разорвавшись.

Отметим, что с помощью ракет FIM-43A за 1982–1986 гг. моджахеды сбивали только два Ми-24 и один Су-25. После массовой установки на вертолеты станций импульсных ИК-помех ЛВВ-166 «Липа» противник сам отказался от использования оставшихся FIM-43A, так как вероятность их попадания стремительно приближалась к нулю.

Первыми в Афганистан в 1985 г. попали «Стингеры» первой модификации – FIM-92A. При сходных характеристиках с «Ред Ай» ГПЭ «Стингеров» решетки обшивку, в частности, в проекции топливных баков, вызывая серьезную утечку, а иногда и пожар, отсекали лопасти несущего и хвостового винтов, могли перебить тяги управления хвостового винта, пробить гидравлические шланги, в случае везения не причиняя вреда основным агрегатам Ми-24, защищенным броней. Однако и попаданием одного FIM-92A сбить Ми-24 было практически невозможно. Потому моджахеды практиковали парные пуски, пуски четырех ПЗРК (отчасти – с учетом большей вероятности промаха по вертолету, оснащеному «Липой»), а также – целые противоракетные засады с шестью – десятью комплексами «Стингер», запасными ТПК и парой комплексов «Стрела-2М», зачастую подкрепленных ЗПУ или даже легкими МЗА.

Появление менее чем через год следующей, более точной и помехозащищенной модификации «Стингер-POST» (FIM-92B) с массой БЧ в 2,3 кг, как и усовершенствованных FIM-92A, с повышенной с 0,93 до 1,5 кг мощностью БЧ увеличило фугасный фактор в 1,6 раза для 2,3-килограммовой БЧ и всего в 1,3 раза для усовершенствованной 1, 5-килограммовой БЧ FIM-92A.

С середины 1986 г. эти усовершенствованные ракеты вместе с 800 оставшимися «Стингерами-А» впервые были использованы моджахедами против Ми-24. Однако первые же попадания подтвердили худшие опасения разработчиков – одиночным попаданием «Стингера» Ми-24 сбить было почти невозможно, если ракета не попадала в боекомплект, хвостовую балку или хвостовой винт вертолета, или же не вызывала пожар топливных баков. То есть относительный промах «Стингера» был куда эффективнее прямого попадания в бронеплиту редуктора, экранированного ЭВУ или же в бронированный двигатель. Хотя 2,3-килограммовая БЧ за счет фугасного фактора и плотности поля осколков зачастую срывала бронеплиту и повреждала двигатель, что было недоступно «Стингерам» с 0,93-и даже 1,5-килограммовой БЧ. Помимо этого, «Стингер-POST» (FIM-92B) просто отсекала ГПЭ лопасть несущего винта, из-за чего ее эффективность падала на 30–50 %. Но жизненно важные, бронированные агрегаты оказались не по зубам даже новой модификации FIM-92B.

Заметим, что в последней модификации FIM-92C «Стингер-RPM» использовалась все та же 2,3-килограммовая БЧ без изменений, но при атаке вертолета ГСН перепрограммировалась на соответствующий алгоритм. Однако даже против Ми-24, не говоря о Ми-28, такая боевая часть, без кумулятивных и бронебойных элементов, стержневой схемы или снаряженной тяжелыми поражающими элементами, была просто бессильна.

Что касается статистики Афганской войны, то 89 попаданиями «Стингеров» в Ми-24 было сбито только 18 вертолетов. Некоторые из них были сбиты двумя-тремя ракетами, а также комбинацией с ЗПУ. Иногда после попадания «Стингера» Ми-24 добивался «Стрелой». На 18 сбитых вертолетов приходилось 31 попадание (из 89). Интересно, что 58 попаданий вызвали не критические повреждения.

Однако после «Джевелин», которая не применялась массово, статистика попаданий у

«Стингера» была самая высокая: из 563 пусков по Ми-24 89 ракет достигли цели – около 16 %. Сильной стороной «Стингера» было то, что отстрел ЛТЦ давал всего 27 % «ухода» ракеты против 54 % у «Стрелы».

Против Ми-8 «Стингеры» были очень эффективны – только три Ми-8 выжили после одиночного попадания «Стингеров» и пять – после попадания «Стрелы-2М». Во многом это было связано с тем, что станция ЛВВ-166 «Липа» на Ми-8 имела мертвую зону, да к тому же вертолет имел значительно большие, чем Ми-24, линейные размеры во всех ракурсах, относительно низкую скорость и маневренность.

Кроме того, возможности Ми-24 позволяли вертолетчикам выполнять противоракетный маневр, названный «Фаталист» или «Нахалка». В 65 % случаев при исполнении этого маневра удавалось избежать, казалось бы, неизбежного попадания, а на Ми-8 такой маневр был попросту невозможен.

ПЗРК «Стингер» также был очень эффективен против реактивных самолетов. Подавляющее большинство Су-22, Су-17 и МиГ-21 были сбиты ракетами этого типа. По сравнению с Ми-24 процентное отношение пусков к сбитым машинам было значительно выше: 7,2 % против реактивных боевых самолетов в сумме; 4,7 % против Су-25 и 3,2 % против Ми-24. Зато 18 % – в случае применения против Ми-8.

Впервые в Афганистане (боевой дебют ПЗРК состоялся в 1982 г. на Фолклендах) «Стингеры» были применены 25 сентября 1986 г. в районе Джелалабада отрядом некоего «инженера Гаффара» из Исламской партии Гульбеддина Хекматияра. В тот день группа из 35 человек устроила засаду в районе местного аэродрома, обстреляв возвращавшуюся с рутинного задания по разведке и уничтожению караванов восьмерку боевых и транспортных вертолетов 335-го вертолетного полка.

Двумя ракетами мятежники повредили Ми-24В лейтенанта Е.А. Погорелого. Летчик приказал остальным членам экипажа покинуть вертолет, а сам попытался его вынужденно посадить. Попытка удалась отчасти: машину посадить удалось, на при этом Погорелый получил тяжелые травмы и скончался в госпитале²⁰. Кроме того, в воздухе взорвался Ми-8. Уцелел лишь правый летчик, которого взрывом выбросило из кабины. Его парашют раскрылся автоматически.

Вот как вспоминает эти события полковник К.А. Шипачев, тогда – командир звена 335-го полка, находившийся на земле: «Неожиданно мы услышали довольно сильный взрыв, затем еще и еще. Пытаясь понять, в чем дело, выскочили на улицу и увидели следующую картину: прямо над нами спиралью снижались шесть вертолетов, а на земле, на удалении 100–300 м от полосы, горел сбитый Ми-8. В воздухе же зависли на парашютах выпрыгнувшие летчики.

Как потом выяснилось на разборе, по группе, заходившей на посадку, душманы из засады произвели восемь пусков ПЗРК «Стингер» с расстояния 3800 м от взлетно-посадочной полосы. После первого же пуска руководитель полетов дал команду экипажам на включение средств защиты и открытие огня по нападавшим, однако стрелять было нечем: весь боекомплект уже полностью израсходовали, и боевые вертолеты даже не смогли нанести ответный удар. Все, кто своевременно включил отстрел тепловых ловушек, защитились от ракет, а два вертолета оказались сбитыми.

...Сразу поняв, что адекватный ответ противнику летчики дать не смогли, командный пункт немедленно передал координаты цели на позиции реактивной артиллерии, и по бандитам был нанесен ответный удар. Через день мы проводили тела погибших товарищей на Родину и уже 28 сентября опять приступили к выполнению очередных задач».

Редкий случай для Афганской войны, когда существует описание этого примечательного события с другой стороны. Рассказывает пакистанский бригадный генерал Мохаммад Юсуф, отвечавший до августа 1987 г. за подготовку расчетов «Стингеров» у мятежников: «Долгое ожидание подходящей цели было вознаграждено в три часа пополудни. Все вглядывались в небо, чтобы увидеть великолепное зрелище – не меньше

²⁰ Посмертно награжден орденом Красного Знамени.

восьми вертолетов, относящихся к самым ненавистным врагам – вертолетам огневой поддержки Ми-24, приближались к взлетно-посадочной полосе для приземления. У группы Гаффара было три «Стингера», операторы которых поднимали сейчас уже заряженные пусковые установки на плечи и вставали в позицию для стрельбы. Огневые расчеты находились на расстоянии окрика друг от друга, расположенные треугольником в кустах, так как никто не знал, с какого направления может появиться цель. Мы организовали каждый расчет таким образом, чтобы три человека стреляли, а двое других держали ракетные тубусы для быстрой перезарядки...

Когда ведущий вертолет был всего в 200 м над землей, Гаффар скомандовал: «Огонь!», и крики моджахедов «Аллах акбар!» поднялись ввысь вместе с ракетами. Одна из трех ракет не сработала и упала, не разорвавшись, всего в нескольких метрах от стрелка. Две другие врезались в свои цели. Оба вертолета камнем упали на взлетно-посадочную полосу, вдребезги разлетаясь от удара. Произошла дикая потасовка между огневыми расчетами во время перезарядки ракет, так как каждый из команды хотел выстрелить снова. Еще две ракеты ушли в воздух, одна поразила цель так же успешно, как и две предыдущие, а вторая прошла совсем рядом, так как вертолет уже сел. Я полагаю, что один или два других вертолета тоже были повреждены из-за того, что их пилотам пришлось резко сажать машины... Пять ракет, три пораженные цели – моджахеды торжествовали...

После прекращения огня люди Гаффара быстро собрали пустые тубусы и разрушили неразорвавшуюся ракету, разбив ее камнями... Их возвращение на базу прошло без происшествий, хотя спустя приблизительно час после их отхода они слышали гул реактивного самолета вдалеке и звук разрывающихся бомб.

В тот день незамедлительной реакции на сбитые вертолеты в Джелалабаде не последовало, русские были просто ошеломлены²¹. Затем аэродром был закрыт на месяц...»²²

Как видим, свидетельства сторон в чем-то схожи, а в чем-то расходятся между собой.

Заканчивая рассказ, стоит отметить, что за комплексами ПЗРК советскими частями велась настоящая охота. Чего стоит, например, история с захватом первого комплекса «Стингер», на который претендует два десятка человек в разное время и при разных обстоятельствах (думаю, с годами их количество будет только расти).

Наиболее правдиво, на мой взгляд, история с первым захваченным «Стингером» описана в статье полковника запаса Александра Мусиенко: «Первый переносной зенитный ракетный комплекс «Стингер» был захвачен советскими войсками в Афганистане 5 января 1987 г. В ходе ведения воздушной разведки местности разведгруппы старшего лейтенанта Владимира Ковтуна и лейтенанта Василия Чебоксарова 186-го отдельного отряда специального назначения под общим командованием заместителя командира отряда майора Евгения Сергеева в окрестностях кишлака Сейид Калай заметили в Мельтакайском ущелье трех мотоциклистов». Владимир Ковтун описал дальнейшие действия так: «Увидев наши вертушки, они быстро спешили и открыли огонь из стрелкового оружия, а также сделали два беглых пуска из ПЗРК, но мы вначале эти пуски приняли за выстрелы из РПГ. Летчики сразу сделали резкий вираж и подсели. Уже когда покидали борт, командир успел нам крикнуть: «Они из гранатометов стреляют!» Двадцатьчетверки прикрывали нас с воздуха, а мы, высадившись, завязали бой на земле». Вертолеты и спецназовцы открыли по мятежникам огонь на поражение, уничтожив их огнем НУРС и стрелкового оружия. На землю сел только ведущий борт, а ведущий Ми-8 с группой Чебоксарова страховал с воздуха. В ходе досмотра уничтоженного противника старший лейтенант В. Ковтун захватил у уничтоженного им мятежника пусковой контейнер, аппаратный блок ПЗРК «Стингер» и полный комплект технической документации. Один боеготовый комплекс, притороченный к мотоциклу, захватил капитан Е. Сергеев, и еще один пустой контейнер и ракету захватили

²¹ Тут, конечно, пакистанец лукавит – советское командование отреагировало в тот же день – был издан приказ об обязательном отстреле ловушек и выключении «Липы» только после касания земли.

²² Перевод опубликован по адресу: http://artofwar.ni/i/izchuzhogookopa/text_0010.shtml

разведчики группы, высадившиеся с ведомого вертолета»²³.

Малокалиберная зенитная артиллерия

Значительную угрозу для авиации 40-й армии в ходе всей войны представляла малокалиберная зенитная артиллерия (МЗА). Моджахеды применяли несколько систем. В первую очередь это разработанные в СССР ЗУ-23–2, доставшиеся им как трофеи либо поставленные из КНР, Египта и Ирана. Среди западных систем особняком стояли швейцарские «Испано-Сюиза» HSS-820 и «Эрликон» GAI-BO1, а также американские M142IL. Кроме того, изредка использовались более мощные орудия, такие как 57-мм советские С-60 (очевидно, тоже трофейные либо поставленные из Китая) или знаменитые шведские 40-мм «Бофорс» L70.

При прямом попадании зажигательного снаряда вертолет практически мгновенно вспыхивал, после чего беспорядочно падал, при таком же попадании осколочно-фугасного снаряда в 70–80 % случаев возникал пожар и вертолет оказывался пораженным вследствие разрушения системы управления, топливной системы, остановки двигателя. При разрыве снаряда вблизи вертолета последний получал множественные пробоины больших размеров на большой площади, но, как правило, сохранял боевую живучесть.

Говоря о зенитных орудиях у моджахедов, отмечу еще вот что – некоторые исследователи Афганской войны скептически относятся к самому факту наличия такого вооружения в отрядах оппозиции. А еще более настороженно – к фактам его применения против советской авиации. В подтверждение своей позиции приведу только одно свидетельство ветерана той войны: «14 сентября 1985 г., суббота. Экипаж Ми-24 капитана С. Филиппченко работал вблизи пакистанской границы с аэродрома Кундуз. При огневом контакте с душманами вертолет получил попадание в район передней кабины. Филиппченко сумел посадить поврежденную машину. После посадки нашли в передней кабине огромное количество пробоин, тело летчика-оператора Саши Миронова было буквально изрешечено...

Необъяснимое – чем был поражен вертолет? На броне – вмятины, как от пулевой дроби, и как бы прожженные отверстия диаметром до 25 мм. Из знакомого нам оружия ни одно таких повреждений не наносило»²⁴.

Крупнокалиберные пулеметы и другое стрелковое оружие

Несмотря на достаточную насыщенность моджахедов оппозиции различными образцами ПЗРК и МЗА, основу их ПВО составляли крупнокалиберные пулеметы. В первую очередь речь идет о знаменитом 12,7-мм ДШК, точнее, о его модернизированном варианте ДШКМ. Противник располагал некоторым количеством трофейных стволов, но основную массу, порядка 80 %, составляли лицензионные пулеметы китайского производства, так называемый тип 54. Часто в трофеях спецназа встречались и пакистанские образцы, выпущенные уже по китайской лицензии. По утверждению западных журналистов, посещавших отряды афганской оппозиции, такие пулеметы входили в число любимых видов оружия моджахедов, которые, как заметил один из ведущих западных специалистов Оливье Рой, «стали настоящими асами в обращении с ДШК». Количество данных пулеметов росло из года в год. Так, если в начале 1987 г. советские специалисты насчитывали в отрядах оппозиции 2700 единиц, то через год уже 3410, а к концу 1988 г. – 4050. Характерные вспышки выстрелов на дульном срезе советские летчики называли «сваркой» и относились к этим пулеметам очень уважительно.

В больших количествах эти пулеметы захватывались у мятежников. Так, в докладе начальника ГУБП сухопутных войск от 22 сентября 1984 г. среди захваченного у мятежников оружия указывалось: ДШК за май – сентябрь 1983 г. – 98, за май – сентябрь 1984 г. – 146.

²³ Оружие. 2010. № 5. С. 27.

²⁴ Домницкий В. Афганистан. Рассказ пятый // Мир авиации. 1999. № 3. С. 45.

Афганские правительственные войска с 1 января по 15 июня 1987 г., например, уничтожили 4 ЗГУ, 56 ДШК мятежников, захватили 10 ЗГУ, 39 ДШК, 33 других пулемета. Советские войска за тот же период уничтожили 438 ДШК и ЗГУ, захватили 142 ДШК и ЗГУ, 3 миллиона 800 тысяч единиц боеприпасов к ним; подразделения спецназа уничтожили 23 ДШК и 74 300 единиц боеприпасов к ним, захватили – соответственно 28 и 295 807 единиц²⁵.

Другой популярной у мятежников системой был опять-таки советский 14,5-мм крупнокалиберный пулемет КПВ. Источники поставок те же, что и у его «старшего брата». В Афганистане пулеметы применялись на различных лафетах. Наиболее распространенными были одноствольные зенитные горные установки ЗГУ-1, которые чаще всего фигурируют в советских документах²⁶.

В сравнении с ДШК 14,5-мм пулеметов у противника было намного меньше: по оценке советской разведки, в 1985 г. – 180, в начале 1987 г. – 360, в начале 1988 г. – 591, в конце – 770.

В малых количествах в Афганистане также нашел применение американский 12,7-мм пулемет «Браунинг» М2, принятый на вооружение еще в 1933 г.

Несколько слов о применении стрелкового оружия калибром 5,54–7,7 мм против советских самолетов и вертолетов. Моджахеды обстреливали вертушки из всего, что было под рукой, включая винтовки, автоматы, ручные и станковые пулеметы. Среди афганцев было немало отменных стрелков, поскольку у пуштунов, да и у таджиков, война и разбой считались занятием, достойным настоящего мужчины, а умение метко стрелять входило в число достоинств.

Гранатометы

Специфика горной местности позволяла в ряде случаев использовать против вертолетов гранатометы. Надо сказать, что подобные средства применялись для борьбы с авиацией и раньше, например в ходе войны в Индокитае и Родезии. К моджахедам попадали гранатометы самых разных систем: автоматические швейцарские «Фальконет», западногерманские «Лянце-2», американские М72, французские «Сарпак», израильские «Пикет». Однако подавляющую массу составляли советские РПГ-7, частично трофейные, но главным образом поставленные из Египта, Ирана и КНР, где они выпускались серийно. Как показала практика, по летящему вертолету эффективен огонь лишь из задней или передней полусфер на расстоянии до 100 м, хотя прицельная дальность стрельбы составляла 500 м. Кроме того, велась и стрельба на дальность срабатывания самоликвидатора – 700–800 м, в расчете на поражение осколками и фугасным воздействием. Надкалиберная (до 85-мм) кумулятивная граната РПГ-7 была способна при прямом попадании пробить броню толщиной до 250 мм. Значительным разрушительным воздействием обладали и ее осколочно-фугасные модификации, которые выпускались за пределами СССР.

При этом отметим, что в советских документах не зафиксирован ни один случай сбита Ми-24 из РПГ. Зато в боевых донесениях за 1980 г. отмечена потеря трех Ми-24 и пяти членов экипажей в результате применения противником зенитных ракет. Известно, что у моджахедов ПЗРК в тот период не было, поэтому можно утверждать, что гибель машин и людей – результат стрельбы из РПГ-7, тем более что нередко экипажами в полете граната принималась за ракету.

Характерным при использовании мин являлось образование большого количества осколков, накрывавших при попадании в вертолет значительные участки конструкции планера и его систем. В одном из случаев, например, мина, попавшая в рулевой винт вертолета Ми-8, помимо разрушения самого рулевого винта, хвостового редуктора и тросовой проводки системы путевого управления образовала 88 пробоин в хвостовой части фюзеляжа, повредивших как обшивку, так и силовые элементы. В другом случае мина

²⁵ Федосеев С. «ДуШКА» калибра 12,7 мм // Оружие (цит. по www.arms-magazin.ru).

²⁶ Правда, не исключено, что в ряде случаев так называли различные системы МЗА.

попала в левый борт вертолета Ми-8, при этом образовалось 17 пробоин размером от 0,2 до 5 см²⁷ в основном в передней части фюзеляжа, а также в лопастях несущего винта и левой основной опоре шасси.

АФГАНСКИЙ АРСЕНАЛ

Вертолеты

Наиболее распространенным оружием вертолетчиков стали неуправляемые ракеты – их невысокая точность с лихвой компенсировалось количеством. Чаще всего применялись 57-мм ракеты С-5 и ее варианты. Об их применении так вспоминали ветераны: «Обычно НАРы применяли со следующими параметрами: угол прицеливания 40-тысячных стоял постоянно (НАР С-5), скорость ввода 140 км/ч, тангаж на пикирование 30–40 градусов, скорость вывода 200–220 км/ч. Обычно ставили серию по 2 или 4 снаряда из каждого блока в одном заходе. Применение более длинной серии приводило к появлению очень сильного пикирующего момента, который компенсировать заблаговременной дачей ручкой на себя, на вывод не удавалось»²⁸.

Более мощные ракеты С-24 с дальностью стрельбы в 2 км (при определенных навыках дальность пуска с кабрирования достигала 6–6,6 км) применяли достаточно часто. А вот С-25 в войсках откровенно не любили и применяли крайне редко. «Пуски неуправляемых ракет С-24 велись регулярно. А вот С-25 не прижились. Во время одного из пусков комэска Владимира Викторовича Цымбала с левой стороны рулевой винт попал в струю выхлопа, резонанс страшный. Вибрации вертолета мощные. Сказал потом, что опасно стрелять такими игрушками, и вертолет развалить можно. С правой стороны перед этим пустил, так двигатель спомпажировал. Больше опытами не занимались»²⁹.

Характеристики неуправляемых авиационных ракет

²⁷ Интервью ветерана 280-го овп Зинченко В.П., личный архив автора.

²⁸ Письмо от Сурцукова А.В. от 28.11.2007 г.

²⁹ Интервью ветерана 280-го овп Зинченко В.П., личный архив автора.

Тип ракеты	С-8 КОМ	С-8 БМ	С-8 ДМ	С-8 ОМ
Тип БЧ	Кумулятивно-осколочный	Бетонобойный с прон. БЧ	С объемно-детонир. смесью	Осветительный
Длина НАР, мм	1570	1540	1700	1632
Масса НАР, кг	11,3	15,2	11,6	12,1
Масса БЧ, кг	3,6	7,41	3,63	4,3
Масса ВВ, кг	0,9	0,6	2,15	1,0
Дальность пуска, км	1,4—4,0	1,2—2,2	1,3—3,0	4,0—4,5
Эффективность	Бронепробиваемость — 400 мм	Толщина пробиваемого ЖБ — 800 мм	Троиловый эквивалент — 5,5—6,0 кг	Сила света — 62 106 кДж

Характеристики крупнокалиберных НАР

Тип ракеты	С-13 ОФ	С-13 Т	С-24 Б	С-25 ОФМ
Тип БЧ	Осколочно-фугасный	Проникающий	Осколочно-фугасный	Осколочно-фугасный
Калибр, мм	122	122	240	340
Длина, мм	1800	1800	2330	3310
Масса НАР, кг	68	67	235	480
Масса БЧ, кг	32,5	31,8	123	190
Дальность пуска, км	2,5	2,5	2,0	3,0
Эффективность	1800 осколков	Пробитие 1 м бетона	4000 осколков	Поражение 1820 м ²

Применение ПТУР было весьма распространенным, тем более что Ми-24 мог нести четыре такие ракеты. Более массовым (хотя и не настолько, как НАР) было применение пушечных контейнеров УПК-250–23. Хотя их вертолетчики не любили, отзываясь о них примерно в таком ракурсе: «Пушкой с подвесных контейнеров УПК-250–23 пользовались редко. Часты были отказы, пыли много».

Очень хорошую эффективность в условиях Афганистана показали простые свободно

падающие бомбы. Тут как раз пригодились навыки учебной деятельности – ведь страны Варшавского договора были практически единственными в мире ВВС, где отрабатывали тактику применения бомб с вертолетов.

Применялся целый спектр бомб: от осколочных АО-50–11 м до ОФАБ-250–270. Вот как говорил в своем интервью, наверное, один из самых титулованных ветеранов советской армейской авиации А.В. Сурцуков: «Ми-8МТ показал себя могучей в тех условиях техникой. Ну посудите сами. Ми-24, ударный вертолет в тех условиях, если с двумя бомбами ОФАБ-100 и двумя блоками УБ-32 набирал 3000 м, то пилот плакал от счастья. Ну, а МТ спокойно с двумя блоками УБ-32, четырьмя ОФАБ-250 и парой пулеметов с боекомплектами по принципу «сколько не жалко» работал с высот 4000–5000 м. Поэтому в наш период Ми-8МТ очень широко применялся в качестве бомбера. Бомбили с режимов по принципу: «или трава, или кислород», то есть или с пмв, если позволяла обстановка, или с максимально возможной высоты, это если ДШК в районе цели было много. Когда ПЗРК пошли у противника, снова вернулись на ПМВ. С ПМВ обычно применялись на бомбах электровзрыватели со штурмовым (14 с) замедлением. На боевом курсе скорость обычно выдерживалась около 200 км/ч, в момент сброса очень важно, чтобы высота была выше 70 м, иначе взрыватели не взводились и бомбы становились подарком духам, они их потом использовали. После сброса скорость увеличивалась до максимальной, чтобы успеть удрать от собственных осколков после разрыва бомбы. С больших высот обычно бомбили на скоростях на боевом курсе 140–150 км/ч по прибору. Когда начали осваивать бомбометание с больших высот, я обратил внимание на систематическую ошибку (промах) у всех экипажей в 30–40 м, даже при идеальном выдерживании режима. Потом догадался. Дело в том, что в расчетах прицельного угла бомбометания принимается за один из параметров так называемый «тэта»³⁰, то есть характеристическое время падения бомбы с высоты 1000 м и скорости сброса 144 км/ч. А высота порога цели была зачастую больше 2000 м, и сказывалось уже разрежение воздуха (так, например, снаряды установок залпового огня «Град» летали в Афгане на 22 км вместо 18). Когда ввели соответствующие поправки, стали попадать точно».

АНАЛИЗ БОЕВЫХ ПОТЕРЬ

Идентифицировать конкретную причину поражения того или иного летательного аппарата в боевых условиях было практически невозможно, так как сбитые самолеты и вертолеты, как правило, представляли собой груды обгоревших обломков, к тому же зачастую находящихся на контролируемой противником территории.

Поэтому приходится ограничиться общей классификацией боевых потерь советской авиации в Афганистане по причинам поражения:

- гибель или тяжелое ранение летчика;
- пожар или взрыв в результате попадания зенитных снарядов, мин, гранат, ракет;
- потеря управляемости из-за разрушения элементов системы управления, гидросистемы, трансмиссии, несущей системы;
- остановка двигателей вследствие боевых повреждений, прекращения подачи топлива, отказа системы автоматического регулирования.

После детального анализа советские военные специалисты пришли к выводу, что главными причинами боевых потерь авиации в Афганистане явились:

1. Нарушения и недостатки в организации подготовки, проведения и управления боевыми действиями. Неумение отдельных авиационных командиров своевременно и правильно оценить обстановку и принять грамотное решение на боевые действия. При подготовке летных экипажей и лиц группы руководства полетами упускался контроль за их подготовкой, недостаточно оценивался уровень подготовки летного состава и возможности выполнения боевых задач с учетом индивидуальной подготовки каждого члена экипажа.

³⁰ Буква в греческом алфавите.

2. Недостаточная тактическая подготовка летного состава. Низкие знания огневых возможностей ПВО противника, длительное нахождение экипажей в зоне поражения, слабые практические навыки в выполнении противозенитного и противоракетного маневров, в комплексном использовании групповых и индивидуальных средств защиты, а также шаблонность в тактике действий.

3. Ошибки летчиков в технике пилотирования и эксплуатации авиационной техники. По этой группе причин произошло 25 % боевых потерь без огневого воздействия. Многие из них произошли вследствие плохого подбора, обучения и воспитания летного состава в центре боевой подготовки и на местах постоянного базирования. Уровень подготовки летного состава, прибывавшего по замене, продолжал оставаться невысоким, ввод в строй проводился зачастую формально, без всестороннего изучения способностей каждого летчика. В армейской авиации до 30 % летного состава из-за низкого уровня летной подготовки использовалось для выполнения второстепенных задач. Незнание аэродинамических особенностей вертолетов в горной местности, низкие навыки в исправлении допущенных ошибок при потере скорости в наборе высоты, невыдерживание безопасных высот над рельефом местности и недисциплинированность летчиков явились непосредственными причинами потерь без огневого воздействия.

Слабым звеном в обеспечении боевых действий авиации являлась недостаточная достоверность и полнота разведанных по расположению средств ПВО противника, что приводило к неожиданному противодействию авиации на подходах к районам нанесения ударов и значительно снижало безопасность воздушных перевозок. Немаловажным фактором в безопасном применении авиации являлось и недостаточно развитое радиолокационное поле на территории Афганистана, что значительно снижало возможности управления авиацией.

Если говорить о массовых потерях личного состава ВВС в Афганистане, то отдельной строкой стоит вынести обстрелы аэродромов и, соответственно, мест расположения личного состава авиационных частей. В этой связи нельзя не вспомнить случай самой массовой гибели летно-технического состава 50-го осап на аэродроме Кабул 13 ноября 1988 г.³¹ Тогда в результате попадания реактивного снаряда в модуль погибло 11 летчиков и техников преимущественно 4-й эскадрильи. Воспоминания очевидца этого страшного события Виктора Иосифовича Дрона поражают своей откровенностью: «С утра все вертолеты работали по плану. В 10:03, когда я находился на КП ИАС полка (командный пункт инженерно-авиационной службы) и смотрел со 2-го этажа, как вырубивало дежурное звено по прикрытию самолета Ил-76, заходящего на посадку, совсем рядом со стоянкой вертолета Ми-24 с бортовым номером № 23 разорвался реактивный снаряд, пущенный моджахедами. На излете снаряда не было слышно, так как мешал грохот вырубивающих вертолетов. В этот момент я видел, как через эту стоянку проходил мой начальник ТЭЧ звена старший лейтенант Князев Владимир Сергеевич, я подумал, что он погиб.

Я сбежал со второго этажа КП ИАС и поспешил к месту разрыва, чтобы оказать помощь старшему лейтенанту Князеву, а он поднялся с земли и пошел ко мне. Я его остановил, осмотрел со всех сторон и, на мое удивление, не нашел ни одной раны от осколков. Спросил у него, как он умудрился выжить, он ответил, что услышал снаряд на излете и сразу упал на землю. Конечно, он был сильно испуган, но не паниковал. Этим ЧП, к сожалению, день не закончился. Дальше работа шла своим чередом. Вертолеты вырубивали строго по плану, технический состав после их посадки быстро готовил к повторному вылету, заряжали блоки Б-8-В20 реактивными снарядами С-8, пушки 30-мм снарядами и пулеметы патронами 12,7 мм.

К 13:00 большая часть личного состава перемещалась в столовые на обед. Я быстро пообедал и вышел со столовой, а передо мной оказалось много куда-то спешащих летчиков 4-й вэ. Я одного спросил, куда это вы торопитесь, он ответил: порнуху смотреть. Я зашел в

³¹ Кстати, в недавно вышедшей книге С. Сергеева «Мы атакуем с небес» дата этого трагического события названа неправильно.

свой модуль в комнату и только закрыл дверь – услышал мощный нарастающий рев падающего реактивного снаряда. Чисто инстинктивно я упал на пол в комнате и накрыл голову ладонями.

Рядом раздался очень сильный взрыв, я поднялся и быстро выскочил на улицу. Увидел густую пыль. Солдаты лежали около модуля, ко мне шел вялой походкой кто-то из летчиков 4-й вз, я его остановил, взял руками за плечи, посмотрел на грудь, живот, ноги – все было цело, на голове волосы у него были выжжены полностью, щека была разрублена осколком. Спросил его: сможет ли он дойти до санчасти, он ответил, что нет. Поднял лежащих двоих солдат и приказал отвести раненого в санчасть. Они взяли его под руки и повели. Меня удивило, что он такой вялый после легкого ранения, я повернулся и посмотрел в спину раненому, а у него в левой лопатке было ранение и кровь текла по спине до самого пояса. Потом я увидел разрушенную часть модуля 4-й вз (наши модули были рядом).

Подбежал к упавшей стене. Там сидел раненый ко мне спиной, опираясь на руки. Подошел к нему, он сказал: «Помоги мне». Внутри комнаты что-то горело, и много тел лежало на полу. Я его взял, раненого, под мышки и потянул из огня, а его левая нога осталась на месте, ее отрубило осколками. Раненый оказался для меня очень тяжелый, и я позвал солдат, сказал, чтобы они отнесли его в безопасное место и перетянули жгутом ногу, а оторванную часть также чтобы забрали. Потом вошел в комнату. Тяжело, конечно, передать тот ужас, который мне пришлось увидеть. Я только сделал несколько шагов, как тут же споткнулся на кусочках черепа и мозгах.

Одному офицеру снесло череп, и осталась только нижняя часть, справа от меня снесло взрывом молодого лейтенанта со стула. Он сидел, в голове у него было несколько отверстий от осколков, а крови почему-то почти не было. А в левом углу корчились от боли другие ребята. Прямо передо мной лежал прапорщик на полу, он смотрел на меня красными глазами, он пытался что-то мне сказать. Не знал я, что ему сказать, но попытался его успокоить и просил потерпеть. Хотелось услышать его последние слова, но он так и не смог ничего сказать, у него осколки вошли в горло. Была также пробита грудь, и через раны выходил воздух вместе с кровью. Разорван у него был и живот, видны были кишки. У меня возникла сильная злость к моджахедам, которые это сделали, хотелось их стрелять и стрелять. Я какое-то время один стоял в этой кошмарной комнате.

Я вышел в коридор и крикнул, чтобы тащили одеяла и выносили раненых. Сам подошел к телефону и начал звонить в санчасть. Долго не отвечали, потом ответила одна медсестричка, я говорю: весь медперсонал немедленно в четвертый летный модуль, очень много убитых и раненых. А она отвечает, что все в укрытиях сидят. Я сказал, чтобы она немедленно всем сообщила. Потом на одеялах начали выносить раненых и убитых.

Вышел с модуля. На дорожке между модулями и столовой солдаты посадили этого летчика с оторванной ногой. На коленях около него стоит официантка из столовой, обнимает, гладит голову, сильно плачет и пытается как-то облегчить ему боль. Картина, конечно, не для сентиментальных.

На стоянке вертолетов 4-й вз разрывается РС. Один из начальников 4-й вз (не буду писать кто) закричал: всем в укрытие. Я его остановил и говорю: «Чего ты орешь? Нужно раненых спасать». А он побежал в укрытие, и за ним несколько человек. Большинство осталось спасать ребят. Я посмотрел, что работа по спасению раненых сдвинулась с места, их начали выносить. Мне ведь теперь нужно выполнять и свои прямые обязанности, побежал на стоянку на выпуск дежурного звена. Хотелось, чтобы мои экипажи уничтожили моджахедов, которые нанесли ракетный удар по нашему аэродрому. Летчики прилетели, расстреляли весь БК, но видели только трубы от РС. РС были установлены заранее, таймеры сработали в обеденное время, когда личный состав принимал пищу. Когда звено поднялось в воздух, я опустил в укрытие. Меня начало трясти от увиденного. После очередного разрыва РС пришел в себя. Работа продолжилась»³².

³² Подполковник запаса Дрон Виктор Иосифович, из письма автору от 19 августа 2007 г.

ПОТЕРИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ В ХОДЕ ВОЙНЫ В АФГАНИСТАНЕ

Потери и повреждения самолетов Су-17³³

1. 23 марта 1980 г. – боевая потеря самолета Су-17, 217-й апиб (Кизыл-Арват). Вылет с аэродрома Шиндант. Летчик – майор Герасимов. Пара Су-17 после обеда наносила удар по огневым точкам в районе крепости Чагчаран. Направление атаки – в сторону хребта, с пикирования. Погода в районе цели – 8-балльная облачность, хребет находился в облаках. Ведомому не хватило несколько метров, самолет зацепил фюзеляжем за вершину, распорол фюзеляж и взорвался на обратной стороне хребта. Летчик погиб, обломки самолета упали на ледник.

2. 19 июня 1981 г. – боевая потеря самолета Су-17, 217-й апиб (Кизыл-Арват). Вылет с аэродрома Шиндант. Пара: ведущий – старший летчик Акмаев Фарид, ведомый – Галушак. Вылет на разведку противника в заданном районе. Выполняя полет на предельно малой высоте в 6:30 утра по кабульскому времени, ведущий, видимо, был ослеплен восходящим солнцем и зацепил за бархан. Самолет взорвался, летчик погиб. Ведомый выполнял полет с превышением и успел уйти от столкновения.

3. 1981 г. – боевая потеря самолета Су-17, 217-й апиб (Кизыл-Арват). Вылет с аэродрома Шиндант. Старший летчик капитан Виталий Лишенков.

4. 4 декабря 1982 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 136-й апиб (Чирчик). Вылет с аэродрома Кандагар. Майор Гавриков Виктор, старший летчик старший лейтенант Хлебников Игорь. Основная группа ушла на удар, после чего была поставлена задача: нанести удар по вновь выявленной цели. На вылет пошли оставшиеся боевые и спарка с данным экипажем, которая повела группу. Над целью группа выполнила несколько атак, после чего спарка выполняла доразведку результатов удара. При выполнении этого захода самолет был сбит в районе цели. Очередь из ДШК прошла через кабину пилотов. По всей вероятности, летчики погибли в воздухе, поэтому никто не катапультировался.

5. 18 августа 1983 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 156-й апиб (Мары-2). Вылет с аэродрома Кандагар. Пара: командир звена капитан Дудченко и ведомый старший летчик старший лейтенант Костяев Валерий Александрович. Цель в районе 20 км северо-восточнее Кандагара. Через 1 минуту после ведущего ведомый ввел самолет в пикирование с углом 20 градусов. На выводе из пикирования самолет столкнулся в 40 м от цели. Сбит огнем ДШК на пикировании.

6. 19 декабря 1983 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 156-й апиб (Мары-2). Перелет с аэродрома Кандагар на аэродром Баграм. При выполнении вылета с аэродрома Баграм катапультировался старший летчик старший лейтенант Александр Иванович Алексенко.

7. 17 января 1984 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 156-й апиб (Мары-2). Вылет с аэродрома Шиндант. Начальник разведки полка майор Николай Федорович Нагибин (это был его первый боевой вылет в Афганистане). Группа самолетов: 2 МиГ-21 бис (927-й иап, аэродром Березы) и 4 Су-17 мЗ наносили удар в 35 км южнее Шинданта в горном районе. После сброса авиабомб самолет на выводе из пикирования столкнулся с горой и взорвался. При осмотре места падения в заголовнике К-36 обнаружены пробоины от пуль, наиболее вероятно, что летчик погиб при обстреле в момент вывода.

8. 1984 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 156-й апиб (Мары-2). Вылет с аэродрома Шиндант. Начальник штаба 2-й аз майор Николай Николаевич Тимохин. Летчик выполнял минирование. При выполнении повторного захода летчик почувствовал сильный удар в самолет, после чего началось вращение. Полностью отклонив РУС в сторону вращения, после выполнения бочки, увидев небо, катапультировался. При приземлении сломал ногу, эвакуирован вертолетом ПСО. После лечения снова летал.

9. 9 апреля 1984 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 156-й апиб (Мары-2). Аэродром Кандагар, командир 2-й аз майор Мухин.

³³ По материалам и с любезного разрешения Бориса Четвертакова.

10. 21 апреля 1984 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораз (87-й орап, Карши). Аэродром Баграм. Пара: капитан Корж – Шапиро. Второй день операции в Пандшере. Полет на поиск караванов в Пандшерском ущелье. Это был второй вылет пары в этот день, а для ведущего это был 28-й боевой вылет. После обнаружения каравана начали атаку с пикирования. Со слов ведомого, после вывода из пикирования он увидел, как самолет ведущего плашмя падает на склон горы, при этом было видно, что ведет огонь ДШК. Самолет упал на высоте 4500 м. Вертолет ПСО специально облегчили, чтобы можно было высадить специалиста ПДГ. Самолет лежал вниз кабиной. Возле обломков самолета было обнаружено много следов. Наши смогли забрать только тормозной парашют. Причина осталась не выяснена.

11. 25 апреля 1984 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 156-й апиб (Мары-2). Вылет с аэродрома Баграм. Пара: ведущий – старший лейтенант Сергей Александрович Соколов, ведомый – старший лейтенант Грушковский. Полет на поиск передвижной радиостанции в районе аэродрома Баграм. В горизонтальном полете на высоте 1500 м ведущий почувствовал сильный удар по самолету и тут же доклад ведомого: «Сергея, прыгай!» Летчик катапультировался. Вертолета ПСО в данном районе не было, и пришлось перенацеливать из другого района (всегда в районе работы в 5–6 км висел вертолет, но не в этот раз). Летчик после приземления сразу вступил в перестрелку, был тяжело ранен. Вертушка подоспела в последний момент. Когда подняли на борт пилота, он был без сознания, в руке сжата граната с выдернутой чекой. Герой России.

12. 13 мая 1984 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 156-й апиб (Мары-2). Вылет с аэродрома Шиндант. Летчик – начальник штаба авиаполка подполковник Бузов Геннадий. Удар в составе звена в 15 км юго-западнее Герата. После сброса авиабомбы с горизонтального полета летчик почувствовал сильный удар в хвостовой части (явный признак попадания ПЗРК). Летчик катапультировался и через 15 минут был подобран вертолетами ПСО.

13. 25 мая 1984 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораз (87-й орап, Карши). Вылет с аэродрома Баграм. Капитан Давыдов Андрей Николаевич, 38-й боевой вылет. Работа на севере Пандшерского ущелья. Летчика вводили в строй на удары в составе звена. В районе цели ведущий звена цель не смог обнаружить, его ведомый обнаружил цель и начал строить атаку с пикирования (зарядка по 4 × ОФАБ-250–270), ведущий маневр за ним. Далее – ведомая пара. После атаки в районе цели произошел сильный взрыв. Решили, что попали в склад с боеприпасами. Однако со спарки, которая барражировала сверху над звеном, запросили: «А где четвертый?» На запрос командира эскадрильи Довганича не отвечал ведомый второй пары капитан Давыдов...

14. 9 сентября 1984 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 136-й апиб (Чирчик). Вылет с аэродрома Какайды. Пара командир звена Владислав Ластухин, ведомый капитан Сергей Пелих. Атака цели западнее населенного пункта Дашиб. Самолет ведущего при выходе из атаки потерял управление и начал валиться на крыло (либо поражение с земли, либо сказались аэродинамические особенности именно этого самолета – в полку он по управляемости был самым «тяжелым»). Летчик катапультировался и приземлился с превышением прикрываемого с воздуха десанта на 800 м. Сразу после приземления вступил в бой. На подмогу снизу начала подниматься группа десантников, прорываясь с боем наверх. Потеряв трех человек, группа сначала залегла, а затем, под превосходящим огнем духов, отступила. Вертолеты ПСО из-за сильного огня с земли подойти в район приземления не смогли. Летчик погиб в бою. Лишь на следующий день, после обработки штурмовиками и вертолетами данного района (три полковых вылета), десанникам (группа в составе почти 200 человек) удалось с потерями прорваться в район катапультирования. Были обнаружены тела трех погибших десантников (раздетые) и тело летчика в комбинезоне с простреленной правой рукой и разбитой камнями головой.

15. 13 февраля 1985 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 168-й апиб (Шираки). Вылет с аэродрома Кандагар. Командир эскадрильи майор Иванов. При атаке цели ночью в 70 км

северо-западнее Кандагара самолет столкнулся с землей. Летчик погиб.

16. 1 июля 1985 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораз (371-й орап, Чимкент). Вылет с аэродрома Баграм. Командир звена капитан Нестеров Сергей Иванович. Отказ двигателя после взлета на высоте 5 м. Катапультировался. Самолет упал за ВПП в 800 м, летчик жив.

17. 16 декабря 1985 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораз (371-й орап, Чимкент). Вылет с аэродрома Баграм. Командир звена капитан Фрай Владимир Владимирович. Западнее Баграма в районе долины Бамиан на высоте 1500 м обстрелян из ДШК. Заклинило управление. Летчик катапультировался, подобран группой ПСО.

18. 1986 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораз (371-й орап, Чимкент). Вылет с аэродрома Баграм. Командир эскадрильи подполковник Шамарин Юрий Александрович. При выполнении боевого задания самолет поражен огнем с земли. Полностью разбит гаргрот фюзеляжа от закабинного отсека до киля (12 пробоин). Полный отказ ПНО (не работал ни один прибор, ни одно сигнальное табло). Работал только двигатель и гидроусилители. Зашел на посадку с помощью ведомого и по ощущениям. С самолета сняли двигатель и то, что уцелело. Самолет списали на боевые потери, так как восстанавливать было нечего.

19. 3 апреля 1986 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораз (371-й орап, Чимкент). Вылет с аэродрома Баграм. Старший лейтенант Покатаев Евгений Александрович. При выполнении воздушной разведки парой (ведомый) сбит из ДШК на высоте 2000 м в 10 км юго-западнее Гардеза (район Хоста). На подбитом самолете тянул домой, однако горящий самолет начал разваливаться, и ведущий дал команду на катапультирование. Катапультирование не произошло из-за перебития тяги привода К-3бдм. Летчик погиб.

20. 17 мая 1986 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 136-й апиб (Чирчик). Вылет с аэродрома Какайды. Начальник штаба эскадрильи майор Владимир Рассказов. В 27 км от Баграма самолет получил повреждения от огня с земли из ДШК и загорелся. На горящем самолете летчик планировал 17 км по ущелью. Затем катапультировался. Приземлился в 800 м от кишлака. Из кишлака начался обстрел места приземления. Когда подошли вертолеты ПСО, бросил НАЗ и парашют и побежал в сторону вертолета. Борттехник ближайшего вертолета перед посадкой в кабину сказал: «Забери парашют, не бросай добро». Летчик вернулся за парашютом и НАЗом, подобрал их и после чего был подобран вертолетом ПСО.

21. 15 июня 1986 г. – боевая потеря самолета Су-17умЗ, 263-я ораз (101-й орап, Борзя). Вылет с аэродрома Баграм. Командир звена майор А.В. Пакин и старший летчик старший лейтенант И.Г. Кокоткин. При выполнении взлета ночью на разведку погоды в районе удара на взлете погас форсаж (очевидцы говорят о невключении ПФ). Прекращать разбег было поздно, самолет оторвался в конце БВПП на больших углах атаки, зацепил ограждение аэродрома, потерял скорость и коснулся хвостом за землю. Двигатель остановился. Самолет продолжил движение по минному полю до БПРМ, при этом сзади срабатывали установленные мины. Летчики выбрались из остова самолета.

22. 16 августа 1986 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораз (101-й орап, Борзя). Вылет с аэродрома Баграм. Замполит эскадрильи майор Александр Владимирович Фадеев. Сбит из ПРЗК (или из ДШК) в 30 км юго-западнее Джелалабада на высоте 400 м. Летчик катапультировался, вертолетами ПСО с аэродрома Джелалабад подобран и доставлен на аэродром.

23. Август (сентябрь?) 1986 г. – повреждение Су-17 мЗр, 263-я ораз (101-й орап, Борзя). Вылет с аэродрома Баграм. Командир аэ подполковник Лучкин. При выполнении воздушной разведки цели (караваны) северо-восточнее Хоста самолет подбит из ПРЗК. Попадание в хвостовую часть. Поврежден РН и оторван на две трети левый стабилизатор. Летчик сумел выполнить выход на аэродром и посадку. Самолет восстановлен.

24. 1986 г. – повреждение Су-17 мЗр, 263-я ораз (101-й орап, Борзя). Командир звена капитан Смага. Работа в районе Баграмской «зеленки» (Черная гора). При выполнении атаки самолет был подбит и возник пожар. Прыгать в данном районе невозможно, вертушки

просто не смогут подойти, собьют сразу. Летчик принял решение лететь на аэродром на горящем самолете. Самолет потушили после посадки. Восстановлен.

25. 22 сентября 1986 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораэ (101-й орап, Борзя). Вылет с аэродрома Баграм. Командир звена капитан Михаил Александрович Александров. При выполнении фотографирования ущелья Горбанд (район населенного пункта Бамиан) самолет получил повреждения от разрыва снаряда ЗГУ. Самолет начало вращать вправо. Летчик с помощью педалей сумел остановить вращение, выправить самолет в ГП и выполнить полет на аэродром. При выполнении пробного захода на посадку при выпуске шасси самолет снова начало вращать вправо. Увеличив скорость, летчик вышел в район ВПП и катапультировался над аэродромом.

26. 22 октября 1986 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораэ (101-й орап, Борзя). Вылет с аэродрома Баграм. Полет пары на фоторазведку: ведущий майор Суровцев, ведомый старший летчик старший лейтенант Смолин Андрей. Район разведки у границы с Пакистаном (206 км юго-восточнее Баграма). Ведущий фотографировал с ККР, ведомый прикрывал с 4 × УБ-32. Ведомый наблюдал работу расчета вражеского ДШК по ведущему. На высоте 300 м ведомый почувствовал два удара, и в кабину пошел дым. Самолет начал терять управление. Отвернув от границы, летчик катапультировался. Спустя несколько секунд самолет упал на землю и взорвался. После приземления начался бой между летчиком и духами. Вертолеты ПСО вышли в район приземления. Первый вертолет сразу отвернул, ему попали в хвостовой винт. Второй вертолет подсел, чтобы забрать летчика, при этом ведущий выполнял атаки против духов из С-5. В нарушение требований вертолеты ПСО пошли в район работы разведчиков, что и спасло летчика.

27. 1986 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораэ (101-й орап, Борзя). Аэродром Баграм. На газовой площадке загорелся при опробовании двигателя, семь пожарных машин пытались сбить пламя, но безуспешно. Самолет восстановлению не подлежал. Причина не установлена.

28. 12 апреля 1987 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 136-й апиб (Чирчик). Вылет с аэродрома Шиндант. Командир подполковник Владимир Шломин. В 30 км северо-западнее аэродрома Кандагар на высоте 2500 м сбит из ПЗК «Стингер» (первый сбитый Су-17 из данного ПЗРК). При выводе из атаки летчик выполнял противозенитный маневр, и в это время ракета попала в правое крыло. Самолет начало вращать. Летчик катапультировался. Вертолеты ПСО при подходе к месту приземления были вынуждены пройти через «зеленку», где были обстреляны и получили повреждения. Несмотря на это, вертолеты нашли и подобрали летчика. Обратный полет снова проходил через «зеленку», где вертолеты подверглись интенсивному обстрелу. После посадки вертолетов на аэродром и выключения двигателей у вертолета, который эвакуировал летчика, отвалились лопасти несущего винта.

29. 16 мая 1987 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораэ (101-й орап, Борзя). Вылет с аэродрома Баграм. Командир звена – капитан Михаил Александрович Александров. При возвращении на аэродром на большой высоте сбит из ПЗРК 46 км юго-западнее Кабула. Произошел отказ управления, самолет начало вращать, на РУС самолет не реагировал. Летчик катапультировался и был обнаружен летчиком Су-25, который навел вертолеты ПСО. Через 1 час 40 минут был подобран вертолетами ПСО.

30. 19 июня 1987 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗ, 136-й апиб (Чирчик). Вылет с аэродрома Кандагар. Летчик – капитан Юрий Срибный. Сбит из ДШК 75 км западнее Кандагара. После поражения самолета произошло его полное обесточивание, а при выходе на высоте 4500 м – остановка двигателя. Выполнив попытку запуска, которая ничего не дала, летчик катапультировался. После приземления сразу вступил в бой с моджахедами. Обнаружив, что Р-855ум не работает, несколько раз бросил ее об землю, после чего она заработала. Вертолеты ПСО начали выходить на сигнал «Комара». При подходе к месту приземления вертолеты обстреляли свою бронегруппу, приняв ее за противника. Затем обнаружили место боя и начали обстрел духов. Летчик подобран на борт вертолета через 40 минут после катапультирования.

31. 27 октября 1987 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораз (313-й орап, Вазиани). Вылет с аэродрома Баграм. Старший летчик старший лейтенант Сергей Пантелюк. При выполнении воздушной разведки предположительно сбит из ПРЗК в 180 км северо-восточнее Баграма на высоте 3700 м. Самолет и летчик не найдены. По возвращении оказалось, что ведущий просто не заметил, когда пропал ведомый.

32. 12 января 1988 г. – боевая потеря Су-17м4, 274-й апиб (Калинин). Вылет с аэродрома Баграм. Летчик Сергей Юрчук. Работа в горном районе в Пандшерского ущелья. Официально – на высоте 4500 м сбит из ПРЗК 65 км северо-восточнее Баграма. Летчик катапультировался, приземлился высоко в горах в глубокий снег. Духов рядом не было. Подобран вертолетами ПСО. Неофициально – сорвался в штопор (свалился) после вывода из атаки из-за несброса авиабомбы и невключения форсажа при этом.

33. 25 апреля 1987 г. – боевая потеря самолета Су-17 мЗр, 263-я ораз (313-й орап, Вазиани). Вылет с аэродрома Баграм. На высоте 400 м попадание птицы и остановка двигателя. Летчик катапультировался и подобран вертолетами ПСО. Неофициально – испытание новых ИК ловушек «Гроздь» (были рассчитаны исключительно против ПЗРК «Стингер»). Старые ловушки сразу срабатывали, а новые сначала вылетали, потом срабатывали. Их испытывали на полигоне, который находился на кругу полетов. Ведомый, видимо, поймал несколько ловушек и успел катапультироваться у самой земли.

34. Август 1988 г. – боевая потеря Су-17м4, 274-й апиб (Калинин). Вылет с аэродрома Шинданд. Самолет сгорел на стоянке, единственный выпущенный РС угодил в него, самолет потушить не удалось. Неофициальная версия: бойцы сливали керосин, чтобы продать и отметить близкий вывод полка домой. Ночью решили подсветить, начался пожар, самолет был полностью готов к вылету с подвешенными авиабомбами. Тушить желающих не нашлось. Когда подкатили пожарные машины, начал рваться боекомплект к пушкам.

Потери и повреждения самолетов МиГ-23

1. 21 июня 1985 г. – боевая потеря самолета МиГ-23млд, 982-й иап (Вазиани). Вылет с аэродрома Кандагар. Лейтенант Багамед Юсупович Багамедов осуществлял вылет в составе пары на усиление удара Шиндандской эскадрильи под Кал атом. На выходе из атаки самолет ведомого попал под усилившийся зенитный огонь и упал в 120 км северо-восточнее Кандагара. Летчик погиб. При выполнении поисково-спасательных работ был сбит вертолет Ми-8 280-го овп, в котором погиб борттехник.

2. 23 июля 1985 г. – боевая потеря самолета МиГ-23млд, 905-й иап (Талды-Курган). Взлет с аэродрома Шинданд. Пара: ведущий – В. Кумсков, ведомый – начальник штаба авиаэскадрильи майор Виктор Андреевич Чегодаев. При перелете домой в Талды-Курган отстали от полка из-за отказа турбостартера в жару. Взлет осуществляли вечером, парой, нарушив схему, высоту в охраняемой зоне не набрали. Самолет ведомого попал под огонь ДШК и был сбит, летчик погиб.

3. 8 августа 1985 г. – боевая потеря самолета МиГ-23млд, 982-й иап (Вазиани). Вылет с аэродрома Кандагар. Командир звена – капитан Владимир Пивоваров. При выполнении удара в 90 км северо-западнее Кандагара после пуска ракет, выходя из пикирования на высоте 1500 м, самолет потерял скорость и упал на склон горы. Летчик погиб, среди причин потери назывались огонь с земли и залповый пуск НУ РС.

4. 18 октября 1985 г. – небоевая потеря самолета МиГ-23млд, 982-й иап (Вазиани). Вылет с аэродрома Кандагар. При взлете парой самолеты столкнулись в воздухе, одному летчику пришлось покинуть самолет, упавший в 8 км от Кандагара, а другой сумел выполнить посадку на поврежденном самолете. Катапультировавшийся летчик был подобран вертолетами ПСО.

5. 27 декабря 1985 г. – боевая потеря МиГ-23 млд, 655-й иап (Пярну). Вылет с аэродрома Баграм. Старший штурман полка – подполковник Анатолий Николаевич Левченко. В ходе удара в 27 км севернее Баграма самолет ведущего был поражен огнем ЗГУ

и, не выйдя из пикирования, столкнулся с горой, летчик погиб. Посмертно удостоен звания Героя Советского Союза.

6. 8 февраля 1986 г. – повреждение МиГ-23млд, 655-й иап (Пярну). Посадка на аэродроме Шинданд. Летчик подполковник Евсюков. На пробеге из-за разрушения пневматики колеса самолет через 100 м после касания сошел с ВПП и налетел на строение. Повреждены консоли, фюзеляж и шасси. Самолет восстановлен, но на боевые задания вылетов больше не совершал.

7. 23 февраля 1987 г. – небоевая потеря самолета МиГ-23млд, 190-й иап (Канатово). После удара парой ведущий А. Большаков – ведомый С. Мединский самолет ведомого отстал и, пытаясь догнать ведущего на форсаже, израсходовал топливо, при посадке с аварийным остатком превысил посадочную скорость и подломил переднюю стойку. Самолет списали.

8. 10 марта 1987 г. – боевая потеря самолета МиГ-23млд, 190-й иап (Канатово). Начальник штаба эскадрильи майор Вячеслав Голубев. При нанесении удара в 50 км от Суруби на самолете Голубева после залпа из УБ-32–57 произошел помпаж и отказ двигателя. Запустить его не удалось, и летчик катапультировался. Подобран вертолетами ПСО. Потерю списали на попадание пули ДШК в лопатку турбины в ходе вывода из атаки.

9. 16 апреля 1987 г. – боевая потеря самолета МиГ-23млд, 190-й иап (Канатово). Взлет двумя звеньями с аэродрома Баграм. В ходе удара по укрепрайону Джаварра под Хостом самолет ведущего, командира полка полковника Леонида Фурсы, снизился в поисках цели до высоты 2000 м и был подбит ЗГУ в двигатель. Какое-то время летчик удерживал самолет в воздухе, а затем катапультировался. Получил травму позвоночника при приземлении и после эвакуации вертолетами ПСО попал в госпиталь.

10. Март 1988 г. – повреждение самолета МиГ-23уб, 168-й иап (Староконстантинов). Посадка на аэродроме Баграм. Самолет МиГ-23уб на посадке столкнулся с МиГ-23млд Михаила Царева, в результате оба получили серьезные повреждения. МиГ-23млд был восстановлен, а МиГ-23уб списан по причине коррозии баков.

11. 18 апреля 1988 г. – небоевая потеря МиГ-23млд, 979-й иап (Щучин), взлет с аэродрома Кандагар. Летчик старший лейтенант Павел Николаевич Кругляков, при выполнении тренировочного полета после отпуска столкнулся с землей на посадочном курсе. Летчик погиб. Среди возможных причин – ошибка летчика или ухудшение самочувствия.

12. 12 сентября 1988 г. – боевое повреждение МиГ-23млд, 120-й иап (Домна). Вылет в составе группы с аэродрома Баграм. При нанесении удара по Кунарскому ущелью в районе Асадабада ударная группа подверглась атаке пары пакистанских истребителей F-16. В результате близкого разрыва ракеты «Сайдуиндер» был поврежден самолет капитана Сергея Привалова. Летчик сумел привести поврежденный самолет на свою базу.

13. 8 ноября 1988 г. – небоевая потеря МиГ-23млд, 120-й иап (Домна). Посадка на аэродроме Баграм. После касания самолет майора В.Е. Кривошапко сошел с полосы и снес переднюю стойку. Носовая часть самолета получила серьезные повреждения, и самолет списали. Причина аварии – дефект в механизме разворота колес.

14. 11 января 1989 г. – небоевая потеря самолета МиГ-23млд, 120-й иап (Домна). Вылет с аэродрома Шинданд. Полет парой ведущий А. Лактионов – ведомый С. Лубенцов, в результате отказа подкачивающего насоса ДЦН-76, двигатель на самолете капитана Сергея Лубенцова заглох, и самолет упал в 110 км от Шинданда. Летчик катапультировался и был подобран вертолетами ПСО.

Потери и повреждения самолетов МиГ-21

1. 1 августа 1980 г. – боевая потеря МиГ-21бис, 115-й гиап (Кокайты). Взлет с авиабазы Баграм. Летчик старший лейтенант В.И. Чешенко, выполняя очередной заход на цель, попал под огонь ДШК, был сбит. Летчик погиб.

2. 9 сентября 1980 г. – боевая потеря МиГ-21Р, 263-й оаэтр. Полет парой: ведущий – капитан В.В. Горячковский, ведомый – лейтенант М. Мариничев; на маршруте Газни – Кабул самолет ведущего был сбит противником. Летчик Горячковский погиб.

3. 9 сентября 1980 г. – небоевая потеря МиГ-21Р, 263-й оаэтр. В результате взрыва на складе боеприпасов авиабазы Кандагар разлетающимися осколками повреждены 8 МиГ-21СМ. Прямым попаданием ракеты С-5 уничтожен МиГ-21Р.

4. Июнь 1981 г. – боевая потеря самолета МиГ-21УМ, 27-й гиап (Учарал). Летчики майор Московчук, майор Корчинский. Самолет был сбит противником при нанесении удара в районе ущелья Тора-Бора. Экипаж катапультировался, но майор Московчук погиб при катапультировании, а капитан М. Корчинский попал в плен и был вывезен в Пакистан. Позже, в результате обмена пленными, возвращен на родину.

5. Май 1982 г. – боевая потеря самолета МиГ-21бис, 2-я аз 27-й гиап (Учарал). Командир звена капитан А. Срыбный. На выводе из атаки самолет попал под огонь из ДШК, попадание в РБК-250 вызвало его детонацию, и самолет взорвался в воздухе. Летчик погиб.

6. Июнь 1982 г. – боевая потеря самолета МиГ-21бис, 2-я аз 27-й гиап (Учарал). Командир эскадрильи подполковник В.В. Веропотвельян. При нанесении удара составом восьмерки самолет ведущего был поражен огнем ДШК. Двигатель остановился, и начался пожар. Летчик покинул машину и был подобран парой Ми-8.

7. 13 августа 1982 г. – боевая потеря самолета МиГ-21Р, 263-я оаэтр. Старший летчик старший лейтенант Александр Жоржович Миронов. Четверка МиГ-21Р наносила БШУ в 35 км от Кабула по отдельно стоящей крепости на восточной окраине кишлака. Вел звено майор Яссон. Миронов шел замыкающим. После этого вылета он должен был начать полеты в качестве ведущего пары. На постановке задачи особое внимание обращалось на школу через дорогу от крепости. Чтобы случайно не отработали по ней, боевой курс для стрельбы НАРами был выбран в одном направлении, параллельно этой самой школе. Миронов стрелял четвертым, поэтому летчики группы увидели только момент столкновения самолета с землей и взрыв. Минут через пять вертолеты ПСО обработали НАРами и из пулеметов площадь вокруг места падения. Через 10 минут один из них приземлился, и прибежавшие к обломкам самолета обнаружили пустое катапультное кресло. Лямки привязной системы оказались обрезаны, а на оставшихся концах была кровь. Это косвенно свидетельствовало, что летчик, еще находясь в воздухе, был тяжело ранен или убит.

8. 30 августа 1982 г. – боевая потеря самолета МиГ-21бис, 263-я оаэтр. Командир звена летчик 1-го класса капитан Виктор Николаевич Лабинцев. Вылет из Кабула парой на РТР вдоль границы с Пакистаном. Ведомый старший лейтенант Лукомец. Через три минуты после взлета Лабинцев доложил об отказе основной гидросистемы (она предположительно была повреждена огнем стрелкового оружия с земли при взлете). Лабинцев запросил посадку с ходу. Получив разрешение, он развернул самолет и начал строить заход. Подвесные баки при этом сброшены не были, закрылки из-за отказа гидросистемы не выпускались. Скорость приземления оказалась значительно выше, чем при нормальной посадке. Самолет коснулся ВПП с большим перелетом. Лабинцев сразу после касания с еще поднятым носовым колесом выпустил тормозной парашют, который тут же из-за превышения допустимой скорости выпуска оборвался. Самолет выкатился за пределы ВПП, столкнулся с препятствием, частично разрушился и загорелся. Летчика с сильнейшими ожогами (более 60 %) отправили в кабульский госпиталь, где он скончался 31 августа 1982 г.

9. 14 сентября 1982 г. – боевая потеря самолета МиГ-21Р, 263-я оаэтр.

10. 24 октября 1982 г. – боевая потеря самолета МиГ-21Р, 263-я оаэтр. Заместитель командира эскадрильи майор Олев Оттович Яссон. Вылет парой на поиск и уничтожение караванов, идущих из Пакистана. Ведомый майор Сысоев. Выполняя заход на цель, самолет ведущего попал под ответный огонь из ДШК и, выполнив пуск НАРов, не выходя из пикирования, столкнулся с землей. Летчик погиб.

11. 26 апреля 1983 г. – боевая потеря самолета МиГ-21Р, 263-я оаэтр. Летчик В. Константинов после первого неудачного захода на цель запросил повторный заход, включив

форсаж, перевел самолет в набор высоты. При подходе к верхней точке выключил его и начал ввод в пикирование, но форсаж был выключен рано. Скорость на вводе оказалась на 150 км/ч меньше заданной (с двумя 500-килограммовыми бомбами форсаж следовало выключать только после полного вывода из горки, иначе ввод в пикирование происходит с потерей скорости). Видимо, из-за облачности прицеливание снова не получилось, он не сбросил бомбы, и на повторном выходе из пикирования ему не хватило высоты. Самолет столкнулся с землей. Летчик погиб.

12. 29 октября 1983 г. – боевая потеря самолета МиГ-21бис, 927-й иап (Береза). Вылет с аэродрома Баграм. Летчик – начальник разведки полка майор И. Долгих в составе группы из 10 МиГ-21 наносил бомбовоштурмовой удар по цели юго-западнее населенного пункта Бамиан. На выходе из атаки самолет Долгих получил повреждения от огня ДШК, были пробиты топливные баки, что привело к утечке топлива. При возвращении на аэродром Баграм самолет загорелся, летчик катапультировался и приземлился в 40 км от аэродрома. На поиск летчика была направлена пара вертолетов Ми-8, которая подобрала его под огнем противника.

13. 18 ноября 1983 г. – повреждение самолета МиГ-21Р, 263-я оаэтр (Щучин). Пара Мандрыгин – Бондарев, осуществлявшая разведывательный полет, вышла к аэродрому базирования Кабул с аварийным остатком топлива. У самолета А.Ю. Мандрыгина на пробеге сложилась левая стойка шасси. Машина сошла с ВПП и получила значительные повреждения. Летчик не пострадал, самолет восстановлен в течение трех дней.

14. Март 1984 г. – повреждение самолета МиГ-21бис, 927-й иап (Береза).

15. Май 1984 г. – боевая потеря самолета МиГ-21бис, 927-й иап (Береза). Наносивший бомбово-штурмовой удар в районе авиабазы Баграм самолет капитана Гордиюка на выводе из пикирования потерял управление, после чего летчик катапультировался и был подобран вертолетами Ми-8. Официальная причина – огневое воздействие противника. Возможная причина – кратковременная потеря летчиком сознания от перегрузки на выводе.

16. Май 1984 г. – боевая потеря четырех самолетов МиГ-21бис, 927-й иап (Береза). Во время ночного обстрела моджахедами авиабазы Баграм реактивный снаряд попал в один из самолетов дежурного звена, пламя с загоревшегося самолета перекинулось на другие три, стоявшие в обваловке рядом, в результате сгорело четыре машины.

Потери и повреждения самолетов Як-28

1. 15 апреля 1987 г. – боевая потеря самолета Як-28Р, 87-й орап (Карши). Экипаж – командир старший лейтенант М. Чистеев, штурман капитан С.В. Поваренков – выполнял задание по разведке местности южнее Мазари-Шарифа. В районе кишлака Рахмат-Абад самолет был поражен ракетой ПЗРК «Блоупайп», экипаж катапультировался. Поиск экипажа велся нескоординированно, оба летчика попали в плен и были убиты моджахедами. В нарушение требований экипажу не было выдано табельное оружие.

Потери и повреждения самолетов Ан-12

1. 7 января 1980 г. – небоеое повреждение самолета Ан-12БП, 194-й овтап (Фергана). Полет по маршруту Фергана – Термез – Кабул. Командир корабля – командир отряда майор В.П. Петрушин – при посадке в аэропорту Кабула нарушил схему захода, допустил выкатывание самолета с ВПП и столкновение с препятствием. Погиб штурман – лейтенант Михаил Ткач.

2. 28 сентября 1980 г. – небоеая потеря гражданского самолета Ан-12Б СССР-11104 авиакомпании «Аэрофлот». При заходе на посадку в аэропорт Кабула самолет попал в сложные метеоусловия и столкнулся с горой. Погибли экипаж и пассажиры – всего 45 человек.

3. 15 февраля 1983 г. – боевая потеря самолета Ан-12, 111-й осап (Ташкент – Тузель).

Экипаж майора Николая Самылина при выполнении захода на посадку в аэропорту г. Джелалабад был поражен ракетой ПЗРК. В результате крушения все находившиеся на борту погибли.

4. 2 июля 1983 г. – боевая потеря самолета Ан-12, 50-й осап (Кабул). Рейс по маршруту Джелалабад – Кабул с грузом стройматериалов, карбида и колючей проволоки. Сели на запасной аэродром Джелалабад из-за несоответствия метеоусловий на аэродроме посадки Кабул. При выполнении взлета в сумерках с аэродрома у г. Джелалабад самолет был поражен из ДШК в один из крайних двигателей. Из-за инертности перехода во флюгерный режим создался разворачивающий момент, и самолет по кривой траектории пошел со снижением на скалу. При столкновении с землей самолет разрушился, а все находившиеся на борту погибли.

5. 1983 г. – боевое повреждение самолета Ан-12. Экипаж майора Залетинского при разгрузке в аэропорту Фарах попал под обстрел, в результате был поврежден один двигатель, а экипаж получил различные ранения. На трех исправных двигателях был совершен взлет, и самолет благополучно произвел посадку в аэропорту Кабула.

6. 16 сентября 1983 г. – боевая потеря Ан-12БП, 194-й овтап (Фергана). Посадка на аэродроме Баграм. Самолет капитана А.М. Матицына на предпосадочной прямой попал под обстрел противника, сошел с ВПП и столкнулся с двумя вертолетами Ми-6. Экипаж самолета и находившийся на земле начальник группы погибли. Уцелел лишь находившийся на своем рабочем месте воздушный стрелок прапорщик Виктор Земсков.

7. 18 января 1984 г. – боевая потеря самолета Ан-12, 930-й втап (Завитинск). Экипаж капитана Л.Ф. Верижникова, выполнявший рейс Кандагар – Мазари-Шариф для доставки боеприпасов для афганской армии, был сбит в 40 км к югу от аэродрома Мазари-Шариф, упал в горной местности и сгорел. Экипаж погиб.

8. 13 февраля 1984 г. – повреждение самолета Ан-12. Посадка на аэродроме Баграм. На самолете полковника К. Мостового после касания ВПП на пробеге сложилась правая стойка шасси. После замены двух двигателей самолет введен в строй.

9. 15 октября 1984 г. – боевое повреждение самолета Ан-12, 930-й втап (Завитинск). Рейс по маршруту Кабул-Хост. После посадки на аэродроме Хост самолет В.А. Царалова, приступивший к разгрузке, попал под минометный огонь противника. Экипаж по рулежной дорожке выполнил взлет и ушел из-под обстрела. Погиб помощник командира лейтенант Логинов.

10. 11 июля 1985 г. – боевая потеря самолета Ан-12, 111-й осап (Ташкент – Тузель). Почтовый рейс Кандагар – Шинданд. Командир корабля, замкомандира эскадрильи М.Д. Шаджалилов, нарушив схему, сразу после взлета из Кандагара, не набрав безопасной высоты в охраняемой зоне, начал отход на Шинданд. В нескольких километрах от аэродрома по самолету был произведен пуск ПЗРК «Блоупайп», после чего самолет потерял управление и разбился. Все находившиеся на борту погибли.

11. 25 сентября 1986 г. – повреждение самолета Ан-12БП, 50-й осап (Кабул). В ходе тренировочного полета экипаж при посадке забыл выпустить шасси и произвел посадку на брюхо, самолет отремонтирован.

12. 27 декабря 1986 г. – боевое повреждение Ан-12, 50-й осап (Кабул). После набора высоты 6500 м в 68 км южнее Кабула самолет капитана А.Н. Мжельского был поражен ракетой ПЗРК «Стингер» в первый двигатель, начался пожар, выгорела большая часть закрылка. При вынужденной посадке в аэропорту Кабула на пробеге при большой скорости стрелок-радист рядовой И.А. Столяров покинул свое место и погиб. Самолет позже восстановлен.

13. 29 ноября 1986 г. – боевая потеря самолета Ан-12, 50-й осап (Кабул). Вылет с аэродрома Кабул для доставки людей и груза в Джелалабад. Сразу после взлета в самолет капитана А.Б. Хомутовского попала ракета ПЗРК «Стингер», сдетонировал груз боеприпасов на борту, и находившиеся в нем погибли.

14. 12 июля 1987 г. – боевая потеря Ан-12, 930-й втап (Завитинск). Выполнявший

посадку на аэродроме Кандагар ДСМУ самолет майора А.Б. Трофимова попал под обстрел, сошел с ВПП и, столкнувшись с РЛС, выкатился на минное поле. На борту возник пожар, и в результате сдетонировал груз боеприпасов. Пытавшиеся спасти экипаж военнослужащие погибли.

15. 14 августа 1987 г. – боевое повреждение самолета Ан-12 Баграмского отряда. При обстреле моджахедами авиабазы Баграм неуправляемыми ракетами самолет получил значительные повреждения. Восстановлен.

16. 2 сентября 1987 г. – боевое повреждение Ан-12 Баграмского отряда. Над Гардезом при полете на высоте 9200 м корпусом неразорвавшейся ракеты ПЗРК «Стингер» была повреждена корневая часть стабилизатора самолета командира эскадрильи Баграмского отряда Арбузова. Экипаж выполнил вынужденную посадку в аэропорту Кабула.

17. 21 октября 1987 г. – небоевая потеря Ан-12БК, 50-й осап. На взлете из аэропорта Кабул в условиях плохой видимости из-за ошибки руководителя полетов столкнулся на ВПП с вертолетом Ми-24 самолет капитана А.Д. Григорьева, выполнявший рейс в Ташкент. Погибли находившиеся на борту самолета 18 человек.

18. 23 февраля 1989 г. – боевая потеря самолета Ан-12, 50-й осап (930-й втап, Завитинск). Рейс Кабул – Кандагар. Ночью, в условиях сильного противодействия ПВО противника, потерпел аварию и полностью разрушился самолет капитана С.Ф. Ганусевича. У Ан-12 оторвало хвостовую часть и выбросило с ВПП. Экипаж не пострадал, а брошенный самолет оставался в Кандагаре до 2002 г.

Потери и повреждения самолетов Ан-26/30

1. 22 января 1985 г. – катастрофа самолета Ан-26РТ, 1-я аэ 50-го осап (Кабул). Самолет старшего лейтенанта Е.Н. Голубева обеспечивал проведение войсковой операции в провинции Нарван. С борта самолета осуществлялось управление действиями штурмовой авиации. При снижении с эшелона была превышена максимально допустимая скорость, в результате произошло частичное разрушение конструкции. Самолет упал в районе населенного пункта Джабаль-Уссарадж, 6 членов экипажа и 2 наводчика из управления штурмового полка погибли.

2. 11 марта 1985 г. – боевая потеря самолета Ан-30, 1-я аэ 50-го осап (Кабул). Экипаж капитана А. Горбачевского возвращался на аэродром Кабул после фотографирования района южнее Панджшерского ущелья и был поражен ракетой ПЗРК «Стрела», попавшей в левый двигатель, в 25 км севернее аэропорта. Командир и второй пилот старший лейтенант В. Иванов попытались произвести посадку на подбитом самолете, но вышли на торец полосы на высоте около 800 м, что заставило крутануть еще один виток снижения, при завершении которого перегорели тяги элеронов. Самолет перешел в обратный крен и столкнулся с землей. Оба пилота погибли. Оператор капитан П. Полукаров, штурман майор А. Зверев, бортрадист В. Ястребков и борттехник покинули самолет на парашютах и спаслись.

3. Август 1985 г. – боевая потеря самолета Ан-26 эскадрильи советников.

4. 26 декабря 1986 г. – боевая потеря самолета Ан-26РТ, 2-я аэ 50-го осап (Кабул). После поражения последовательно двумя ракетами начался произвольный выпуск закрылков, самолет потерял скорость и перешел в падение, напомиравшее плоский штопор. Все попытки выйти из него оказались тщетными. Командир корабля капитан С.Г. Галкин приказал экипажу покинуть гибнущую машину. Спасти удалось почти всем. При этом радист, борттехник, штурман, помощник командира и командир корабля прыгали в аварийный люк, находящийся сразу за кабиной пилотов, а бортоператор воспользовался приоткрытой грузовой рампой. По невыясненным причинам не смог покинуть самолет бортмеханик прапорщик Б. Бумажкин. Подбор летчиков осуществил Ми-8МТ, 50-й осап (летчик-штурман лейтенант Сергей Письменный), возвращавшийся с задания по сопровождению двух Ми-6 с грузом. Услышав в эфире о потере самолета, он вышел в район падения для подбора, но попал под обстрел из стрелкового оружия. Через пять минут поиска

засек сигнал аварийного маяка и вышел на сбитый экипаж, подобрав его.

5. 22 октября 1987 г. – боевая потеря самолета Ан-26, 2-я аз 50-го осап (Кабул). Экипаж капитана М. Мельникова выполнял свой третий боевой вылет в Республике Афганистан, совершая рейс по маршруту Кабул – Джелалабад. Ночью, при маневре захода на посадку, самолет был поражен ракетой ПЗРК «Стингер» и, столкнувшись с землей, разрушился. Кроме командира корабля погибли его помощник старший лейтенант Симонян, борттехник капитан К. Зинченко, штурман старший лейтенант Б. Литвинов, старший бортмеханик старший прапорщик С. Русак, радист прапорщик А. Курило и два пассажира.

6. 26 октября 1987 г. – небоевая потеря самолета Ан-26.

7. 21 декабря 1987 г. – боевая потеря самолета Ан-26 2-я аз 50-го осап (Кабул). Самолет командира эскадрильи майора Ковалева готовился к рейсу в Джелалабад за ранеными, но задачу поменяли – предстояло совершить рейс в Баграм. Произвели взлет в 16 ч 42 м по местному времени и перешли в набор высоты. На втором витке набора высоты 1200 м, на третьей минуте полета, ракета ПЗРК «Стингер» попала в левый двигатель. Открыв аварийный люк, экипаж стал покидать самолет на парашютах. Командир удерживал машину до последнего момента и покинул самолет на высоте, не обеспечивавшей нормального раскрытия купола, – погиб (присвоено звание Героя Советского Союза). Остальные члены экипажа – второй пилот лейтенант Ю. Девятка, штурман лейтенант С. Ясинский, борттехник старший лейтенант В. Андриюшин, радист прапорщик В. Жиловский и бортмеханик прапорщик Г. Петров – спаслись (только радист при приземлении получил травму позвоночника и попал в госпиталь) и были через 5 минут эвакуированы. Экипаж вертолета Ми-8МТ, 262-я овэ ПСО, находившийся на дежурстве, увидев падение самолета, взлетел без команды и обеспечил спасение экипажа под огнем противника. Получил несколько пробоин. Самолет упал в 2 км от аэродрома.

8. 24 июля 1988 г. – небоевая потеря самолета Ан-26, 1-я аз 50-го осап.

9. 22 января 1989 г. – боевая потеря самолета Ан-26М, 2-я аз 50-го осап (Кабул). Забиравший в Кандагаре раненых самолет попал под ракетный обстрел. В результате близкого разрыва реактивного снаряда борт получил множественные осколочные повреждения, экипаж бросил машину и был эвакуирован другим Ан-26.

Потери и повреждения самолетов Ил-76

1. 25 декабря 1979 г. – боевая потеря самолета Ил-76М, 128-й гв. втап (Паневежис). Вылет из аэропорта Восточный. Летевший в составе тройки Ил-76 экипаж В.В. Головчина при построении захода на посадку в аэропорту Кабула столкнулся с горой. Все находившиеся на борту погибли.

2. 27 октября 1984 г. – боевая потеря Ил-76, 128-й гв. втап (Паневежис). Самолет майора Ю.Ф. Бондаренко был сбит ПЗРК «Стрела» в 20 км юго-западнее Кабула. Все находившиеся на борту погибли.

Потери и повреждения вертолетов Ми-10

1. 25 мая 1980 г. – боевое повреждение вертолета Ми-10, 1-я вэ 181-го овп (Кундуз). В вертолет В. Цабунина попала случайная пуля. Пройдя через кабину, она попала в борттехника – стажера старшего лейтенанта Ю.А. Барахвостова, который погиб.

2. 20 июля 1980 г. – небоевая потеря вертолета Ми-10ПП, 1-я вэ 181-го овп (Кундуз). Во время перевозки топливозаправщика МАЗ-500ТЗ у вертолета капитана Л.В. Кузнецова произошел отказ двигателя при попытке совершить аварийную посадку «по-самолетному». Вертолет разбился недалеко от Пули-Хумри. Погиб экипаж из четырех человек и водитель, сопровождавший груз.

Потери вертолетов Ми-6

1. 1981 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 280-й овп (Кандагар). Посадка на грунтовый аэродром Лашкаргах. Доставлявший груз вертолет капитана Пупочкина после посадки на ГВПИ подорвался на установленной моджахедами mine. Экипаж сумел покинуть загоревшуюся машину.

2. 6 апреля 1982 г. – боевая потеря Ми-6, 280-й овп (Кандагар). Взлет с грунтовой площадки у Рабата-Джали. Вертолет майора Рыжова, использовавшийся для доставки топлива, возвращался с десантной операции в составе крупной группы. При подлете к пункту Лашкаргах над зеленой зоной вертолет попал под обстрел из ДШК и совершил вынужденную посадку в контролируемой мятежниками местности. Экипаж принял бой и вскоре был подобран Ми-8 ПСО. На следующий день пара Ми-8 уничтожила брошенный вертолет.

3. 23 августа 1982 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 280-й овп (Кандагар). При возвращении с боевого задания вертолет был обстрелян, потерял управление, упал на землю и загорелся. Погибли: борттехник прапорщик А.А. Ковальчук, прапорщик В.И. Вороняк.

4. 22 февраля 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-6. Вертолет был обстрелян во время доставки подкрепления мотострелковому подразделению. Пуля из винтовки типа «Бур» попала в голову летчика старшего лейтенанта И.В. Захандревича, от полученного ранения тот скончался.

5. 16 сентября 1983 г. – небоевая потеря двух вертолетов Ми-6, 181-й овп (Кундуз). При посадке на авиабазе Баграм самолет Ан-12 194-го втап сошел с ВПП и столкнулся с двумя вертолетами Ми-6, находившимися на стоянке. Кроме экипажа Ан-12, погиб выполнявший техническое обслуживание вертолетов начальник группы АО капитан П.М. Землянский.

6. 15 ноября 1983 г. – боевая потеря Ми-6, 181-й овп (Кундуз). Полет по маршруту Файзабад – Кундуз. При заходе на посадку у вертолета капитана Михайлова произошло срезание шлицов в редукторе хвостового винта. Потеряв управление, машина перешла во вращение, упала и загорелась. Погибло четыре члена экипажа.

7. 6 июля 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 280-й овп (Кандагар). Полет парой по маршруту Кабул– Кандагар. Вертолет капитана А.В. Ларионова в 40 км от Кабула был поражен ракетой ПЗРК, начался пожар; потеряв управление, вертолет перевернулся и упал. Экипаж и 26 пассажиров на борту погибли. После этой катастрофы была запрещена перевозка пассажиров на вертолетах Ми-6 в Афганистане.

8. 11 июля 1984 г. – боевая потеря Ми-6. Полет парой по маршруту Кабул – Бамиан, ведущий А. Пальнов, ведомый А. Трегубов. Ведомый вертолет, перевозивший груз 3 тонны муки, при пересечении хребта на высоте 5000 м (превышение 2000 м) был поражен ракетой ПЗРК в заднюю часть подвесного топливного бака. Начался пожар, отпали створки грузовой кабины, началась тряска. Командиру удалось совершить вынужденную посадку в расположении противника. Все уцелели и были подобраны вертолетом Ми-8 50-го осап А. Лукьяненко. Вертолет полностью сгорел.

9. 14 июля 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 181-й овп (Кундуз). Полет по маршруту Кабул – Кундуз. Вертолет, управляемый экипажем майора А.Н. Скобова, был поражен в районе Баграма ракетой ПЗРК, потерял управление и взорвался в воздухе. Погибло 12 человек. На борту находился второй экипаж 181-го овп, возвращавшийся из Кабула на основную базу, был взят в нарушение приказа о запрещении перевозки пассажиров на данном типе вертолетов.

10. 14 октября 1984 г. – боевая потеря Ми-6, 280-й овп (Кандагар). Район аэропорта Кабул. Вертолет был сбит противником при наборе высоты после взлета из Кабула. Ракета ПЗРК попала в хвостовую часть, вызвав пожар. Командир приказал экипажу покинуть неуправляемую машину. Пришлось выбивать дверь кабины, заклинившую от перекоса. Пять человек смогли покинуть вертолет на парашютах, но двое попали в область вращения винтов и погибли. Бортовой стрелок-радист вертолет не покидал. Три человека из экипажа спаслось.

11. 14 марта 1985 г. – небоевая потеря вертолета Ми-6, 181-й овп (Кундуз). Руление на

старт аэродрома Пули-Хумри. Вертолет командира эскадрильи Н.В. Лапшина выруливал для взлета, в это время над аэродромом прошел самолет Су-22 ВВС Афганистана, потерявший ориентировку. Летчик афганского самолета, имея малый остаток топлива, принял решение садиться на неподготовленную для Су-22 полосу. Руководитель полетов дал команду экипажу Лапшина освободить ВПП, после чего Ми-6 отрулил от полосы и стал ждать. Су-22 на посадке курс не выдержал, сошел с ВПП и столкнулся с вертолетом Лапшина. Произошел взрыв топлива перевозимого Ми-6. Экипажи вертолета и самолета погибли.

12. 18 мая 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, прикомандированного к эскадрилье советников. Вертолет Г. Сальникова, летевший между гор, был поражен выстрелом РПГ, начался пожар. Поддавшись панике, помощник командира и штурман без разрешения покинули вертолет, но из-за малой высоты парашюты раскрыться полностью не успели, оба погибли. Командиру вертолета удалось выровнять падающую машину и произвести вынужденную посадку в районе Бахары. Экипаж и пассажиры (группа афганцев – комсомольских активистов) стали покидать горящий вертолет под огнем моджахедов, многие при этом погибли. Несколько человек спасла танковая группа, вышедшая на помощь из Бахары.

13. 17 сентября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-6. Полет по маршруту Кабул – Баграм. Вертолет майора М.В. Трабо, осуществлявший перевозку 20 бочек бензина, был обстрелян противником и взорвался в воздухе. Из экипажа удалось спастись лишь второму пилоту А. Смирнову, выпавшему из разбившегося вертолета.

14. 21 сентября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 181-й овп (Кундуз). Полет по маршруту Кундуз – Файзабад. Вертолет капитана Еремина был обстрелян противником, командир приказал покинуть поврежденную машину на парашютах. Весь экипаж спасся и был подобран вертолетами поисково-спасательной службы.

15. 12 октября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-6. Вертолет старшего лейтенанта К.А. Швецова был сбит противником в 23 км южнее Кабула. Экипаж погиб.

16. 18 октября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 280-й овп (Кандагар). Вертолет майора Приходченко был подбит огнем моджахедов. Экипаж покинул вертолет на парашютах и спасся.

17. 23 мая 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 280-й овп (Кандагар). Вертолет капитана Т.Г. Шевченко, набиравший высоту после взлета из Кандагара, загорелся, после чего экипаж и один сопровождающий груз покинули машину на парашютах. Вертолет перевернулся и упал недалеко от авиабазы. Основная версия – огонь противника.

18. 12 июля 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 280-й овп (Кандагар). На борту вертолета капитана Т.Г. Шевченко возник пожар, после чего экипаж покинул вертолет на парашютах. Все спаслись. Этот экипаж был сбит уже второй раз. Основная версия случившегося – диверсия со стороны афганцев, загружавших вертолет.

19. 17 октября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 280-й овп (Кандагар). Вертолет заместителя командира эскадрильи майора Харькова был поражен ракетой ПЗРК, после чего начался пожар. Экипаж получил ожоги различной степени, большинство было контужено. Штурман А.В. Щербаков погиб, а остальным удалось покинуть вертолет на парашютах.

20. 23 марта 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 320-й овп. Сбит огнем противника, экипаж погиб.

21. 1 августа 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-6, 181-й овп (Кундуз). Вертолет капитана Зотова, недалеко от аэродрома, был поражен ракетой ПЗРК. Экипаж покинул машину на парашютах. Борттехник вертолет не покидал и погиб.

22. 19 марта 1988 г. – небоевая потеря Ми-6, 181-й овп (Кундуз). Полет по маршруту Кундуз – Файзабад. При выполнении ночной посадки на аэродром Файзабад лейтенант Захарченко рано снизился на посадочной прямой и на скорости 120 км/ч зацепился передней стойкой шасси за дувал. Вертолет был разбит, а стрелок-радист В.П. Бутенко погиб.

Потери и повреждения вертолетов Ми-24

1. 21 января 1980 г. – боевое повреждение вертолета Ми-24. Осуществляя воздушную поддержку группы десанта в Панджшерском ущелье, вертолет подвергся обстрелу из крупнокалиберного пулемета. Экипаж сумел привести вертолет на базу. Получивший ранения бортовой авиатехник старший лейтенант А.Н. Сапрыкин был госпитализирован, но скончался 23 января 1980 г.

2. 13 февраля 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24В, 292-й овп (Джелалабад). В зоне боевых действий (25 км южнее Джелалабада) на предельно малой высоте в вираже пуля попала через боковой, тогда еще небронированный, блистер в голову ведущего капитана С.И. Хрулева. Оператор не успел переключить управление на себя, и вертолет столкнулся с землей. Экипаж погиб.

3. 24 апреля 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24Д, 50-й осап (Кабул). Вертолет старшего лейтенанта А.А. Карчагина осуществлял атаку наземной цели, недалеко от Газни, ведомым в паре. На выходе из атаки был подбит огнем из ДШК и при попытке совершить вынужденную посадку завалился на борт. Командир вертолета и летчик-оператор погибли, а бортехнику Павлу Никитенко удалось спастись.

4. 1 июля 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24В, 292-й овп в районе Чарикара. Прикрывая автоколонну на Бамиан, пара попала под обстрел моджахедов. Вертолет ведущего капитана И.И. Поздеева получил повреждения левого двигателя, главного редуктора и сгорел. Экипаж эвакуирован спасательным Ми-8 подполковника Кускильдина на аэродром Баграм.

5. 5 июля 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24Д. Паре вертолетов под командованием капитана А.Ф. Соколова была поставлена задача уничтожить склад боеприпасов противника в 28 км севернее Кабула. В условиях плохой видимости экипажи сумели уничтожить цель, но на выходе из атаки вертолет ведущего попал под ответный огонь из крупнокалиберного пулемета, потерял управление и упал на землю. Экипаж погиб.

6. 5 июля 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24В, 292-й овп. При перелете с аэродрома Кабул на аэродром Баграм на высоте 600 м пара под командованием командира звена капитана А.Ф. Соколова была обстреляна ракетами ПЗРК «Блоупайп». Ракета попала в гаргрот ведущего. Отвалился задний нижний люк, вертолет начало вращать и перевернуло вниз винтом. Покинуть борт с парашютами никто не смог. Экипаж погиб.

7. 23 июля 1980 г. – боевая потеря Ми-24. Вертолет старшего лейтенанта В.В. Барыша при проведении разведывательно-ударных операций в 55 км юго-западнее авиабазы Баграм был сбит моджахедами из ПЗРК. Экипаж погиб.

8. 17 августа 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24Д, 254-й овэ (Кундуз). Облет авиатехники после ремонта в зоне аэродрома Кундуз. Вертолет командира эскадрильи майора М.Р. Козового сразу после взлета попал под обстрел из крупнокалиберного пулемета, потерял управление и столкнулся с землей. Экипаж в составе командира вертолета, бортехника старшего лейтенанта К. Г. Краснухина и занявшего место оператора комэска Ми-8, 181-й овп Героя Советского Союза майора В.К. Гайнутдинова погиб. По неофициальной версии, командир вертолета, желая показать сокурснику возможности машины, совершил ошибку и перевернулся на взлете.

9. 25 августа 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24В, 292-й овп, на входе в ущелье Шурум-Буру в 50 км южнее Джелалабада. Вертолет замыкающего группы капитана А.А. Гуськова при выходе из атаки на высоте 800 м получил повреждение от огня ДШК и загорелся. После вынужденной посадки в высохшее русло вертолет взорвался. Экипаж погиб.

10. 18 октября 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 292-й овп (Джелалабад). При нанесении бомбовоштурмового удара вертолет капитана А.В. Шпанберга попал под огонь стрелкового оружия противника. Был поврежден правый двигатель. При попытке совершить аварийную посадку вертолет столкнулся с горой и взорвался. Экипаж погиб.

11. 12 декабря 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24Д, 50-й осап (Кабул). Вертолет

капитана Романова был подбит огнем ДШК, при падении летчик-оператор лейтенант Поцелуенок и борттехник лейтенант Верлока погибли. Командир вертолета выжил.

12. 12 декабря 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24В, 292-й овп в Чарикарской долине. В районе боевых действий на высоте 200 м вертолет ведущего капитана Н.М. Харина был обстрелян из ДШК, загорелся и произвел посадку в расположение наших войск. Вертолет сгорел.

13. 17 апреля 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-24В, 292-й овп в районе Шамархель. По прибытии в район боевых действий пара встала в левый вираж на высоте 100 м. Вертолет ведомого капитана Е.Н. Петроченко был обстрелян из ДШК и с поврежденной хвостовой балкой рухнул на землю. Экипаж погиб.

14. 28 октября 1981 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Экипаж лейтенанта Н.Н. Добровольского выполнял задание по прикрытию войсковой колонны на маршруте Талукан – Кишим. При возвращении с боевого задания вертолет был поражен огнем крупнокалиберных пулеметов, потеряв управление, упал в районе населенного пункта Ханабад и сгорел. Экипаж погиб.

15. 15 января 1982 г. – боевая потеря вертолета Ми-24Д, 335-й обвп (Джелалабад). В ходе проведения Панджшерской операции экипаж старшего лейтенанта М. Тоносогло атаковал базовый лагерь противника у населенного пункта Меймене, провинция Фариаб. На выходе из атаки вертолет получил повреждения от огня ДШК, упал на склон горы и разбился, экипаж погиб. По неофициальной версии, при полете парой в сложных метеоусловиях столкнулся с горой, вертолет ведущего успел уклониться от скал.

16. 27 мая 1982 г. – боевая потеря вертолета Ми-24Д, 280-й овп (Кандагар). Вертолет капитана В.П. Вайтеховича, осуществлявшийкрытие войск в Панджшерском ущелье у кишлака Руха, попал под огонь ДШК и был подбит. Очередь пришлась на капоты и баки, начался пожар. Командир попытался посадить поврежденную машину на берег горной реки, но перед посадкой произошел отказ управления, и вертолет упал с высоты 20–30 м, экипаж погиб.

17. 12 июля 1982 г. – боевое повреждение Ми-24В, 280-й овп (Кандагар). Пара Волков – Ланцев, осуществлявшая свободную охоту, атаковала группу машин противника. На выходе из атаки вертолет ведомого получил значительные повреждения от огня ДШК противника. Экипажу удалось довести поврежденный вертолет до своей базы.

18. 11 сентября 1982 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Заходивший на посадку в Гардезе вертолет заместителя командира эскадрильи капитана А.А. Филиппи был сбит огнем ДШК. Экипаж погиб.

19. 7 октября 1982 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Вертолет командира звена капитана С.Ю. Спелова, осуществлявшийкрытие десантной операции у перевала Пагман, близ Газни, попал под огонь замаскированной зенитной горной установки. Вертолет загорелся. Летчик-оператор старший лейтенант В.И. Назаров покинул вертолет с парашютом, но из-за малой высоты тот раскрыться не успел. Назаров погиб. Командир и борттехник старший лейтенант М.В. Ампилогов покинуть машину не успели и погибли после столкновения с горой Катасанг.

20. 11 октября 1982 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Вертолет капитана Ю.В. Евсеева, осуществляя поддержку войск в Панджшере с воздуха, был подбит огнем противника и совершил вынужденную посадку. Экипаж бросил вертолет и продолжил боевые действия с подразделением мотострелкового батальона. Возвращаясь к месту дислокации, батальон провел бой с противником, в ходе перестрелки погиб командир вертолета Евсеев.

21. 28 декабря 1982 г. – боевая потеря девяти вертолетов Ми-24, 335-й обвп (Джелалабад). В ночь с 27 на 28 декабря 1982 г. моджахеды предприняли массированную атаку на аэродром Джелалабад. В результате минометного обстрела были сильно повреждены девять вертолетов Ми-24 и три вертолета Ми-8.

22. 5 июня 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Вертолет капитана И. Бердникова,

возвращаясь с задания на базу Баграм, попал под огонь ДШК, загорелся и взорвался в воздухе. Экипаж погиб.

23. 17 июня 1983 г. – небоевая потеря вертолета Ми-24, 280-й овп (Кандагар). Экипаж капитана В. Михайлова, выполнявший тренировочный полет в ночных условиях на отработку стрельбы НУРами по наземной цели с пикирования 30 градусов, попал в подхват, произошел провал оборотов несущего винта. Вертолет упал и сгорел, экипаж погиб.

24. Сентябрь 1983 г. – небоевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Выполняя взлет с площадки, в жару, с превышением взлетной массы, Ми-24 капитана В. Голомазова опрокинулся на бок и сгорел. Экипажу удалось выбраться и спастись. При падении оператор лейтенант А. Сергеев получил ранения.

25. 1 октября 1983 г. – повреждение вертолета Ми-24, 335-й обвп (Джелалабад). В ходе выполнения ночного разведывательного полета подвергся обстрелу из ДШК и получил значительные повреждения. Командир капитан В. Легков и оператор лейтенант А. Патраков были ранены. Командиру удалось привести вертолет на базу, летчик-оператор позже скончался в госпитале.

26. 3 октября 1983 г. – небоевая потеря вертолета Ми-24. По официальным данным, вертолет капитана В. Меньшойкина был сбит противником у населенного пункта Пачахан на выходе из атаки. Экипаж погиб.

27. 6 марта 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Сбит противником, предположительно в районе г. Санги-Дзудзан, погиб летчик-оператор старший лейтенант С. Дресвянников.

28. 2 апреля 1984 г. – повреждение вертолета Ми-24, 335-й обвп. Вертолет капитана В. Легкова во время выполнения боевого задания подвергся обстрелу стрелкового оружия, при этом командир получил тяжелые ранения и скончался в госпитале после вынужденной посадки. Капитан Легков уже второй раз привел подбитый вертолет на базу, но сам второго ранения не пережил.

29. Весна 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Выполняя задание по поддержке наземных войск в Панджшерском ущелье, вертолет подполковника Г. Бакенова получил попадание из ПЗРК и был подбит. При выполнении вынужденной посадки погиб один член экипажа – бортмеханик Ф. Турутин.

30. Весна 1984 г. – повреждение вертолета Ми-24. Вертолет капитана М. Аношина, выполнявший атаку цели в Панджшерском ущелье, попал под огонь ДШК и получил повреждения. Экипаж привел машину на базу.

31. 5 июня 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Осуществлявший атаку цели у кишлака Пишгор вертолет капитана Е. Сухова был обстрелян противником, ранен летчик-оператор. При выполнении ухода от объекта атаки попал под огонь средств ПВО повторно и был сбит. Экипаж погиб.

32. 6 июня 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Вертолет капитана В. Скобликова ведомым в паре выполнял удар по наведению с земли. На выходе из атаки произошла детонация боекомплекта на борту, вероятно из-за поражения огнем с земли. Когда в кабине произошел взрыв, летчик-оператор старший лейтенант В. Путь, понимая, что уже ничего не сделать, сбросил фонарь и выпрыгнул с высоты 150 м. Парашют раскрылся у самой земли. Ни командир, ни борттехник старший лейтенант А. Чумак спастись не успели.

33. 24 июня 1984 г. – боевая потеря двух вертолетов Ми-24, 181-й овп (Кундуз). Пара вертолетов капитан В. Гусев – капитан Чекашин.

34. 3 июля 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 280-й овп (Кандагар). Вертолет капитана В. Талдыкина, выполнявший патрульный полет на предельно малой высоте, был поражен выстрелом РПГ-7 и разбился при попытке совершить вынужденную посадку.

35. 23 августа 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Командир вертолета старший лейтенант А. Липовой. Осуществляя воздушную поддержку десанта в районе Кабула, экипаж обнаружил несколько активных огневых точек противника и атаковал их, но в первом же заходе был подбит. Командир попытался совершить посадку на автодорогу, но

поврежденный вертолет потерял управление и разбился. Все находившиеся на борту погибли.

36. Август 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 280-й овп (Кандагар). Пара вертолетов капитана Р. Сахабутдинова осуществляла поиск группы десанта, с которой была потеряна связь, обнаружила место боя в 10 км от Кандагара. Летчики пошли в атаку на противника, но на развороте вертолет ведущего был подбит ракетой ПЗРК, разорвавшейся в районе грузовой кабины. Повреждения получила гидравлическая система, упало давление масла в главном редукторе, отсутствовали радио и внутренняя связь. На подбитой машине экипаж тянул несколько километров и совершил вынужденную посадку в нескольких километрах от базы.

37. 18 октября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24.

38. 28 октября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 181-й овп (Кундуз). Выполнял боевую задачу по прикрытию действий мотострелковых подразделений в районе г. Баграм, провинция Парван. Нанес точный удар по крепости, занятой моджахедами, но при очередном заходе на цель вертолет был сбит огнем стрелкового оружия, резко пошел на пикирование и врезался в землю. Экипаж в составе командира, летчика-оператора лейтенанта С. Бахтина и борттехника капитана А. Зюзина погиб.

39. 8 ноября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24В, 280-й овп (Кандагар). Командир капитан А. Савельев, летчик-оператор старший лейтенант С. Захаров, борттехник старший лейтенант В. Васильев. Экипаж выполнял боевую задачу по сопровождению транспортных вертолетов с десантом. В 28 км юго-западнее г. Кандагар при полете на большой высоте был подбит. Командир и оператор получили осколочные ранения. Отказал один из двигателей, возник пожар, после этого машина стала терять управление и снижаться. Борттехник Васильев пытался помогать управлять раненому командиру, но при посадке отказал второй двигатель, и при столкновении с землей вертолет разрушился и сгорел. Когда подоспели спасатели, экипаж еще был жив. Но командир умер по дороге в госпиталь, летчик-оператор – после трехчасовой операции, борттехник через сутки, 9 ноября, не приходя в сознание.

40. 1 декабря 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24В, 50-й осап. Командир вертолета капитан Сущевский. В районе Кабула подвергся обстрелу средствами ПВО противника и был подбит. Экипаж покинул гибнущую машину, но прыгавший последним борттехник старший лейтенант С. Чухин парашют раскрыть не успел и погиб.

41. 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Экипаж лейтенанта А. Крылова прикрывал колонну войск на маршруте Джелалабад – Кабул, в ходе завязавшегося с моджахедами боя вертолет получил попадания в редуктор и топливные баки, начался пожар. Командиру удалось посадить машину на каменистое поле возле дороги. После покидания экипажем вертолет взорвался. Летчики подобраны вертолетами ПСО.

42. 1 июня 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-24В, 181-й овп. Командир эскадрильи подполковник Н. Ковалев в группе с майором В. Ефимовым и майором А. Пермяковым атаковал склад оружия противника в районе Газни. При осуществлении очередного захода на цель вертолет ведущего – Н. Ковалева – был сбит огнем ДШК. Экипаж погиб.

43. 10 июля 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-24Д. Экипаж капитана В. Гетманова, выполняя задание по подавлению средств ПВО противника у населенного пункта Ишкашим, сам попал под огонь замаскированной зенитной установки. Вертолет был сбит, а экипаж погиб.

44. 28 августа 1985 г. – боевая потеря двух вертолетов Ми-24. Обстоятельства неизвестны.

45. 14 сентября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-24В, 50-й осап (Кабул). Командир капитан С. Филипченко. Выполняя второй за день вылет, вертолет был поражен ракетой ПЗРК.

46. 21 сентября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). В районе аэропорта Кабул вертолет капитана Талаева был сбит противником, после чего экипаж покинул падающий вертолет на парашютах и был подобран вертолетами ПСО.

47. 7 ноября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-24Д. Вертолет, выполнявший задание по разведке целей, был обстрелян ракетой ПЗРК и сбит. Экипаж покинул неуправляемую машину на парашютах. При приземлении на склон горы погиб оператор лейтенант Е. Гаврилков.

48. 14 декабря 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Прикрывавший высадку десанта в районе Газни вертолет обнаружил и подавил огнем три огневые точки противника, но и сам был подбит ответным огнем. В упавшем вертолете погиб оператор старший лейтенант В. Лысенко.

49. 13 января 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Командир вертолета капитан С. Синько. Экипаж этого вертолета осуществлял прикрытие транспортных Ми-8, эвакуировавших с поля боя раненых военнослужащих с плато Искарполь под Газни. После начала обстрела с земли отвлек огонь противника на себя. Машина получила значительные повреждения от пуль ДШК и взорвалась в воздухе. Экипаж погиб.

50. 17 января 1986 г. – выполнявший боевой вылет на прикрытие аэродрома Кандагар ночью капитан В. Михалев потерял управление над вертолетом на взлете и упал около стоянок вертолетов Ми-6. На месте падения возник пожар, который с трудом удалось ликвидировать. Экипаж в составе командира, оператора старшего лейтенанта Е. Ворогушина и бортехника старшего лейтенанта Б. Фазылова погиб. Вероятной причиной падения стал помпаж двигателей.

51. 1 февраля 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 280-й овп (Кандагар). Командир вертолета капитан В. Басов. Выполнявший полет на высоте 4000 м вертолет был поражен ракетой ПЗРК, попавшей в хвостовую часть. Машину начало вращать, затем отвалилась хвостовая балка. В упавшем у населенного пункта Шахджой вертолете погибли командир и бортехник капитан А. Кривенко, летчику-оператору старшему лейтенанту В. Полякову удалось спастись на парашюте.

52. 21 февраля 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Управляемый заместителем командира полка подполковником И. Пиянзиным вертолет взлетел ранним утром с целью разведки огневых точек противника в районе аэропорта. В момент набора высоты по Ми-24 был произведен пуск ракеты ПЗРК, после попадания которой тот загорелся и стал терять управление. Командир приказал оператору А. Васильеву покинуть свою кабину на парашюте, а сам попытался увести вертолет в сторону от жилых построек и совершить посадку. Разбился в стороне от города. В честь погибшего летчика была названа одна из улиц Кабула.

53. 5 марта 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 335-й обвп (Джелалабад). В районе Джелалабада вертолет капитана Гергеля, следовавший на высоте 2000 м, был сбит ракетой ПЗРК «Стрела». Экипаж успешно покинул борт на парашютах и не пострадал.

54. 24 марта 1986 г. – повреждение вертолета Ми-24.

55. 2 мая 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 239-я овэ (Газни). Командир экипажа капитан Ю. Костюков. При заходе на посадку после выполнения задания по прикрытию аэродрома в районе населенного пункта Газни вертолет был обстрелян противником, потерял управление и, упав на землю, взорвался. Командир и летчик-оператор капитан Виктор Феденев погибли.

56. 24 мая 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап.

57. 26 мая 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Экипаж капитана В. Хрусталева, осуществляя поддержку с воздуха десанта, обнаружил установленную на автомобиле зенитную установку и уничтожил ее, но на выходе из атаки был поражен ответным огнем другого ДШК. Вертолет упал на землю, а экипаж погиб.

58. 31 мая 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Командир майор М. Жук. Вертолет был поражен огнем противника сразу после взлета, в охраняемой зоне аэропорта Кабул. Экипаж стал строить маневр для совершения вынужденной посадки, но вертолет взорвался в воздухе и упал на летное поле. Командир и бортехник старший лейтенант А. Бутузов погибли на месте, а оператор Н. Ястрибенко с тяжелыми ранениями

был госпитализирован, где скончался через шесть дней.

59. 3 июня 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Командир капитан А. Паксюаткин. Выполнял задание по прикрытию колонны наземных войск на маршруте Кабул– Гардез. В 45 км от Кабула колонна подверглась нападению моджахедов. Вертолетчики атаковали обнаруженные огневые точки противника. На выводе из атаки Ми-24 капитана Паксюаткина был сбит, экипаж погиб.

60. 25 сентября 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 335-й обвп (Джелалабад). Командир вертолета лейтенант Е. Погорелов. Возвращавшиеся с задания вертолеты на предпосадочной прямой были обстреляны ракетами ПЗРК «Стингер». Машина лейтенанта Погорелова была поражена и стала терять управление. Летчику удалось совершить грубую посадку, в результате которой вертолет разрушился, а сам командир получил тяжелые ранения и скончался в госпитале. Остальные члены экипажа уцелели в катастрофе.

61. 8 октября 1986 г. – небоевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Экипаж капитана Е. Полетаева выполнял задачу по прикрытию аэропорта Кабул. В полете произошел отказ силовой установки. Вертолет потерпел катастрофу, а экипаж погиб.

62. 19 октября 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Командир капитан В. Егоров. При выполнении боевого задания вертолет был сбит, экипаж покинул машину. Оператор старший лейтенант Владимир Белошапка приземлился удачно и был спасен, а парашют командира оказался пустым.

63. 29 ноября 1986 г. – боевая потеря двух вертолетов Ми-24, 335-й обвп (Джелалабад). Прикрытие транспортных Ми-8. Выполнявшая полет на высоте 1500 м пара И. Козлович – В. Ксензов была обстреляна в 15 км от аэродрома Джелалабад ракетами ПЗРК «Стингер». По ведущему произвели два пуска, а по ведомому – три. В результате оба вертолета были подбиты. Экипаж старшего лейтенанта В. Ксензова погиб, а ведущему удалось совершить аварийную посадку.

64. 12 января 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 335-й обвп (Джелалабад). Вертолет, выполнявший боевое задание в 30 км севернее аэродрома Джелалабад, преодолевая хребет, вышел на высоте 300 м без отстрела ИК-патронов и был сбит ракетой ПЗРК. Упал в районе кишлака Мангеваль. Погиб борттехник вертолета старший лейтенант В. Яковлев; командир и летчик-оператор успешно покинули борт с высоты 100 м.

65. 14 января 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 335-й обвп.

66. 27 февраля 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Экипаж капитана С. Рабко выполнял задание по прикрытию аэродрома Газни ночью. Вертолет был поражен ракетой ПЗРК и сбит, экипаж погиб.

67. 10 марта 1987 г. – повреждение вертолета Ми-24, 335-й обвп (Джелалабад). Вертолет капитана А. Киселевича, осуществлявший поддержку войск в ходе операции «Круг», был поражен выстрелом РПГ-7 в районе Джикдалай. Вернулся на базу удачно, восстановлен.

68. Март 1987 г. – повреждение вертолета Ми-24п, 262-я овэ (Баграм). Пара Ми-24, возглавляемая капитаном С. Николаевым, прикрывала вертолеты Ми-8, осуществлявшие смену постов в Панджшерском ущелье. Заметив моджахедов, открывших интенсивный огонь по прикрываемым вертолетам, пара пошла в атаку, на выходе из которой вертолет ведущего был поражен ответным огнем ДШК. Пули повредили управление хвостовым винтом. Летчик установил режим с наименьшим разворачивающим моментом и направился на аэродром Баграм. Посадку осуществлял на повышенной скорости, с ходу. Миновав ряд препятствий, вертолет столкнулся с ангаром и получил значительные повреждения. Экипаж не пострадал.

69. 4 апреля 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 335-й обвп (Джелалабад). Действуя в составе пары ведомым, старший лейтенант П. Винник, атакуя цель, снизился на малые высоты и осуществил сброс бомб ФАБ-250 «под себя». В результате вертолет был поражен множеством осколков своих бомб, стал терять управление и загорелся. Летчик пытался сначала тянуть на базу, но через минуту совершил вынужденную посадку недалеко от Джелалабада. При посадке старший лейтенант Винник погиб, оператору удалось

выбраться из горевшей машины.

70. 20 апреля 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Пара Губайдулин – Яворский. Недалеко от своей базы экипаж в составе командира капитана Д. Яворского и летчика-оператора лейтенанта Криворучко попал под огонь противника. Вертолет стал терять управление, но летчику удалось совершить вынужденную посадку на высокогорную площадку. Подобран экипажем Ми-8МТ, 50-й осап.

71. 21 апреля 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 4-я вэ 280-го овп (Кандагар). Экипаж майора И. Захарова выполнял прикрытие эвакуации группы десанта в районе населенного пункта Торшикот. В очередном заходе вертолет был сбит ракетой ПЗРК. В результате падения погиб летчик-оператор старший лейтенант М. Шамсудинов, а командир попал в госпиталь с тяжелыми ранениями (компрессионный перелом позвоночника, позже восстановился и снова летал).

72. 22 апреля 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 335-й обвп. Вертолет был подбит огнем мелкокалиберной зенитной артиллерии в ущелье Марульгад. Экипаж с места вынужденной посадки эвакуировал Ми-8 майора А. Райляна.

73. 18 мая 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Прикрывавший десант, высаживаемый у крепости Алихейль, вертолет капитана С. Молчанова во время отхода от района высадки был поражен ракетой ПЗРК и упал в 2 км юго-западнее Алихейля. Экипаж в составе командира и оператора лейтенанта С. Ешина погиб. Проводившей спасательные работы группе удалось найти только парашюты.

74. 31 мая 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 335-й обвп (Джелалабад). Вертолет старшего лейтенанта В. Лукьяненко, совершавший полет на высоте 30 м, был поражен ракетой ПЗРК и упал у населенного пункта Катгай в 49 км от Джелалабада. Экипаж погиб.

75. 4 июня 1987 г. – боевая потеря двух вертолетов Ми-24, 335-й обвп (Джелалабад). Пара вертолетов Сечко – Шитков осуществляла прикрытие досмотровой группы, которая, обнаружив караван в 30 км юго-западнее Джелалабада, начала его проверку. Остановившиеся и не принимавшие сначала никаких ответных действий караванчики неожиданно открыли плотный заградительный огонь по вертолетам. Машина капитана Г. Сечко была сбита, и экипаж в составе командира и оператора старшего лейтенанта И. Ермолова погиб. Вертолет А. Шиткова получил сильные повреждения и произвел вынужденную посадку. Этот Ми-24 позже восстановили.

76. 9 июня 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24п, 4-я вэ 50-го осап (Кабул). Экипаж: командир майор В. Воротников, летчик-оператор старший лейтенант А. Рачко. Взлет из Гардеза в район Хоста. Прикрывая вертолет-корректировщик Ми-24К (командир П. Голощапов, оператор В. Жабиллов), шли сзади на той же высоте 500 м, отстреливая ППИ. Во время выполнения разворота в правый двигатель попала ракета ПЗРК «Стингер», возник пожар и машина стала заваливаться на бок, теряя высоту. Вскоре попала еще одна ракета ПЗРК, после чего экипаж покинул гибнущий вертолет на парашютах. Оператор А. Рачко приземлился неудачно – на минное поле и получил тяжелое ранение, в результате которого был списан с летной работы. Раненый летчик-оператор подобран парой Ми-8МТ.

77. 24 июня 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап. Командир вертолета капитан Г. Чекашин.

78. 1 июля 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 205-я овэ (Шахджой). Экипаж вертолета осуществлял прикрытие пары Ми-8МТ, эвакуировавшей группу спецназа в 51 км от населенного пункта Шахджой. Еще не успели сесть восьмерки, как Ми-24 был поражен ПЗРК, в результате загорелся один из двигателей. Экипаж успел сбросить блоки, выпустить шасси и с ходу зайти на посадку, но из-за перебитой гидросистемы управлять бортом командир не мог, а только держал горизонт. Точка приземления совпала с огромным валуном. Кабину оператора оторвало, а командира накрыло двигателями. Борт даже не загорелся. Борттехник ведущего пары Ми-8МТ, забиравшей спецназ, лейтенант В. Ермоленко под огнем противника подбежал к оператору и вместе с подоспевшим командиром роты дшб отстегнул его от кресла и перенес на севший рядом борт ведомого.

Летчик-оператор лейтенант Илья Новиков получил тяжелые ранения: перелом позвоночника, травма черепа и грудной клетки из-за закреплённого на груди автомата АКСУ-74, сломавшего при посадке грудь. Тройка Ми-24, оставшаяся в воздухе, устроила «карусель», и восьмерки успели эвакуировать группу спецназа без потерь. Ми-8 под прикрытием пары Ми-24 вернулся на базу, а борт с раненым в сопровождении одного Ми-24 пошел на Кандагар в госпиталь. Командир экипажа капитан В.Г. Савин погиб сразу, но тело удалось забрать в тот же день только под вечер. Ни тело, ни обломки борта, ни подходы к нему не были заминированы – видимо, мятежники не ожидали столь скорого возвращения либо были подавлены яростной «каруселью» двадцатьчетверок и не успели организовать засаду. От полученных травм лейтенант И.Ф. Новиков скончался в госпитале через неделю.

79. 29 сентября 1987 г. – боевая потеря Ми-24п из состава 50-го осап. Вертолет, управляемый капитаном Н. Андреевым и оператором старшим лейтенантом А. Геращенко, заходил на посадку после выполнения задания по прикрытию аэропорта Кабул, на высоте около 70 м машина была поражена ракетой «Стингер», причем попадание произошло в носовую проекцию, в результате чего экипаж получил ранения от осколков ракеты. Вертолет еще какое-то время снижался нормально, но вскоре потерял управление и упал на землю с высоты около 50 м. Экипаж погиб в загоревшемся вертолете.

80. 19 октября 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24п, 335-й обвп. Вертолет, выполнявший атаку противника в насыщенном зенитными средствами районе, снизился до сверхмалых высот, уклоняясь от очереди ЗГУ. Ми-24 задел землю и разрушился. Экипаж в составе командира капитана Иванова и оператора старшего лейтенанта Гринкевича уцелел.

81. 21 октября 1987 г. – небоевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап. Столкновение на ВПП с самолетом Ан-12. Столкновение произошло по касательной с хвостовой частью вертолета, поэтому экипаж Ми-24 не пострадал.

82. 30 октября 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Вылет накрытие Ил-76. Экипаж капитана А. Аксенова. Недалеко от Кабула был сбит ракетой ПЗРК «Стингер». Экипаж в составе командира и оператора лейтенанта И. Кравцова, а также находившийся на борту представитель ТЭЧ прапорщик А. Беккерат и вооруженец (всего четыре человека) погибли.

83. 10 декабря 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-24 в. Экипаж капитана А. Панушкина выполнял полет вдоль ущелья в районе Гардеза, потерял ориентировку и залетел в одно из ответвлений, закончившееся глухой стеной. Попытался осуществить экстренный набор и торможение, но скороподъемности не хватило, и вертолет столкнулся со склоном горы. Оператор капитан З. Ишкильдин погиб, командиру удалось спастись.

84. 16 февраля 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-24в, 205-я овэ. Вертолет сбит противником. Погиб экипаж в составе капитана А. Беляева и майора М. Хабибулина.

85. 26 февраля 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Экипаж капитана Н. Захарова погиб в сбитом вертолете в 6 км юго-восточнее Асадабада.

86. 29 февраля 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 262-я овэ. Вертолет был поражен ракетой ПЗРК «Стингер», причем попадание отмечено прямо в район расположения работающей станции помех «Липа». Подбитый вертолет упал в 10 км юго-западнее Баграма. Экипаж в составе капитана А. Самсонникова и старшего лейтенанта А. Азимова погиб.

87. 18 апреля 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 335-й обвп. Сбит двумя попаданиями ракет «Стингер» и упал в районе кишлака Шивукал. Погибли командир капитан С. Гусев и оператор В. Шпанов.

88. 20 апреля 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. При ведении разведки караванных троп в провинции Лагман была обнаружена группа караванщиков. При попытке досмотра Ми-8 с десантниками был обстрелян, пришедший на помощь Ми-24 сумел подавить несколько огневых точек, но сам был сбит. Погиб оператор лейтенант П. Щипанов.

89. 21 августа 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Нет точных данных.

90. 27 августа 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап. Экипаж капитана А. Литвиненко получил задание атаковать моджахедов, обстреливавших высокогорный

сторожевой пост. Над полем боя вертолет был подбит и загорелся. Командир и оператор старший лейтенант А. Мошков покинули машину, но высоты для раскрытия парашютов не хватило, оба погибли. Осуществлявшие поисково-спасательные работы вертолеты А. Голованова и Ю. Дарьина также попали под сплошной заградительный огонь, но сумели вывезти тела погибших. По взлетающему вертолету полковника Голованова был произведен пуск ракеты ПЗРК, от которой летчик сумел уклониться.

91. 30 сентября 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-24 в. Сбит, экипаж погиб.

92. 2 декабря 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-24. Район Джелалабада. Сбит ПЗРК «Стингер».

93. 1 февраля 1989 г. – боевая потеря вертолета Ми-24, 50-й осап (Кабул). Вертолет командира полка полковника А. Голованова осуществлял прокладку маршрута вывода части и разведку погоды. Через 25 минут полета связь с экипажем прервалась. После трех дней поисков было обнаружено место падения в 8 км от перевала Саланг. Экипаж погиб. Согласно результатам расследования, столкновение произошло в условиях плохой видимости.

Потери и повреждения Ми-8

1. 30 декабря 1979 г. – боевое повреждение вертолета Ми-8Т, 181-й овп (Кундуз). Обстрел с земли во время разведывательного вылета. Экипажу удалось вывести поврежденный вертолет из опасного района. При следовании на базу, через 11 минут полета, пришлось совершать вынужденную посадку из-за падения давления в основной гидросистеме. Прибывшая группа в составе четырех человек произвела временный ремонт в течение одного часа, после чего экипаж совершил перелет на аэродром основного базирования.

2. 9 января 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 181-й овп (Кундуз). Сбит огнем из ДШК.

3. 15 февраля 1980 г. – обстрел с земли вертолета Ми-8Т. Во время патрулирования вертолет подвергся обстрелу из стрелкового оружия с земли, в результате попадания был убит рядовой С.Н. Дударенков, находившийся на борту, и смертельно ранен рядовой Ю.И. Кравченко (умер 3 марта 1980 г. в госпитале).

4. 23 февраля 1980 г. – боевое повреждение вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар).

5. 25 февраля 1980 г. – боевое повреждение вертолета Ми-8Т, 181-й овп (Кундуз).

6. 24 марта 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т «советнической эскадрильи» 280-го овп (Баграм). При заходе на посадку в районе боевых действий в 9 км восточнее Асадабада командир вертолета капитан Мингалев допустил ошибку. В результате падения машины в ущелье погибли командир 9-й дивизии ДРА, командир 69-го полка ДРА, советник командира дивизии подполковник В. Расин и рядовой военнослужащий афганской армии. Командир вертолета получил перелом ног, а летчик-штурман Слесарев перелом руки. Борттехник С. Иванов остался невредим.

7. 30 марта 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 181-й овп (Кундуз). Вертолет сбит в районе Файзабада у населенного пункта Бахарак сосредоточенным огнем пары ДШК. Экипаж спасен.

8. 9 апреля 1980 г. – катастрофа вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). При взлете командир экипажа допустил ошибку. Погибли экипаж (кроме правого летчика) и десант.

9. Апрель 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 181-й овп (Файзабад). Сбит огнем с земли.

10. 29 мая 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 3-я вэ 50-го осап.

11. 12 июня 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 3-я вэ 50-го осап (Кабул). Поражен огнем ДШК в хвостовую балку, потерял управление и упал на землю. Экипаж погиб.

12. 20 июля 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-8. При заходе на посадку вертолет был обстрелян огнем стрелкового оружия и РПГ. Экипаж жив, борт сгорел.

13. 23 июля 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). Огонь с

земли. Экипаж и два пассажира погибли.

14. 31 июля 1980 г. – боевая потеря Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). Обстрел из ДШК. Экипаж не пострадал, вертолет сгорел.

15. Август 1980 г. – боевое повреждение вертолета Ми-8МТ, 50-й осап (Кабул). Вертолет капитана Гуничева получил несколько попаданий пуль ДШК, совершая полет в районе Асадабада.

16. 22 сентября 1980 г. – боевое повреждение вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар).

17. 29 сентября 1980 г. – вынужденная посадка вертолета Ми-8Т, 181-й овп. Поврежденный вертолет совершил посадку в районе города Файзабад. Для ввода машины в строй к месту посадки прибыла группа техников. Под обстрелом противника они в короткие сроки устранили неисправность.

18. 6 октября 1980 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 181-й овп (Кундуз). Вертолет был подбит противником в районе населенного пункта Пули-Хумри и сгорел. Выжил один командир вертолета капитан С. Ушаков, но с летной работы он был списан.

19. 11 марта 1981 г. – боевое повреждение вертолета Ми-8, 181-й овп (Файзабад). Вертолет командира звена капитана Сергеева обеспечивал проводку колонны. В результате нескольких атак противник был оттеснен, но и вертолет получил восемь пулевых пробоин.

20. 1 апреля 1981 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т 2-го отряда 262-й овэ (Баграм). В районе населенного пункта Дехи-Каза, 8 км восточнее Чарикара. В 11:27, на высоте 500 м, вертолет ведомого был поражен ракетой ПЗРК «Айн Сакр». Во время вынужденной посадки экипаж не пострадал и был эвакуирован.

21. 13 мая 1981 г. – авария вертолета Ми-8Т, 181-й овп (Файзабад). При посадке на площадке «Дубравушка» перевернулся борт майора Шатина. Экипаж не пострадал.

22. 24 июля 1981 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 262-я овэ (Баграм). Был сбит огнем с земли, в живых остался только находившийся на борту офицер разведотдела дивизии старший лейтенант Стародубцев, его эвакуировал с места катастрофы экипаж ведомого.

23. 26 июля 1981 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). Экипаж капитана Г. Говтвяна осуществлял бомбовый удар по зеленой зоне недалеко от Кандагара. Сброс производился с малых высот. Осколками бомб ведущего вертолет был поврежден и совершил вынужденную посадку. Летчики подобраны экипажем Ми-8Т.

24. 5 сентября 1981 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 302-я овэ (Шинданд). Подбит огнем ДШК, упал в 40 км северо-восточнее Фараха и сгорел. Погибли экипаж и пять пассажиров.

25. 29 сентября 1981 г. – боевое повреждение вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). При эвакуации раненых с площадки в районе Кандагара ночью вертолет получил повреждения от огня стрелкового оружия и совершил вынужденную посадку на территории, занятой противником. Введен в строй на месте.

26. 10 октября 1981 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ 2-го отряда 262-й овэ (Баграм). Сбит огнем ДШК у населенного пункта Кулли-Топчи. Из экипажа спасся только борттехник старший лейтенант Петр Боровков и начальник ТЭЧ звена старший лейтенант В.Н. Ситало (умер от ожогов на следующий день). Погиб находившийся на борту помощник начальник управления 797-го разведцентра 40-й армии капитан 3-го ранга Ф.Б. Гладков.

27. 2 ноября 1981 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т. Вертолет, выполнявший полет на высоте 30 м, был обстрелян из ДШК и РПГ. Экипаж сумел совершить вынужденную посадку. На борту никто не погиб.

28. 13 ноября 1981 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 181-й овп (Кундуз). Сбит огнем с земли, экипаж погиб.

29. 18 ноября 1981 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 50-й осап (Кабул). Сбит огнем ДШК в районе кишлака Тангчихула, в 50 км юго-западнее Кабула. Экипаж и один пассажир (боец отряда «Каскад-3» старший лейтенант А.И. Зотов, осуществлявший целеуказание) погибли.

30. 10 января 1982 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). Сбит

огнем с земли в районе 60 км юго-восточнее Кандагара. Экипаж и пассажиры погибли.

31–32. 15 января 1982 г. – катастрофа двух вертолетов Ми-8Т, 181-й овп (Кундуз). Во время доставки тактического десанта в провинцию Дарзаб экипажи не справились с управлением, попав в сильную облачность.

33. 24 января 1982 г. – катастрофа вертолета Ми-8Т, 146-й ово (Кундуз). При нанесении удара по позициям противника в районе населенного пункта Алиабад в 25 км южнее города Кундуз был сбит. Погибли три члена экипажа и борттехник другого вертолета.

34. 10 марта 1982 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 3-я вз 181-го осап (Кундуз). Во время вылета на разведку в районе населенного пункта Заршой (провинция Фариаб) сбит огнем ДШК. Экипаж погиб.

35–36. 5 апреля 1982 г. – боевая потеря двух Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). Группа вертолетов, проводившая операцию по уничтожению базы Рабати-Джали, в результате навигационной ошибки совершила посадку на территории Ирана и подверглась атаке пары F-4 ВВС Ирана. Огнем пушки два вертолета были повреждены и уничтожены своими экипажами.

37. 6 апреля 1982 г. – авария вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). При взлете группы ночью в пыльной буре, поднятой винтами вертолетов, опрокинулся на борт и получил повреждения. Экипаж с десантниками уцелел и покинул машину через кормовой люк. Вертолет брошен.

38. 15 апреля 1982 г. – боевое повреждение двух вертолетов Ми-8, 335-й обвп (Джелалабад). Обстрел с земли.

–40. 17 мая 1982 г. – боевая потеря двух вертолетов Ми-8МТ, 3-я вз 50-го осап (Кабул). Сбиты огнем ЗГУ.

41. 13 июня 1982 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). Подбит огнем с земли в районе населенного пункта Тагаз (в 245 км юго-западнее Кандагара) провинции Гильменд. Экипаж погиб.

42. 20 сентября 1982 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 302-я овэ (Шинданд). Выполнял задание по уничтожению опорного пункта моджахедов в 12 км западнее Герата. На выходе из атаки вертолет зацепил каменистый отвал, опрокинулся и загорелся. Экипаж погиб.

43. 23 сентября 1982 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 262-я овэ (Баграм). Во время посадки на необлетанную площадку завалился с нее и, загоревшись, упал ниже по склону. Командир и борттехник успели покинуть горящий вертолет, а летчик-штурман лейтенант Панков погиб.

44. 12 октября 1982 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 3-я вз 50-го осап (Кабул). Вертолет майора М. Сувертока вылетел к месту падения Ми-24 капитана Спелова, сбитого несколько дней ранее в районе кишлака Баланджери, у Панджшерского ущелья. Сбит огнем ДШК. Экипаж не пострадал, погиб пассажир – замначальника управления ВВС 40-й армии полковник А. Бурков.

45. 4 января 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-8, 181-й овп (Кундуз). Во время высадки десанта вертолет был подбит огнем с земли и при попытке произвести вынужденную посадку разбился. Экипаж погиб.

46. 19 июля 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 3-я вз 50-го осап (Кабул). В момент взлета с площадки в районе населенного пункта Газни вертолет был обстрелян и потерпел катастрофу. Летчик-штурман старший лейтенант С.Б. Зарубин погиб сразу, еще два члена экипажа скончались в госпитале.

47. 23 июля 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). Во время вылета на поддержку попавшей в окружение роты десанта вертолет был поражен гранатой РПГ. Экипаж погиб.

48. 24 июля 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 335-й обвп (Джелалабад). Поражение ракетой ПЗРК в ходе эвакуации раненых из района операции в 30 км юго-западнее Джелалабада. Экипаж и пассажиры погибли.

49. 7 августа 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 146-й ово (Кундуз). Сбит огнем с земли. Экипаж погиб.

50. 9 сентября 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 181-й овп (Файзабад). При минировании караванных троп в 120 км южнее города Файзабад провинции Бадахшан вертолет попал в засаду. Получив боевые повреждения, он совершил вынужденную посадку в ущелье на высоте 3800 м. При посадке разрушился, возник пожар. Погибли командир вертолета и летчик-штурман. Борттехник остался жив.

51. 18 октября 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-8. Группа вертолетов осуществляла высадку десанта афганских военнослужащих у брошенной электростанции на водохранилище Каджакай. Из-за задержки, возникшей при десантировании, экипаж майора А.А. Артамина отстал от группы и, догоняя ее, решил срезать маршрут, пролетев над районом, насыщенным средствами ПВО противника. На малой высоте борт был поражен огнем ДШК. Экипаж погиб.

52. 25 октября 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-8, 181-й овп (Файзабад). После взлета ночью на выполнение планового тренировочного полета обстрелян из ДШК. Экипаж погиб.

53. 24 декабря 1983 г. – боевая потеря вертолета Ми-8ВКП, 262-я овэ (Баграм). Обстрел с земли. Из экипажа выжил только командир.

54. 2 апреля 1984 г. – катастрофа вертолета Ми-8, 280-й овп (Кандагар). Во время вылета на высадку засадной группы вертолет столкнулся с сопкой близ Лашкаргаха и загорелся. Экипаж и 15 десантников погибли.

55. 12 мая 1984 г. – авария вертолета Ми-8МТ, 262-я овэ. Из-за несогласованности действий руководителя полетов на аэродроме Баграм вертолет столкнулся с МиГ-21УМ афганских ВВС. Экипаж вертолета успел покинуть борт до того, как он полностью сгорел.

56. 23 июня 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 339-я «советнической» осаэ. На высоте 2800 м в районе перевала Саланг был обстрелян с земли. Командир сумел выполнить аварийную посадку на подбитой машине, но в результате пожара, возникшего на борту, летчик-штурман и борттехник погибли.

57. 2 июля 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8. Вертолет сбит противником при ведении воздушной разведки, упал на землю и взорвался. Погиб летчик-штурман лейтенант В. Захаров.

58. 27 августа 1984 г. – боевая потеря Ми-8МТ, 3-я вэ 50-го осап (Кабул). Во время захода на площадку в 40 км юго-западнее Кабула для высадки десанта попал под плотный огонь ДШК и был сбит. Машина рухнула с высоты 20–30 м. В результате крушения экипаж и четыре пассажира погибли.

59. 19 сентября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 2-я вэ 335-го обвп (Джелалабад). При обнаружении каравана вертолет был обстрелян из ДШК. На высоте около 4000 м разрушился хвостовой винт. Экипаж и пассажиры погибли.

60. 23 сентября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 3-я вэ 50-го осап (Кабул). Сбит огнем ДШК в районе населенного пункта Дарх, провинции Бараки. Экипаж погиб.

61. 25 сентября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8, 335-й обвп (Джелалабад). Во время высадки десанта у населенного пункта Гардез по вертолетам группы был открыт огонь из стрелкового оружия, борт капитана А. Феденко был подбит и пошел на вынужденную посадку. Уже на малой высоте машина неожиданно потеряла управление и столкнулась с землей. При падении погиб командир вертолета.

62. 10 октября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 3-я вэ 50-го осап (Кабул). На площадке Бараки во время взлета вертолет свалился в штопор. Борттехник погиб. По некоторым данным – обстрел с земли.

63. 16 октября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 254-я овэ (Кундуз). Во время высадки тактического десанта в провинции Баглан вертолет был обстрелян с земли. Экипаж и пассажиры погибли.

64. 18 октября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8. Вертолет капитана был

обстрелян зенитными средствами противника, потерял управление и взорвался в воздухе. Экипаж погиб.

65. 19 ноября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 2-я вз 335-го обвп (Джелалабад). Во время высадки десанта в районе Черных гор вертолет был сбит из ДШК. Экипаж не пострадал.

66. 19 ноября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 2-я вз 335-го обвп (Джелалабад). Во время высадки в районе Черных гор вертолет был поражен из ДШК. Во время аварийной посадки вертолет перевернулся и взорвался. Экипаж погиб.

67. 19 ноября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 3-я вз 50-го осап (Кабул). В ходе высадки в районе Черных гор попал под огонь ДШК. Экипаж не пострадал.

68. 19 ноября 1984 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 3-я вз 50-го осап (Кабул). В ходе высадки в районе Черных гор попал под огонь ДШК. Смертельно ранен командир экипажа.

69. 29 января 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). В районе в 165 км северо-восточнее Кандагара вертолет был обстрелян из ЗГУ, загорелся, потерял управление, столкнулся с землей и разрушился. Экипаж погиб.

70. 2 марта 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 50-й осап (Кабул). Во время разведывательного полета вертолет поражен ракетой ПЗРК «Айн ас Сакр». Вертолет упал, погиб борттехник.

71. 20 марта 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 335-й обвп (Джелалабад). Во время перевозки личного состава по маршруту Газни – Бараки – Кабул вертолет был поражен зенитным снарядом на большой высоте. Погиб экипаж и 12 пассажиров.

72. 27 апреля 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). Во время перевозки личного состава в 34 км восточнее Лашкаргаха вертолет был поражен из РПГ. Экипаж и два пассажира погибли.

73. Апрель 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8. В районе кишлака Пизгаран вертолет был поражен огнем ДШК. После аварийной посадки и покидания экипажа вертолет взорвался, при этом получили ранения летчик-штурман и десантник, который скончался в госпитале от ожогов.

74. 20 июня 1985 г. – авария вертолета Ми-8МТ, 3-я вз 50-го осап (Кабул). Вертолет, осуществлявший десантирование в 62 км северо-восточнее аэродрома Баграм, опрокинулся на посадке и загорелся. Экипаж и десант вовремя покинули борт и остались живы.

75. 21 июня 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8, 280-й овп (Кандагар). Во время поиска катапультировавшегося летчика МиГ-23млд старшего лейтенанта Багамедова вертолет попал под огонь ДШК. Командир вертолета и летчик-штурман успели покинуть падающий вертолет на парашютах, а борттехник погиб.

76. 22 июня 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8. Вертолет сбит огнем ДШК. После падения экипаж покинул борт.

77. 23 июня 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 181-й овп (Кундуз). В 34 км севернее аэродрома Баграм на высоте 500–700 м подбит из ДШК. Экипаж жив.

78. 17 июля 1985 г. – авария вертолета Ми-8МТ, 3-я вз 50-го осап (Кабул). При выполнении захода на площадку в 73 км северо-восточнее Баграма экипаж допустил ошибку в технике пилотирования. Вертолет получил значительные повреждения и восстановлению не подлежал, экипаж жив.

79. 25 июля 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 181-й овп (Кундуз). При высадке тактического десанта на высокогорную площадку в 52 км северо-восточнее аэродрома Баграм был подбит из ДШК и загорелся. Экипаж пытался совершить вынужденную посадку, но на высоте 50 м произошел полный отказ управления, после чего машина упала на склон горы и сгорела. Экипаж и один пассажир погибли.

80. 26 августа 1985 г. – авария вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). Разбился при взлете с запыленной площадки в населенном пункте Шахджой (31 км северо-восточнее Кандагара). Ошибка летчика в технике пилотирования, потеря пространственного

положения. Вертолет опрокинулся и сгорел. Экипаж жив.

81. 10 октября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). Поражен ракетой ПЗРК в 5 км северо-западнее Баграма. Погиб борттехник.

82. 13 октября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 262-я овэ (Баграм). При доставке продовольствия на высокогорный пост № 130, у горы Дари (6 км западнее Анавы) во время посадки вертолет был сбит. При падении борттехник выпал из вертолета, борт упал на него и загорелся. Борттехник погиб. Командир экипажа, правый летчик и сопровождавшие груз, получившие ранения и переломы, остались живы.

83. 25 октября 1985 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 181-й овп (Кундуз). Экипаж выполнял задачу по доставке десантников в район проведения операции, на горную площадку у населенного пункта Хайратон. В 25 км северо-западнее Кундуза произошел взрыв в воздухе. Экипаж и 10 пассажиров погибли.

84. 1 ноября 1985 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 335-й обвп (Джелалабад). Во время посадки на 3-ю площадку у Асадабада вертолет зацепил деревья хвостовым винтом, упал на левый борт и загорелся. Погибли командир экипажа и три пассажира.

85. 12 ноября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). В ходе вылета на поиск сбитого летчика был поврежден огнем ДШК, начался пожар. Во время аварийной посадки экипаж не пострадал.

86. 15 ноября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 335-й обвп (Джелалабад). Во время высадки десанта афганской армии в районе Черной горы был сбит и, завалившись на правый борт, загорелся. Экипаж не пострадал.

87–88. 23 ноября 1985 г. – боевая потеря двух Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). В 67 км от Кандагара пара подверглась обстрелу с земли. Вертолет ведущего командира эскадрильи подполковника В.Г. Домрачева был подбит из ДШК и сел. Вертолет сгорел. Экипаж жив. Вертолет ведомого командира звена капитана В.П. Капитонова подбит из стрелкового оружия, сел на вынужденную посадку. Вертолет сгорел. Экипаж жив.

89. 24 ноября 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). После высадки десанта в 67 км северо-западнее Кандагара вертолет был обстрелян из ЗГУ. Машина загорелась, упала в пропасть и взорвалась. Экипаж погиб.

90. Ноябрь 1985 г. – боевое повреждение вертолета Ми-8МТ, 3-я вэ 335-го обвп (Газни). Вертолет был сбит огнем ДШК во время боя у крепости Кара-Баги. Экипаж не пострадал.

91. 6 декабря 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). Во время эвакуации группы спецназа, попавшей в окружение у кишлака Дехревут в 124 км северо-западнее населенного пункта Лашкаргах, был сбит огнем ДШК. При столкновении с землей произошел взрыв. Экипаж и 13 десантников погибли.

92. 19 декабря 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 181-й овп. При посадке на площадку в 45 км юго-восточнее населенного пункта Шахджой на высоте 100–150 м обстрелян из стрелкового оружия. Возник пожар, вертолет опрокинулся и сгорел. Экипаж и десант жив.

93. 26 декабря 1985 г. – авария вертолета Ми-8Т, 280-й овп (Кандагар). По причине отказа маслосистемы вертолет выполнил посадку в районе, занятом противником. Экипаж не пострадал.

94. 26 декабря 1985 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). В 87 км северо-западнее аэродрома Кандагар на высоте 150–200 м сбит из стрелкового оружия. Вертолет уничтожен на месте, экипаж не пострадал.

95. 9 января 1986 г. – боевое повреждение вертолета Ми-8, 335-й обвп (Джелалабад). При высадке десанта у кишлака Бар-Кошмунд в вертолет попала граната РПГ-7. После проведения десантирования и возвращения на аэродром насчитали более 200 пробоин.

96. 13 января 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 50-й осап (Кабул). Вертолет, заходивший на посадку для высадки десантников у плато Искаполь, был обстрелян с рядом расположенной отвесной скалы огнем ДШК, просел и столкнулся с землей. Тяжелые ранения получил летчик-штурман, но все находившиеся на борту остались живы.

97. 19 января 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Лашкаргах). Из-за ошибки командира экипажа вертолет упал в 90 км юго-западнее Кандагара у площадки Лашкаргах. Экипаж и шестеро десантников погибли.

97. 28 февраля 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). При высадке десанта 173-го оспн в 67 км на северо-восток от Кандагара подожжен на земле огнем противника. Борттехник убит, остальные члены экипажа живы.

98. 2 марта 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 50-й осап (Кабул). Вертолет, возвращавшийся с боевого задания, попал под обстрел противника, загорелся и упал на землю. Погиб борттехник.

99. 19 марта 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 205-я овэ (Кандагар). Вертолет, снижавшийся в пустынной местности с целью подбора группы спецназа, был обстрелян противником и подбит. Экипаж сумел выполнить посадку и покинуть горевший борт, после чего был подобран вертолетом ведомого.

100. 9 апреля 1986 г. – авария вертолета Ми-8МТ, 181-й овп (Файзабад). При взлете с площадки № 3 (16 км юго-западнее Файзабада) вертолет попал в условия сдвига ветра, зацепил лопастями землю, упал и сгорел. Экипаж жив.

101. 21 апреля 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ № 53, 335-й обвп (Джелалабад). Во время посадки на аэродром Джелалабада вертолет был поражен ракетой ПЗРК. Экипаж погиб.

102. 17 июня 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ № 84, 2-я вэ 335-го обвп (Джелалабад). Во время высадки десанта вертолет был сбит. Командир экипажа умер на земле в результате полученных ранений и от потери крови.

104. 17 июня 1986 г. – авария вертолета Ми-8МТ, 181-й овп (Кундуз). У вертолета пары ПСО, вылетевшей в район высадки на подбор сбитого вертолета и десантников, произошел отказ техники. Экипаж совершил аварийную посадку, все живы.

105. 21 июня 1986 г. – авария вертолета Ми-8МТ № 29, 254-я овэ (Кундуз). При заходе на десантирование в районе Иш-Кашима, на высоте 3200 м, крайний вертолет группы лопастями несущего винта зацепил склон. Экипаж и десант не пострадали.

106. 29 июня 1986 г. – катастрофа вертолета Ми-8, 280-й овп (Кандагар). Из-за технической неисправности вертолет упал при взлете. Экипаж не пострадал.

107. 2 августа 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8 (Кундуз). Вертолет сбит при заходе на посадку в районе дальнего привода аэродрома Кундуз.

108. 25 августа 1986 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 205-я овэ (Фарахруд). Во время доставки груза на высокогорную площадку ночью вертолет столкнулся со склоном горы и разрушился, командир вертолета погиб.

109. 25 сентября 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 335-й обвп (Джелалабад). При подходе к аэродрому Джелалабад был поражен двумя ракетами ПЗРК «Стингер». Борт взорвался в воздухе. Командир экипажа и борттехник погибли, а летчик-штурман был выброшен взрывной волной и остался в живых.

110. 6 октября 1986 г. – авария вертолета Ми-8МТ, 205-я овэ (Кандагар). При взлете с площадки в пустыне Дашти-Марго вертолет потерял управление и столкнулся с земной поверхностью, экипаж не пострадал и был подобран экипажем ведомого.

111. 7 октября 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8, 302-я овэ (Шинданд). Выполнявший полет в 180 км от аэродрома Шинданд вертолет был обстрелян из винтовки «Бур». При выполнении вынужденной посадки машина опрокинулась на борт. Никто из экипажа не пострадал.

112. 9 октября 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 205-я овэ (Шахджой). Во время высадки разведгруппы у кишлака Заринкейль около Шахджой вертолет был поражен гранатой РПГ. Загорелся, просел и, коснувшись земли, катился по ней. Экипаж и десантники покинули борт, после чего вертолет полностью сгорел.

113. 16 октября 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 205-я овэ (Фарахруд). Во время доставки продовольствия на высокогорную заставу в районе населенного пункта

Фарахруд при заходе на площадку вертолет был подбит огнем ДШК, потерял управление и столкнулся с землей. Экипаж погиб.

114. 26 октября 1986 г. – авария вертолета Ми-8, 181-й овп (Кундуз). При посадке на аэродроме Кундуз вертолет старшего лейтенанта Никитина начало вращать. Экипаж покинул вертолет на высоте 3–10 м и спасся.

115. 16 ноября 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 262-я овэ (Баграм). Был подбит огнем ДШК при высадке десанта у кишлака Кар, в 32 км северо-восточнее аэродрома Баграм. Возник пожар в редукторном отсеке, и, потеряв управление, борт упал на склон горы и стал скатываться по нему. В вертолете сгорели двое десантников и летчик-штурман.

116. Декабрь 1986 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 50-й осап (Кабул). Во время перевозки 12 десантников вертолет потерпел аварию. Экипаж и десантники не пострадали.

117. 10 января 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 205-я овэ.

118. 14 января 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 239-я овэ (Газни). В районе озера Суруби вертолет был сбит ракетой ПЗРК. Погибли трое пассажиров, не сумевших покинуть вертолет с парашютами.

119. 20 января 1987 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 205-я овэ. Погибли три пассажира.

120. 4 марта 1987 г. – столкновение двух вертолетов Ми-8МТ, 262-я овэ (Баграм). В ходе выполнения вылета на поиск сбитого экипажа афганского Су-22УМ два вертолета столкнулись. В результате крушения оба экипажа погибли.

121. 15 апреля 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 262-я овэ (Баграм). Вертолет сбит ПЗРК при снижении на площадку в 35 км северо-восточнее города Кабул. Экипаж погиб.

122–123. 21 апреля 1987 г. – столкновение двух вертолетов Ми-8МТ, 3-я вэ 280-го овп (Кандагар). Во время перевозки группы десанта в 8 км севернее Кандагара. Погибли часть экипажей и десантники.

124. 7 мая 1987 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). Сразу после взлета в Лашкаргахе (провинция Гильменд) вертолет взорвался в воздухе, упал и сгорел. Все находившиеся на борту (экипаж и 11 демобилизованных солдат) погибли. Причина взрыва не установлена, огня противника не отмечено.

125. 26 мая 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). Вертолет, возвращавшийся с санитарного задания, торопился доставить раненого, спрямил маршрут и был подбит ЗГУ над кишлаком Кишкинахунд, в районе аэродрома Кандагар. После вынужденной посадки на пшеничном поле борт полностью сгорел. Экипаж и эвакуируемый раненый боец не пострадали.

126. 1 июня 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). При выполнении задачи ПСО в районе БШУ сбит ракетой ПЗРК. Вертолет сгорел после вынужденной посадки. Экипаж остался жив.

127. 3 июня 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 50-й осап (Кабул). В районе Кабульского аэродрома вертолет в ходе набора высоты с 900 до 1200 м вышел из охраняемой зоны и был поражен ракетой ПЗРК. Экипаж и два пассажира удачно покинули машину, приземлившись под парашютами.

128. 5 июня 1987 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). Экипаж ночью выполнял полет на площадку одного из сторожевых постов для подбора раненого военнослужащего. На посадке, уклоняясь от огня средств ПВО противника, зацепил землю и разбился в 22 км севернее Кандагара. Погибли два члена экипажа и два пассажира.

129–130. 21 июня 1987 г. – боевая потеря двух вертолетов Ми-8МТ, 50-й осап (Кабул). Пара капитан Ю. Евдокимов – капитан Т. Мугтасимов совершала транспортный рейс на высокогорный пост. При пролете хребта огнем ЗГУ был подбит вертолет Евдокимова. Все сумели безопасно покинуть борт. Ведомый развернулся и пошел на подбор сбитого экипажа, но был сам поражен ракетой ПЗРК «Стингер», пришлось также воспользоваться парашютами.

131. 30 июня 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 280-й овп (Кандагар). Поражен ракетой ПЗРК «Стингер». Погиб один человек.

132. 11 августа 1987 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 262-я овэ (Баграм). Во время доставки грузов на высокогорный пост Мирбачакот вертолет при посадке попал под обстрел, завалился с площадки и загорелся. Летчик-штурман погиб, борттехник от полученных ожогов скончался в баграмском госпитале через два дня.

133. 28 августа 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 239-я овэ (Газни). Уничтожен прямым попаданием РС при обстреле противником аэродрома Газни.

134. 30 августа 1987 г. – потеря вертолета Ми-8МТЯ № 94, 50-й осап (Кабул). При возвращении в Кабул из Шинданда в районе населенного пункта Кандагар в час ночи на высоте 4800 м вертолет был поражен ПЗРК. Экипаж воспользовался парашютами.

135. 5 сентября 1987 г. – авария вертолета Ми-8МТ, 181-й овп (Кундуз). При заходе на посадку в 70 км восточнее Кундуза попал в пыльное облако, опрокинулся. Вертолет сгорел, экипаж жив.

136. 15 сентября 1987 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 50-й осап (Кабул). При выполнении захода на площадку для высадки десанта вертолет задел скалу и разбился. Из состава экипажа погиб летчик-штурман, а борттехник получил травмы и был списан с летной работы. Из 12 десантников, находившихся на борту, уцелели пятеро.

137. 18 сентября 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 302-я овэ (Шинданд).

138. 27 ноября 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 335-й обвп (Джелалабад). Поражен двумя ракетами ПЗРК «Стингер» во время задания по доставке личного состава, боеприпасов и продовольствия на посты боевого охранения у Асадабада. Спасти удалось только летчику-штурману, остальной экипаж и шесть пассажиров – разведгруппа 334-го отдельного отряда спецназа – погибли.

139–140. 8 декабря 1987 г. – боевая потеря двух вертолетов Ми-8Т, 239-я овэ (Газни).

141. 23 декабря 1987 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТЯ, 50-й осап (Кабул). В 15 км юго-восточнее аэродрома Гардез вертолет был обстрелян двумя ракетами ПЗРК «Стингер». При покидании гибнущей и валящейся на бок восьмерки погиб борттехник.

142. 21 января 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 50-й осап (Кабул). При перелете хребта севернее аэродрома Гардез вертолет попал под огонь средств ПВО и, потеряв управление, упал на землю. Погиб экипаж и четверо пассажиров.

143. 6 февраля 1988 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 3-я вэ 280-го овп (Кандагар). При взлете с площадки в 32 км северо-восточнее населенного пункта Гиришик из-за ошибки командира экипажа вертолет упал на землю. Командир и правый летчик погибли, а борттехник умер от полученных ран в госпитале 10 февраля.

144. 17 апреля 1988 г. – боевое повреждение вертолета Ми-8. При атаке каравана противника у населенного пункта Бараки вертолет был обстрелян из стрелкового оружия и получил повреждения. Погиб бортовой техник.

145. 25 мая 1988 г. – катастрофа вертолета Ми-8МТ, 2-я вэ 335-го обвп (Джелалабад). При перелете в Советский Союз вертолет потерял управление и упал в реку Волга у села Сабуровка. Погибли семь человек.

146. 3 августа 1988 г. – авария вертолета Ми-8МТ, 302-я овэ (Шинданд). При посадке возле штаба 5-й мед вертолет задел передней стойкой шасси стоящий автомобиль «Урал». При падении были повреждены кабина экипажа и стойки шасси. Экипаж и пассажиры живы. Вертолет восстанавливали силами ТЭЧ эскадрильи, но вскоре оборудование вертолета было передано в Кабул для ввода в строй вертолетов 50-го осап, поврежденных при обстреле стоянки 1 сентября. Дальнейшие работы по восстановлению борта были прекращены.

147. 10 августа 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 254-я овэ (Пули-Хумри). При обстреле вертолетной площадки Пули-Хумри были повреждены семь вертолетов Ми-8МТ и семь вертолетов Ми-24. При этом один вертолет Ми-8 сгорел полностью, на восстановление остальных потребовалось пять-шесть дней.

148–149. 1 сентября 1988 г. – боевая потеря двух вертолетов Ми-8МТ, 50-й осап

(Кабул). Уничтожены при обстреле противником РС аэродрома базирования.

150. 4 сентября 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 254-я овэ (Кундуз). В ходе осуществления эвакуации раненых с площадки Джаркудук у населенного пункта Чаугани, в предместье Пули-Хумри, вертолет попал под обстрел противника. Экипажу удалось произвести взлет и маневром выйти из зоны поражения, но из-за повреждений пришлось тут же идти на вынужденную посадку. При приземлении плохо управляемый вертолет опрокинулся на борт и загорелся. Экипаж погиб.

151. 1 октября 1988 г. – боевая потеря вертолета Ми-8МТ, 4-я вэ 50-го осап (Кабул). В районе 25 км южнее Кабула на высоте 7 м вертолет был поражен ракетой ПЗРК «Стингер». Экипаж погиб.

152–153. 9 февраля 1989 г. – боевая потеря двух вертолетов Ми-8МТ, 254-я овэ (Пули-Хумри). По докладу летчиков пары прикрытия на вертолетах Ми-24 после входа в узкое ущелье пары вертолетов Ми-8 они оба зацепили несущими винтами за скалы. Ведущий, майор Сидоров, сумел посадить поврежденный вертолет на склон в 8 км северо-восточнее населенного пункта Ташкурбан. Экипаж едва успел покинуть упавший на бок и загоревшийся вертолет. Экипаж ведомого сгорел в вертолете. Вход в узкое ущелье оказался настолько неожиданным, что ведущий пары прикрытия сам едва успел увести вертолет от столкновения со скалой, резко взяв на себя ручку управления.

ОПЫТ АФГАНИСТАНА В РАЗВИТИИ ВВС СССР В 1980-Х ГГ

К большому сожалению, командование ВВС, да и Министерство обороны в целом, не сделало выводов из опыта боевых действий в Афганистане. Вернувшиеся с войны летчики представляли элиту ВВС, однако были очень «неудобны» высоким начальникам. Существовавшая в СССР система назначений от командующего дивизией и выше была порочна. Военная бюрократия существовала, естественно, всегда, но особенно сильна она стала в 70–80-х годах. Это приводило к тому, что летчикам не разрешали обучаться более полному использованию боевых возможностей самолетов. Ведь любое усложнение программ подготовки могло повлечь увеличение аварийности, а значит, прощай должности, звания. Так, например, командующий авиацией ОдВО Васильев два года не получал звания генерала из-за аварийности в армии.

Поэтому от опытных летчиков, прошедших Афганистан, старались избавиться в первую очередь. Они ведь были нарушителями спокойствия, пытавшимися научить сослуживцев тому, что необходимо на войне и часто не укладывалось в сухие рамки курсов боевой подготовки.

Масла в огонь подлили и непродуманные реформы ВВС, в частности выведение из боевого состава однодвигательных самолетов, под которое попали:

– вся истребительно-бомбардировочная авиация с самолетами Су-17М2, М3, М4 и МиГ-27М, Д, К;

– почти вся разведывательная авиация (РА) фронтовой авиации (ФА) Су-17М2Р, М3Р, М4Р;

– значительная часть истребительной авиации (ИА) – МиГ-23М, МЛ, МЛД.

Таким образом, с уничтожением ИБА ВВС была лишена самолетов, заполнявших промежуток между относительно дешевыми Су-25 и очень дорогими Су-24(М), способными не только выполнять эти задачи, но и применять высокоточное оружие, а также производить навигационное (автоматическое) бомбометание с помощью прицельно-навигационных комплексов. ВВС лишились Су-17М4 с ПрНК-54 и МиГ-27К с ПрНК-27К. Особенно следует отметить МиГ-27К, оснащенный ЛТПС «Кайра» и по прицельным характеристикам близкий к Су-24М. Это были машины 80-х годов выпуска, едва налетавшие срок до первого ремонта.

В результате уничтожения ИБА во ФА осталась как основная ударная сила только бомбардировочная авиация, состоявшая из Су-24 и Су-24М в количествах явно

превышающих необходимые пропорции по отношению к другим самолетам. Фронтальная бомбардировочная авиация являлась основным авиационным средством главных командований на ТВД и командующих войсками фронтов. Ее основным назначением являлось уничтожение группировок войск и разрушение наиболее важных объектов противника. Использование для решения задач, которые ранее выполняла ИБА, фронтального бомбардировщика Су-24(М), созданного для решения несколько иных целей, выглядело, мягко говоря, нерационально. Если выбрать критерий стоимость/эффективность при решении боевых задач в тактической глубине, то Су-24(М) будет в явном проигрыше перед Су-17М4 и МиГ-27.

По всей видимости, именно поэтому Су-24 практически не использовались во время войны в ДРА, так как военные понимали отсутствие такой целесообразности.

По стечению обстоятельств первыми подвергались сокращению части, прошедшие Афганистан и имевшие опыт боевого применения. Ведь именно они были вооружены самолетами МиГ-23МЛ(МЛД), Су-17М2, М3, М4.

Совершенно ясно, что опыт Афганской войны для ВВС оказался совершенно невостребованным.

Приложения

Приложение 1 ЧАСТИ СОВЕТСКИХ ВВС, ПРИНИМАВШИЕ УЧАСТИЕ В БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ В АФГАНИСТАНЕ (1979–1989 ГГ.)³⁴

Наименование части	Номер в/ч	Время нахождения в ДРА	Расположение	Примечание
I. Части обеспечения управления ВВС 40-й ОА				
34-е управление смешанного авиакорпуса (управление ВВС 40-й армии)	67495	27.12.79—15.02.89	Баграм	15.02.80 переименовано в управление ВВС 40-й ОА
Особый отдел КГБ СССР по ВВС 40-й армии	96782	25.01.80—15.02.89	Баграм	
643-е отделение охраны особого отдела КГБ СССР по ВВС 40-й армии	67495-Б	15.01.80—15.02.89	Баграм	
177-я метеогруппа (метеобюро)	67495-К	22.02.80—26.01.89	Баграм	01.07.81 переименована в метеобюро
600-й центр сбора и обработки информации (разведывательной)	67495-С	27.12.79—15.02.89	Баграм	
1325-й командный пункт ВВС	67495-П	01.09.85—14.02.89	Баграм	
604-й центр боевого управления авиацией	21381	27.12.79—15.02.89	Баграм	

³⁴ Составлено по материалам и с любезного разрешения А.И. Бешкарёва.

Наименование части	Номер в/ч	Время нахождения в ДРА	Расположение	Примечание
18-й отдельный батальон связи и радиотехнического обеспечения	94164	17.03.80—12.02.89	Баграм	
344-й пункт наведения авиации	65235-П	23.02.80—13.05.88	Баграм	
494-й узел автоматизированного управления	67022	07.03.80—01.09.84	Баграм	
2. Авиационные части и подразделения ВВС 40-й ОА				
27-й гв. истребительный авиаполк	18076	05.06.81—06.07.82	Баграм	Прибыл из САВО (73-й ВА, Уч-Арал), убыл туда же
32-й гв. истребительный авиаполк (эскадрилья)	49557-А	19.06.88—06.02.89	Баграм	Прибыл из (МВО, Шаталово), убыл туда же
50-й смешанный авиаполк	97978	19.03.80—12.02.89	Кабул	
115-й гв. истребительный авиаполк	95962	26.12.79—12.06.81	Кокайты	12.06.81 передан в состав 73-й ВА
120-й истребительный авиаполк	49557	20.08.88—06.02.89	Баграм	Прибыл из ЗаБВО (23-й ВА, Домна), убыл туда же
134-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков	62237	22.10.88—06.02.89	Жангиз-Тобе	
136-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков	04686	02.01.80—30.06.81	Чирчик	30.06.81 передан в состав 73-й ВА
136-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков	39977	18.11.86—19.12.87	Кандагар	Прибыл из ТуркВО (49-я ВА, Чирчик), убыл туда же
136-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков (эскадрилья)	17668-И	07.03.82—07.04.83	Кандагар	Прибыл из ТуркВО (49-й ВА, Чирчик), убыл туда же

145-й истребительный авиаполк	23371	17.06.82—01.08.83	Баграм	Прибыл из ПрикВО (14-я ВА, Ивано-Франковск), убыл туда же
156-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков	19884	10.01.84—28.09.85	Мары	
156-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков (эскадрилья)	17668-И	12.05.83—09.01.84	Кандагар	28.09.85 передан в состав 73-й ВА
166-й гв. авиаполк истребителей-бомбардировщиков	40864	18.09.85—28.11.86	Баграм	Прибыл из ЗакВО (19-я А ПВО, Марнеули), убыл туда же
168-й гв. авиаполк истребителей-бомбардировщиков	36698	10.10.84—28.09.85	Баграм	Прибыл из ЗакВО (34-я ВА, Большие Шираки), убыл туда же
168-й истребительный авиаполк	65259	17.08.87—05.09.88	Баграм	Прибыл из КВО (24-я ВА, Староконстантинов), убыл туда же
190-й истребительный авиаполк	33608	12.08.86—04.09.87	Баграм	Прибыл из КВО (5-я ВА, Канатово), убыл туда же
217-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков	95513	31.12.79—26.06.80	Кызыл-Арват	26.06.80 передан в состав 49-й ВА
274-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков	68207	15.11.87—03.11.88		Прибыл из МВО (Кубинка), убыл туда же
378-й штурмовой авиаполк	16411	30.12.84—11.02.89	Шинданд	
655-й истребительный авиаполк	40514	03.07.85—23.08.86		Прибыл из ПриБВО (15-я ВА, Пярну), убыл туда же

Наименование части	Номер в/ч	Время нахождения в ДРА	Расположение	Примечание
905-й истребительный авиаполк	27952	15.06.84—13.07.85	Баграм, Шинданд	Прибыл из ТуркВО (49-й ВА, Талды-Курган), убыл туда же
927-й истребительный авиаполк	40804	15.06.83—25.06.84	Баграм, Шинданд	Прибыл из БВО (26-я ВА, Щучин), убыл туда же
979-й истребительный авиаполк (эскадрилья)	17668-И	30.05.86—21.06.88	Кандагар	Прибыл из БВО (26-я ВА, Щучин), убыл туда же
982-й истребительный авиаполк (эскадрилья)	17668-И	15.07.84—05.06.86	Кандагар	Прибыл из ЗакВО (34-я ВА, Вазияни), убыл туда же
200-я отдельная штурмовая авиаэскадрилья	16411	19.06.81—30.12.84	Баграм, Шинданд	30.12.84 переформирована в 378-й штурмовой авиаполк. С 30.12.84 — 378-й отдельный штурмовой авиационный полк
263-я отдельная разведывательная авиаэскадрилья	92199	29.03.80—31.01.89		
339-я отдельная смешанная авиаэскадрилья (обслуживания советников)	33860	25.03.82—16.01.89	Кабул	
181-й вертолетный полк	70419	30.01.80—04.08.88	Кундуз	
280-й вертолетный полк	17668	10.01.80—04.08.88	Кандагар	
292-й вертолетный полк	57723	10.01.80—15.07.81	Джелалабад	15.07.81 передан в состав 73-й ВА
335-й вертолетный полк	22630	07.06.80—16.05.88	Джелалабад	

146-й отдельный вертолетный отряд	79088	27.04.80—01.10.84	Кундуз	01.10.84 переформирован в 254-ю отдельную вертолетную эскадрилью
205-я отдельная вертолетная эскадрилья	65200	01.02.86—04.08.88	Лашкаргах	
239-я отдельная вертолетная эскадрилья	36988	26.01.86—23.05.88	Газни	
254-я отдельная вертолетная эскадрилья	79088	01.10.84—10.02.89	Кундуз	
262-я отдельная вертолетная эскадрилья	19888	24.03.80—01.02.89	Баграм	
302-я отдельная вертолетная эскадрилья	65235	01.01.80—06.02.89	Шинданд	
320-я отдельная вертолетная эскадрилья	55362	20.05.84—05.08.88		
3. Авиационные части и подразделения ВВС других округов и армий				
25-й гв. военно-транспортный авиаполк 7-й втад ОдВО	21822	12.02.80—02.01.89	Мелитополь	Отдельные экипажи выполняли рейсы в ДРА
87-й разведывательный авиаполк 73-й ВА	23232	10.01.80—15.01.89	Карши	
111-й гв. истребительный авиаполк 73-й ВА	23229	27.12.79—15.02.89	Ташкент	
115-й гв. истребительный авиаполк 73-й ВА	29693	12.06.81—10.02.89	Кокайты	
136-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков 73-й ВА	23340	01.06.81—18.11.86	Чирчик	18.11.86 передан в состав 40-й ОА

Наименование части	Номер в/ч	Время нахождения в ДРА	Расположение	Примечание
149-й гв. бомбардировочный авиаполк 19-го смешанного авиакорпуса (49-я ВА)	65229	27.10.88—10.02.89	Николаевка	
156-й авиаполк истребителей-бомбардировщиков 73-й ВА	51051	28.09.85—05.02.89	Мары	
162-й вертолетный полк 73-й ВА	14159	01.10.81—29.12.88		
175-й военно-транспортный авиаполк 7-й втад	30143	12.02.80—02.01.89	Мелитополь	Отдельные экипажи выполняли рейсы в ДРА
185-й гв. тяжелый бомбардировочный авиаполк 13-й гв. тбад	21274	27.10.88—10.02.89	Полтава	Отдельные экипажи выполняли боевые полеты в ДРА
194-й гв. военно-транспортный авиаполк	15474	25.12.79—02.02.89	Фергана	Отдельные экипажи выполняли рейсы в ДРА
338-й военно-транспортный авиаполк 6-й гв. втад	22650	28.06.80—01.08.88	Кривой Рог	Отдельные экипажи выполняли рейсы в ДРА
735-й бомбардировочный авиаполк 73-й ВА	10329	02.07.80—02.01.89	Карши, Ханабад	Отдельные экипажи выполняли боевые полеты в ДРА
840-й тяжелый бомбардировочный авиаполк 326-й тбад		16.07.85—05.08.88	Новгород-Сольцы	Отдельные экипажи выполняли боевые полеты в ДРА
886-й разведывательный авиаполк 73-й ВА (эскадрилья)	14159-Р	14.06.88—10.01.89		
Отдельная опытная авиаэскадрилья 8-й ГНИИ ВВС	63678	19.04.80—15.06.80	Баграм	

4. Части, подразделения связи и радиотехнического обеспечения

600-й отдельный батальон связи и радиотехнического обеспечения	30098	01.12.84—31.01.89	Баграм	
672-й отдельный батальон связи и радиотехнического обеспечения	30134	01.03.85—10.08.88	Кандагар	
682-й отдельный дивизион (батальон) связи и радиотехнического обеспечения	96207	26.12.79—11.02.89	Кундуз	01.07.80 переформирован в батальон
694-й отдельный дивизион (батальон) связи и радиотехнического обеспечения	64731	30.12.79—26.06.88	Кандагар	01.07.80 переформирован в батальон
716-й отдельный дивизион связи и радиотехнического обеспечения	26213	17.12.79—01.07.81	Баграм	01.07.80 переформирован в 716-ю отдельную роту
1765-й отдельный дивизион (батальон) связи и радиотехнического обеспечения	38884	30.01.80—07.02.89		01.07.80 переформирован в батальон
1971-й отдельный батальон связи и радиотехнического обеспечения	26213	01.07.81—20.04.88		
98-й отдельный ремонтно-восстановительный батальон средств связи и РТО	23557	01.12.85—01.06.88	Кабул	
184-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения	98254	25.02.82—15.08.88	Кундуз	
391-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения	15853	25.01.80—10.06.81		31.07.1981 расформирована
716-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения	30098	25.02.82—01.12.84	Баграм	01.12.1984 переформирована в 600-й отдельный батальон

Наименование части	Номер в/ч	Время нахождения в ДРА	Расположение	Примечание
720-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения		25.02.82—01.09.86		01.09.1986 расформирована
802-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения	19500	30.01.80—15.07.81	Джелалабад	
1059-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения	22667	30.06.81—23.05.88	Джелалабад	
1191-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения	30136	25.02.82—01.09.86	Файзабад	01.09.1986 расформирована
1195-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения	30161	25.02.82—01.09.86	Гардез	01.09.1986 расформирована
1196-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения	30162	25.02.82—01.09.86	Кандагар	01.09.1986 расформирована
1198-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения	30163	25.02.82—01.09.86	Газни	01.09.1986 расформирована
1254-я отдельная рота связи и радиотехнического обеспечения	54705	25.02.82—01.09.86	Лашкаргах	01.09.1986 расформирована
556-я ремонтная мастерская средств связи и радиотехнического обеспечения	57371	01.12.1983—30.11.1985	Кабул	С 01.12.1985—98 ремонтно-восстановительный батальон средств связи и РТО
5. Части, подразделения аэродромно-технического обеспечения				
30-й отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения	63678	30.12.79—26.06.80		
Авиационная комендатура 30-го обато	65235-Т	12.05.81—09.03.82	Шинданд	

313-й отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения	88383	03.01.80—15.06.81		
344-й отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения	79942	30.01.80—11.08.88	Кундуз	
358-й отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения	16299	30.01.80—15.07.81		
377-й отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения	22637	30.06.81—23.05.88	Кандагар	
395-й отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения	29761	20.12.80—04.02.89	Кабул	
396-й отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения	29121	20.12.80—31.01.89	Баграм	
403-й отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения	36490	22.02.82—07.02.89	Шинданд	
475-й отдельный батальон аэродромно-технического обеспечения	37466	01.01.80—10.08.88	Кундуз	
245-я отдельная рота аэродромно-технического обеспечения	22533	25.03.82—13.02.89	Кабул	
247-я отдельная рота аэродромно-технического обеспечения	36631	20.12.80—08.01.89	Кабул	
249-я отдельная рота аэродромно-технического обеспечения	21076	15.03.84—31.05.88	Газни	
257-я отдельная рота аэродромно-технического обеспечения	36490	19.06.81—22.02.82	Шинданд	22.02.1982 переформирована в 403-й отдельный батальон
266-я отдельная рота аэродромно-технического обеспечения	23514	01.09.86—14.06.88	Гардез	

Наименование части	Номер в/ч	Время нахождения в ДРА	Расположение	Примечание
273-я отдельная рота аэродромно-технического обеспечения	23563	01.09.86—19.07.88	Файзабад	
275-я отдельная рота аэродромно-технического обеспечения	30146	20.08.86—10.08.88	Фарах	
276-я отдельная рота аэродромно-технического обеспечения	30160	20.08.86—26.05.88		
277-я отдельная рота аэродромно-технического обеспечения	54705	24.01.86—10.08.88	Лашкаргах	
6. Части и учреждения тыла ВВС				
542-я авиационно-техническая база	52012	25.12.79—20.12.80	Кабул	20.12.1980 переформирована в отдельные 395-й, 396-й батальоны и 247-ю роту АТО
19-я подвижная авиаремонтная мастерская	22676	06.08.81—11.08.88	Кундуз	
192-я подвижная авиаремонтная мастерская	40599	01.08.83—26.05.88	Кандагар	
392-я подвижная авиаремонтная мастерская	94128	15.03.80—09.01.89	Герат	
250-я летающая авиационно-техническая лаборатория	67495-А	01.05.85—04.02.89	Баграм	
447-я летающая авиационно-техническая лаборатория	67495	25.02.82—04.02.89	Кабул	

487-я кислорододобывающая станция (автомобильная)	36490-А	20.12.81—06.02.89	Баграм	
1496-й отдельный автомобильный батальон	80848	19.03.80—06.02.89	Баграм	
221-й отдельный батальон материального обеспечения	17755	30.03.80—11.02.89	Кабул	
26-й отдельный инженерно-аэродромный батальон	77926	03.03.80—01.06.88	Баграм	
105-й отдельный автомобильный батальон (авиационно-технического полка)	64551	20.12.80—04.02.89	Шинданд	
106-й отдельный автомобильный батальон (авиационно-технического полка)	67702	17.09.86—03.02.89	Пули-Хумри	
299-й отдельный инженерно-аэродромный батальон	24413	01.04.80—10.01.88	Шинданд	
27-й авиационный полигон	94530	16.04.81—17.06.81		
32-й авиополигон (тактический)	94530	25.12.79—16.04.81		16.04.81 переименован в 27-й полигон
8-я отдельная ремонтная рота	23561	01.09.86—14.08.88		
310-я лаборатория авиационной медицины		01.11.85—03.02.89	Кабул	
980-я ремонтно-техническая база		25.12.79—03.02.89		

Приложение 2 ЛЕТЧИКИ ВВС СССР В СОСТАВЕ ОГРАНИЧЕННОГО КОНТИНГЕНТА СОВЕТСКИХ ВОЙСК В РЕСПУБЛИКЕ АФГАНИСТАН, УДОСТОВЕРЕННЫЕ ЗВАНИЯ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

При выполнении боевых задач в Афганистане свыше 20 тысяч авиаторов награждены боевыми орденами и медалями СССР. Еще 1264 авиатора получили воинское звание на одну ступень выше занимаемой должности, в том числе 96 офицеров досрочно.

Гайнутдинов Вячеслав Карибулович

Заместитель командира полка, военный летчик 1-го класса. Родился 6 ноября 1947 г. в г. Иман Приморского края. Татарин. В ВС СССР с 20 июля 1966 г. Окончил Сызранское ВВАУЛ. Службу проходил в СГВ, Туркестанском ВО.

В Республике Афганистан с декабря 1979 г. Проявил высокое летное и командирское мастерство, выполнил 398 боевых вылетов. 30 декабря 1979 г., проявляя хладнокровие и выдержку, вывел поврежденный вертолет на аэродром базирования. 20 января 1980 г. огнем бортового оружия обеспечил спасение экипажа другого вертолета, совершившего вынужденную посадку. 17 августа 1980 г. при выполнении пробного полета после ремонта его вертолет был сбит противником³⁵.

За мужество и героизм 28.04.80 присвоено звание Героя Советского Союза, награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени. Похоронен в г. Саки Крымской обл. Там его именем названа улица и установлен бронзовый бюст.

Голованов Александр Сергеевич

Родился 28 сентября 1946 г. в селе Дубровское Истринского района Московской области в крестьянской семье. Русский. Член КПСС с 1970 г. В 1957 г. вместе с семьей переезжает в город Истра. Окончил 8 классов. Работал и одновременно учился в вечерней школе. Окончил Московское электротехническое училище.

В Советской армии с 1966 г. В 1970 г. окончил Сызранское высшее военно-авиационное училище летчиков, а в 1973 г. – курсы усовершенствования политсостава ВВС при Военно-воздушной академии. В 1975 г. направляется для дальнейшего прохождения службы в Группу советских войск в Германии на должность заместителя командира эскадрильи по политической части. Служил в Нерчинске, Могоче в должности командира полка. Потом – в Прибалтийском военном округе.

С января 1988 по февраль 1989 г. служил в составе 40-й армии в Республике Афганистан. Совершил 344 боевых вылета на вертолетах Ми-8 и Ми-24.

В ночь на 2 февраля 1989 г., при выводе полка из Кабула, он шел ведущим в сложных метеоусловиях и был сбит душманской ракетой...

Похоронен на кладбище «Батрацкая Гора» города Сызрань Самарской области.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 августа 1989 г. полковнику Голованову Александру Сергеевичу за успешное выполнение задания по оказанию интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан и проявленные при этом мужество и героизм посмертно присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11600).

Гончаренко Владислав Федорович

Родился 15 ноября 1962 г. в г. Полтаве (УССР). Окончил Борисоглебское высшее военное авиационное училище (1983), Московскую академию ВВА имени Гагарина (1991). Служил в Одесском военном округе летчиком, старшим летчиком истребительного полка (1983–1985), командиром звена, командиром авиаэскадрильи в Афганистане (1985–1986).

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» удостоен за успешное выполнение задания по оказанию интернациональной помощи Республике Афганистан (указ от 28 сентября 1987 г.). За весь период службы в Афганистане выполнил более 270 боевых вылетов. Служил заместителем командира авиаполка в Туркестанском военном округе (1986–1988), командиром авиаэскадрильи в Белорусском

³⁵ По другой версии, уговорил командира овэ, своего однокашника Козового, взять его на облет Ми-24 (до этого летал исключительно на Ми-8). Судя по всему, в полете резко отдал ручку, а потом так же резко взял на себя, что привело к удару лопастью по хвостовой балке и как итог – к катастрофе.

военном округе (1991–1993), заместителем командира авиаполка на Кубани (1993–1999). Участвовал в войне в Чечне.

С 1999 г. – первый заместитель начальника военного авиационного института. В настоящее время полковник продолжает службу в ВВС на Кубани. Живет в Краснодаре.

Награжден орденом Красной Звезды, «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени, «За личное мужество», «За военные заслуги», орденом Мужества (1999), семью медалями, медалью администрации Краснодарского края «За выдающийся вклад в развитие Кубани».

Зельняков Евгений Иванович

Родился 1 марта 1947 г. в г. Житомире (УССР) в семье служащего. Русский. Член КПСС с 1974 г. Окончил 10 классов.

В Советской армии с 1965 г. В 1968 г. окончил Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков имени 60-летия СССР. Проходил службу в Краснознаменных Дальневосточном, Белорусском и Туркестанском военных округах.

С 1980 г. Е.И. Зельняков – в составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане, где совершил в составе 254-й овэ более 550 боевых вылетов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 мая 1982 г. подполковнику Зельнякову Евгению Ивановичу за мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

В 1985 г. Е.И. Зельняков окончил Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина. Проходил службу в должности заместителя командира вертолетного полка.

Ковалев Владимир Александрович

Родился 30 марта 1950 г. в краевом центре Ставрополя г. Ставрополе в семье рабочего. В 1967 г. окончил 10 классов.

В Советской армии с 1968 г. В 1972 г. окончил Балашовское высшее военное авиационное училище летчиков.

С сентября 1987 г. – в составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане.

За этот период совершил 180 боевых вылетов с налетом 356 часов, перевез 367 воинов, 285 раненых и больных, 158 тонн различных грузов.

21 декабря 1987 г. самолет Ан-26 командира 2-й эскадрильи 50-го осап (Кабул) майора В.А. Ковалева был подбит ракетой «Стингер».

Похоронен в г. Рязани, на Новогражданском кладбище.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июля 1988 г. майору Ковалеву Владимиру Александровичу посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Ковалев Николай Иванович

Родился 8 апреля 1949 г. в г. Невеле Псковской области в семье рабочего. В 1966 г. окончил 10 классов.

В Советской армии с 1966 г. В 1970 г. окончил Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков имени 60-летия СССР. Службу начал летчиком-оператором на Ми-24. Служил в Краснознаменных Дальневосточном и Прибалтийском военных округах, в Группе советских войск в Германии.

В августе 1984 г. был направлен в состав Ограниченного контингента советских войск в Афганистане. Командир эскадрильи боевых вертолетов Ми-24. Совершил более 200 боевых вылетов.

При выполнении боевого задания 1 июня 1985 г. был подбит огнем наземных средств ПВО душманов.

Похоронен на родине.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 февраля 1986 г. подполковнику Ковалеву Николаю Ивановичу посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Награжден орденом Ленина, орденом Красной Звезды.

Кот Виктор Севастьянович

Родился 8 ноября 1940 г. в поселке городского типа Алексеево-Орловка, ныне в черте г. Шахтерска Донецкой области Украины, в семье служащего. Украинец. Образование среднее. После окончания школы работал на шахте электрослесарем.

В Советской армии с августа 1959 г. В 1964 г. окончил Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков, служил в истребительном авиационном полку в Краснознаменном Закавказском военном округе, в Группе советских войск в Германии. В 1973 г. окончил Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина, в 1978 г. – академические курсы.

С 1981 по 1982 г. полковник В.С. Кот проходил службу в составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане командиром истребительного авиационного подразделения.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 сентября 1982 г. за мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, полковнику Коту Виктору Севастьяновичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11484).

По возвращении в Советский Союз в 1984–1985 гг. – заместитель командующего 1-й воздушной армией (город Хабаровск) Краснознаменного Дальневосточного военного округа. В 1984 г. полковнику В.С. Коту присвоено воинское звание генерал-майор авиации.

В 1985 г. он вновь направлен в Афганистан, где в 1985–1987 гг. был заместителем командующего 40-й армией – командующим ВВС 40-й армии. В 1987–1988 гг. – первый заместитель командующего 15-й воздушной армией (город Рига) Краснознаменного Прибалтийского военного округа, в 1988–1989 гг. – командующий ВВС Центральной группы войск (Чехословакия), в 1989–1992 гг. – командующий ВВС войск Юго-Западного направления (город Кишинев).

В 1992–1998 гг. В.С. Кот – первый заместитель главнокомандующего ВВС Вооруженных сил РФ, в 1998–2000 гг. – в распоряжении министра обороны РФ.

С 2000 г. генерал-полковник авиации В.С. Кот работает советником губернатора Московской области.

Награжден орденами Ленина, Красного Знамени (трижды), «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР/РФ» 3-й степени, «За заслуги перед Отечеством» с мечами 4-й степени, 15 медалями.

Кучеренко Владимир Анатольевич

Родился 5 апреля 1954 г. в селе Нижняя Сыроватка Сумской области Украины в семье крестьянина. Украинец. Окончил 10 классов и аэроклуб. Работал слесарем в производственном объединении «Химпром», затем борторезчиком на одном из заводов в городе Сумы.

В Советской армии в 1972 г. и с 1974 г. В 1974 г. экстерном окончил Сызранское военно-авиационное училище летчиков имени 60-летия СССР. Служил в Краснознаменных Киевском, Московском военных округах, в Группе советских войск в Германии, где стал командиром звена и летчиком 1-го класса.

С октября 1984 по 1985 г. Владимир Кучеренко – в составе ограниченного контингента

советских войск в Афганистане.

Совершил 883 боевых вылета, участвовал в 30 боевых операциях, в ходе которых было уничтожено 42 опорных пункта, 24 позиции ДШК, 9 позиций ЗГУ, 29 автомашин (всего участвовал в атаке на 21 караван с оружием).

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 мая 1986 г. за успешное выполнение задания по оказанию интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан и проявленные при этом мужество и героизм капитану Кучеренко Владимиру Анатольевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11543).

В 1990 г. окончил Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина. Полковник Кучеренко В.А. продолжает службу в ВВС. Живет в г. Нижний Новгород.

Левченко Анатолий Николаевич

Родился 6 февраля 1947 г. в поселке Новониколаевский Новониколаевского района Волгоградской области. Окончил среднюю школу № 1. Призван 27 августа 1964 г. Новониколаевским РВК Волгоградской области. В 1968 г. окончил Качинское высшее военное авиационное училище летчиков. В Афганистане с 16 июля 1985 г. – старший штурман 655-го истребительного авиационного полка ВВС 40-й армии Краснознаменного Туркестанского военного округа.

27 декабря 1985 г. звено Левченко уже совершило два боевых вылета. Оба – удачные. Особенно второй, в котором удалось разгромить прорвавшийся из Пакистана караван душманов. Но пришлось совершить еще один боевой вылет на своем самолете МиГ-23млд (бортовой номер 07). В районе Джабаль-Уссарадж душманам удалось подбить самолет Левченко. Поняв, что вернуться на аэродром не удастся, Анатолий Николаевич твердой рукой направил свой самолет в самую гущу душманов, на позицию ПВО и уничтожил ее огненным тараном. Взрыв, возникший при столкновении с землей, разметал все пулеметные установки ПВО и многих душманов.

За свой подвиг Анатолий Николаевич посмертно был удостоен высшей награды – звания Героя Советского Союза. Награжден медалью «Воину-интернационалисту от благодарного афганского народа».

Майданов Николай Саинович

Родился 7 февраля 1956 г. в семье казаха и немки в поселке Таскудук Джамбейтинского района Уральской области, Казахская ССР. После окончания школы поступал в Актюбинское училище гражданской авиации, но из-за того, что его друг был забракован врачебной комиссией, поступать в училище отказался.

С 1974 по 1976 г. проходил срочную службу в рядах Советской армии. После увольнения в запас в 1976 г. поступил в Саратовское высшее военное авиационное училище летчиков, которое окончил в 1980 г.

В составе 40-й армии в период с сентября 1984 г. по декабрь 1985 г. и с апреля 1987 г. по май 1988 г. Н.С. Майданов принимал участие в боевых действиях.

Старший летчик отдельной вертолетной эскадрильи капитан Н.С. Майданов к июню 1988 г. выполнил на вертолете Ми-8 1250 боевых вылетов с налетом 1100 часов. Лично вывез с поля боя 85 раненых солдат и офицеров, перевез до 1000 десантников и 100 тонн грузов. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июля 1988 г. за мужество и героизм, проявленные при выполнении воинского долга, Николаю Саиновичу Майданову присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11582).

В 1992 г. окончил Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина. Продолжал службу в авиации сухопутных войск: командовал вертолетным полком Ленинградского

военного округа, дислоцированным под Санкт-Петербургом в поселке Агалатово.

В 1999–2000 гг. командир 325-го отдельного транспортно-боевого вертолетного полка, полковник Н.С. Майданов принимал участие в антитеррористической операции в Чеченской Республике.

29 января 2000 г. звено Ми-8, в составе которого находился вертолет командира полка Н.С. Майданова, выполняло в районе Аргунского ущелья высадку десанта на одну из высот и вело разведку местности. Неожиданно по ним был открыт плотный огонь из крупнокалиберных пулеметов. Шальная пуля пробила остекление кабины командирского Ми-8. Рана оказалась смертельной...

Похоронен в Санкт-Петербурге на Серафимовском кладбище.

Указом Президента РФ от 10 марта 2000 г. Николай Саинович Майданов посмертно удостоен звания Героя Российской Федерации.

Награжден орденом Ленина, орденами Красного Знамени, Красной Звезды, «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени, медалями.

Малышев Николай Иванович

Родился 22 ноября 1949 г. на руднике Сагур Селемджинского района Амурской области в семье служащего. Русский. После окончания средней школы работал слесарем.

В Советскую армию призван в 1968 г. Служил в воздушно-десантных войсках. В 1974 г. с отличием окончил Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков имени 60-летия СССР, а в 1985 г. – академические курсы подготовки политического состава ВВС.

Дважды – с 1982 по 1983 г. и с 1985 по 1986 г. – находился в составе ограниченного контингента советских войск в Демократической Республике Афганистан (ДРА), совершив 780 боевых вылетов и налетав более 820 часов.

За мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 января 1987 г. майору Малышеву Николаю Ивановичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11554).

По возвращении из ДРА Н.И. Малышев служил политработником в Краснознаменном Киевском военном округе, затем преподавал в Уфимском высшем военном авиационном училище летчиков.

Выйдя в запас, полковник Н.И. Малышев проживает в городе Воронеже. С 1994 г. он активный участник ветеранского движения в Воронежской области.

Очиров Валерий Николаевич

Родился 22 марта 1951 г. в поселке городского типа Аралсульфат Аральского района Кызыл-Ординской области Казахстана в семье служащего. Калмык. В 1963 г. семья Очировых переехала в г. Элисту. После окончания средней школы работал слесарем по ремонту автомобилей.

В Вооруженных Силах СССР с 1969 г. Срочную службу проходил на флагманском крейсере Краснознаменного Черноморского флота «Михаил Кутузов». В 1974 г. окончил Сызранское высшее военно-авиационное училище летчиков, в 1977 г. – Курсы усовершенствования офицерского состава при Военно-воздушной академии.

Дважды находился в составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане. Совершил более 650 боевых вылетов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1985 г. Очирову Валерию Николаевичу за успешное выполнение задания по оказанию интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан и проявленные при этом мужество и героизм присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11527).

В 1985 г. окончил Военно-политическую академию имени В.И. Ленина и убыл для дальнейшего прохождения службы в Группу советских войск в Германии. Позже окончил военную академию Генерального штаба имени К.Е. Ворошилова.

Работал заместителем председателя Комитета Верховного Совета по делам обороны и безопасности, участвовал в разработке Договора ОСВ-1, обеспечивал ввод миротворческих сил в зону грузино-абхазского конфликта, принимал участие в организации обеспечения миссии ООН в Анголе и Камбодже, работал заместителем председателя Временной администрации по ликвидации последствий осетино-ингушского конфликта, с 1994 по 1996 г. – заместитель начальника Главного контрольного управления Президента РФ.

С марта 1997 г. генерал-лейтенант В.Н. Очиров – главный консультант министра внутренних дел Российской Федерации по вопросам взаимодействия с таможенными органами, налоговой полицией, налоговой службой и Комитетом по валютному контролю.

Награжден орденом Ленина, орденом Красной Звезды, медалями. Удостоен почетного звания «Заслуженный военный летчик России».

Павлов Виталий Егорович

Родился 21 октября 1944 г. в деревне Беловоловичи Трубчевского района Брянской области в семье служащего. Русский. Окончил 10 классов средней школы № 3 г. Чапаевска Куйбышевской, ныне Самарской области. Работал столяром на заводе железобетонных изделий.

В Советской армии с 1962 г. В 1965 г. окончил Сызранское военное авиационное училище, Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина в 1976 г., Военную академию Генерального штаба в 1986 г. Службу в авиации начал с должности летчика-инструктора, участвовал в боевых действиях в Афганистане с июля 1981 по декабрь 1982 г., где командовал 50-м отдельным смешанным авиационным полком. Совершил 307 боевых вылетов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 марта 1983 г. за мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, полковнику Павлову Виталию Егоровичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11492).

Занимал ряд командных и штабных должностей в Главкомате сухопутных войск, с 1991 г. – командующий авиацией сухопутных войск России; после реорганизации Главкомата сухопутных войск в 1998 г. возглавил командование армейской авиацией.

Как пилот освоил 15 типов вертолетов. Заслуженный военный летчик РФ.

Награжден орденами «За службу Родине в ВС» 3-й степени, Красной Звезды, орденом Ленина, «За военные заслуги» и десятью медалями. Президент Федерации вертолетного спорта (с 1999 г.).

Павлюков Константин Григорьевич

Родился 2 августа 1963 г. в г. Барнаул Алтайского края. Русский.

После окончания школы в 1980 г. поступил в Барнаульское высшее военно-авиационное училище летчиков. По окончании училища, в 1984 г., прибыл для прохождения службы в штурмовой авиационный полк в Прикарпатский военный округ. Освоил новый самолет – Су-25.

В 1986 г. полк направлен для выполнения интернационального долга в Афганистан. За три месяца Константин Павлюков совершил 70 боевых вылетов.

Вечером 21 января 1987 г. во время взлета его самолет был сбит ракетой. Константин катапультировался, удачно приземлился. Но наступившие сумерки и радиопротиводействие душманов свели на нет поисковую операцию. Летчик на земле почти час вел бой с окружившей его бандой. Когда кончились боеприпасы, подорвал себя и подошедших врагов

гранатой. Тело было возвращено жителями кишлака, на окраине которого шел бой, подошедшим наутро десантникам.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 сентября 1987 г. старшему лейтенанту Павлюкову Константину Григорьевичу посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Похоронен в Барнауле на Аллее Героев. Приказом министра обороны СССР от 21 января 1987 г. навечно занесен в списки Барнаульского ВВВАУЛ (которое в настоящее время расформировано). Его имя носит родная школа и улица в Барнауле.

Попков Валерий Филиппович

Родился 24 марта 1961 г. в поселке Кильмезь Сюзунского района Удмуртии в семье рабочего. Удмурт. Окончил 10 классов.

В Советской армии с 1978 г. В 1982 г. после окончания Сызранского высшего военного авиационного училища летчиков направлен на службу в 23-й отдельный авиационный полк Среднеазиатского пограничного округа Пограничных войск КГБ СССР. Был старшим летчиком-штурманом, штурманом звена, с 1986 г. – командиром вертолета.

С 1982 по 1989 г. капитан Валерий Попков совершил 2590 боевых вылетов в Республику Афганистан.

19 января 1989 г. при выполнении боевого задания был сбит вертолет ведущего. В.Ф. Попков дважды произвел посадку в расположении противника, взял на борт одного из членов экипажа сбитого вертолета и содействовал эвакуации остальных членов экипажа.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 апреля 1989 г. капитану Попкову Валерию Филипповичу за проявленные мужество и героизм при исполнении воинского долга присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11594).

С 1989 г. командовал вертолетным звеном в том же полку. В 1993 г. окончил командный факультет Военно-воздушной академии имени Ю.А. Гагарина, назначен командиром вертолетной эскадрильи отдельного Арктического авиационного полка Федеральной пограничной службы России. Затем служил начальником метеорологической службы штаба начальника авиации ФПС России.

С 1996 г. – адъюнкт Академии Федеральной пограничной службы России. С 1999 г. был помощником начальника этой академии, а с 2000 г. – преподавателем кафедры тактики и оперативного искусства авиационных соединений и частей в той же академии.

С 2005 г. полковник В.Ф. Попков – в запасе. Живет в г. Лобня Московской области.

Награжден орденом Ленина, орденами Красной Звезды, «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени, медалями.

Письменный Вячеслав Михайлович

Родился 6 августа 1950 г. в г. Актюбинск (Казахстан) в семье железнодорожника. Русский. Окончил 10 классов.

В Советской армии с 1967 г. В 1971 г. окончил Сызранское высшее военное авиационное училище. Службу начал летчиком-штурманом вертолета Ми-8 в одной из строевых частей. Вскоре стал командиром экипажа, командиром звена эскадрильи. В 1980 г. окончил Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина.

Дважды, с 1980 по 1981 и с 1984 по 1985 г., В.М. Письменный находился в составе ограниченного контингента советских войск в Демократической Республике Афганистан. Совершил более 550 боевых вылетов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 февраля 1986 г. подполковнику Письменному Вячеславу Михайловичу за мужество, отвагу и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, присвоено

звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11540).

После возвращения из Афганистана проходил службу в Главном штабе ВВС СССР, а после распада СССР – в Вооруженных силах Российской Федерации.

Заместитель командующего – начальник штаба армейской авиации Сухопутных войск, генерал-лейтенант авиации В.М. Письменный трагически погиб 31 января 2004 г. Похоронен в Москве, на Троекуровском кладбище.

Заслуженный военный летчик РФ. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах» 3-й степени, медалями.

Райлян Александр Максимович

Родился 15 апреля 1954 г. в селе Молдаванское Крымского района Краснодарского края в крестьянской семье. Молдаванин. Окончил 10 классов.

В Советской армии с 1971 г. В 1974 г. окончил Саратовское военное авиационное училище летчиков.

За год прохождения службы в составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане 2-я эскадрилья десантно-транспортных вертолетов Ми-8 335-го отдельного вертолетного полка ВВС 40-й армии, которой командовал Александр Райлян, выполнила ночных заданий больше, чем все полки ВВС СССР, вместе взятые.

Указом Президиума Верховного Совета от 25 февраля 1988 г. за умелое командование авиаэскадрилей, мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, подполковнику Райляну Александру Максимовичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11566).

После возвращения в Советский Союз А.М. Райлян продолжил службу в ВВС Прикарпатского военного округа, а когда в конце декабря 1991 г. СССР прекратил свое существование, остался на службе в рядах Вооруженных сил Российской Федерации.

Участвовал в боевых действиях в Таджикистане, Косово и Чечне. Был заместителем начальника боевой подготовки армейской авиации Вооруженных сил Российской Федерации. Живет в Москве.

Заслуженный военный летчик РФ (1995). Награжден орденами Ленина, Красной Звезды, «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 2-й и 3-й степени, медалями.

Рубан Петр Васильевич

Родился 11 июня 1950 г. в селе Хильчичи Середино-Будского района Сумской области в семье рабочего. Украинец.

После восьмого класса средней школы г. Запорожье поступил в Запорожский металлургический техникум имени А.Н. Кузьмина, одновременно работал подручным сталевара на заводе «Запорожсталь», посещал аэроклуб. После окончания в 1969 г. металлургического техникума его назначили разлильщиком металла. Однако решил посвятить свою жизнь авиации.

В Советской армии с 1970 г. В 1972 г. экстерном окончил Черниговское высшее военное училище летчиков. Служил в Краснознаменном Прибалтийском военном округе, в Группе советских войск в Германии, с июля 1982 г. – в Краснознаменном Закавказском военном округе.

Уже на втором году службы был назначен командиром звена, которое в первый же год стало лучшим. Затем служил в должностях начальника разведки полка, заместителя командира авиационной эскадрильи, командира авиационной эскадрильи. В 1983 г. отличился на учениях «Союз-83». За успехи в боевой и политической подготовке, умелое воспитание и обучение подчиненных ему была вручена Грамота ЦК ВЛКСМ и ценный

подарок.

Летом 1983 г. майору Рубану было предложено возглавить авиационную эскадрилью в Демократической Республике Афганистан. Согласился без всяких колебаний.

В середины августа 1983 г. – в составе ограниченного контингента советских войск в Демократической Республике Афганистан. С сентября 1983 г. командовал 200-й штурмовой авиационной эскадрильей.

В Демократической Республике Афганистан выполнил 106 боевых вылетов, налетал 96 часов, лично уничтожил 14 ДШК, 3 опорных пункта, 6 автомобилей, 1 склад горюче-смазочных материалов, 2 мотоцикла, более 300 мин, 3 пушки, около 250 мятежников.

16 января 1984 г., участвуя в очередной операции по уничтожению обнаруженной банды душманов, эскадрилья из восьми самолетов, ведомая П.В. Рубаном, наносила массированный удар в районе населенного пункта Ургун. При этом удар выполнялся в условиях сильного противодействия зенитно-ракетных средств противника. Командир эскадрильи первым выполнил атаку, однако на выходе из пикирования самолет Су-25 получил повреждения от попадания ракеты и стал неуправляемым. Летчик катапультировался при большом угле крена и на малой высоте, что не обеспечило полное раскрытие парашюта...

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 мая 1984 г. за мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, подполковнику Рубану Петру Васильевичу присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно).

Похоронен на Капустяном кладбище в Запорожье.

Награжден орденами Ленина, «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» 3-й степени, медалями.

Руцкой Александр Владимирович

Родился 16 сентября 1947 г. в г. Проскуров (ныне Хмельницкий, Украина) в семье кадрового военного. Русский. В 1964 г. окончил восьмилетнюю школу. Затем окончил вечернюю школу, одновременно работая авиационным слесарем на заводе. В 1966 г., после выхода отца в запас, семья А.В. Руцкого временно переехала в г. Львов, где Александр устроился на ремонтный авиационный завод слесарем-сборщиком. Одновременно занимался на вечернем отделении художественного училища.

В 1964–1966 гг. работал авиационным механиком, авиационным слесарем-сборщиком на заводе, занимался в аэроклубе на отделении пилотов.

В 1966–1967 гг. проходил срочную службу в должности воздушного стрелка-радиста.

В 1967 г. в звании сержанта поступил в Барнаульское высшее военное авиационное училище летчиков-инженеров, которое окончил в 1971 г.

В 1970 г. вступил в КПСС.

В 1971–1977 гг. служил в Борисоглебском высшем военном авиационном училище имени В.П. Чкалова в должностях: летчика-инструктора, командира авиационного звена, заместителя командира авиационной эскадрильи.

В 1977–1980 гг. учился в Военно-воздушной академии имени Ю.А. Гагарина.

В 1980–1984 гг. служил на территории ГДР в гвардейском полку истребителей-бомбардировщиков. Последняя должность – начальник штаба полка.

В 1985–1988 гг. участвовал в боевых действиях в составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане. Занимал должность командира 378-го отдельного авиационного штурмового полка (40-я армия). В апреле 1986 г. самолет, управляемый Александром Руцким, был сбит. При ударе о землю Руцкой серьезно повредил позвоночник и получил ранение в руку.

После лечения в госпитале он был отстранен от полетов и получил назначение в г. Липецк на должность заместителя начальника Центра боевой подготовки ВВС СССР.

После тренировок вернулся в строй и в 1988 г. был вновь направлен в Афганистан – на должность заместителя командующего Военно-воздушными силами 40-й армии.

4 августа 1988 г. во время ночной бомбардировки был сбит вторично. Попал в плен к афганским моджахедам.

16 августа 1988 г. Руцкой был передан пакистанскими властями советским дипломатическим представителям в Исламабаде.

8 декабря 1988 г. указом Президиума Верховного Совета СССР был удостоен звания Героя Советского Союза.

В 1988 г. стал слушателем Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил СССР имени К.Е. Ворошилова, которую закончил с отличием в 1990 г. Получил назначение в Липецк – начальником центра подготовки летного состава.

В 1988 г. вступил в московское общество русской культуры «Отечество». В мае 1989 г. Руцкой был избран заместителем председателя правления этого общества.

Весной 1990 г. был избран народным депутатом РСФСР по Курскому национально-территориальному избирательному округу № 52.

Весной 1990 г. на I съезде народных депутатов РСФСР был избран членом Верховного Совета РСФСР и членом Президиума ВС – председателем Комитета ВС по делам инвалидов, ветеранов войны и труда, социальной защиты военнослужащих и членов их семей.

Летом 1990 г. стал делегатом Учредительного съезда Компартии РСФСР. Был избран членом ЦК партии. В июле 1990 г. был избран делегатом XXVIII съезда КПСС.

31 марта 1991 г. во время съезда народных депутатов РСФСР объявил о создании депутатской группы (фракции) «Коммунисты за демократию».

12 июня 1991 г. был избран вице-президентом Российской Федерации. В связи с этим сложил с себя депутатские полномочия и обязанности члена ВС РСФСР.

2–3 июля 1991 г. провел учредительную конференцию Демократической партии коммунистов России (ДПКР) в составе КПСС и сложил с себя полномочия члена ЦК КП РСФСР.

19–21 августа 1991 г. во время попытки государственного переворота был одним из организаторов обороны Белого дома.

В октябре 1991 г. на I съезде ДПКР партия была переименована в Народную партию «Свободная Россия» (НПСР). Руцкой был избран председателем НПСР.

Указом президента РФ Бориса Ельцина от 26 февраля 1992 г. Александру Руцкому было поручено руководство сельским хозяйством страны.

В октябре 1992 г. Руцкой возглавил созданную указом президента Межведомственную комиссию Совета безопасности РФ по борьбе с преступностью и коррупцией.

1 сентября 1993 г. указом президента РФ Ельцина вице-президент Руцкой был «временно отстранен от исполнения обязанностей».

21 сентября 1993 г. – после указа Бориса Ельцина «О поэтапной конституционной реформе в РФ», предусматривавшего досрочное прекращение полномочий Верховного Совета, Руцкой объявил о принятии на себя исполнения обязанностей президента РФ.

В ночь на 22 сентября принес президентскую присягу перед Верховным Советом. Руководил оборонительными мероприятиями в Белом доме. После штурма был арестован.

26 февраля 1994 г. Руцкой был освобожден из-под стражи в связи с постановлением об амнистии, принятом Государственной думой 23 февраля 1994 г.

В апреле 1994 г. образовал социал-патриотическое движение «Держава».

25 декабря 1995 г. Центризбирком зарегистрировал инициативную группу по выдвижению Руцкого на пост президента.

10 апреля 1996 г. Александр Руцкой сообщил, что снял свою кандидатуру для регистрации в ЦИК, и призвал своих сторонников голосовать на президентских выборах за Геннадия Зюганова.

17 октября 1996 г. избирательная комиссия Курской области зарегистрировала Александра Руцкого кандидатом на пост главы администрации области.

С 1996 по 2000 г. – губернатор Курской области.

22 октября 2000 г. первый тур выборов губернатора Курской области прошел без участия Руцкого, так как накануне он был снят с выборной дистанции за предоставление неверных сведений об имуществе.

24 марта 2001 г. Руцкой обратился в избирательную комиссию 79-го Кинешемского округа с уведомлением о своем участии в выборах в Госдуму и внес залог в размере 100 тысяч рублей.

29 марта отказался от участия в выборах.

В декабре 2001 г. прокуратура Курской области предъявила судебный иск Руцкому в связи с незаконной приватизацией четырехкомнатной квартиры в июле 2000 г.

30 сентября 2003 г. следственное управление по Центральному федеральному округу вынесло постановление о привлечении Руцкого в качестве обвиняемого по статье 286 УК РФ – превышение должностных полномочий.

Генерал-майор (24.08.91), военный летчик 1-го класса. Награжден орденом Ленина, орденом Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями, а также орденами и медалями иностранных государств, в том числе тремя орденами Демократической Республики Афганистан. Почетный гражданин Курска (1989).

Филипченков Сергей Викторович

Родился 11 августа 1960 г. в поселке городского типа Бородинский Кировского района Тульской области в семье рабочего. Русский. Окончил 10 классов.

В Советской армии с 1977 г. В 1981 г. окончил Саратовское высшее военное авиационное училище летчиков. Службу проходил в Группе советских войск в Германии летчиком-оператором, затем командиром вертолета Ми-24. С 1984 г. – в Краснознаменном Белорусском военном округе.

С 1984 по 1985 г. – в составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане, где совершил 400 боевых вылетов.

Указом Президиума Верховного Совета от 31 июля 1986 г. за мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, капитану Филипченкову Сергею Викторовичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11545).

По возвращении из Афганистана в свой полк возглавил вертолетное звено. Принимал участие в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Избирался делегатом XX съезда ВЛКСМ.

Окончил Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина. Является одним из учредителей и участником фонда «Региональный общественный Фонд поддержки Героев Советского Союза и Героев Российской Федерации имени генерала Е.Н. Кочешкова».

Награжден орденом Ленина.

Шагалеев Фарит Султанович

Родился 8 февраля 1947 г. в г. Барнаул Алтайского края в семье рабочего. Татарин. Школу окончил в г. Ташкент, там же учился в аэроклубе. Работал заправщиком самолетов в Уральском авиационном отряде. Потом учился в Аткарском авиационном центре ДОСААФ, который окончил в 1967 г. с присвоением воинского звания младший лейтенант запаса, летал на вертолете Ми-1.

В сентябре 1970 г. призван в Вооруженные Силы СССР и направлен в пограничные войска на остров Сахалин. Летал на вертолете Ми-4, пройдя путь от правого летчика до командира звена. В 1973 г. экстерном окончил Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков. В дальнейшем проходил службу в пограничных войсках в Средней Азии.

С декабря 1979 г. по апрель 1983 г. Фарит Шагалеев находился в составе ограниченного

контингента советских войск в Афганистане, где выполнял боевые задания по оказанию интернациональной помощи афганскому народу.

13 апреля 1981 г. на базе 4-й отдельной вертолетной эскадрильи создана эскадрилья вертолетов пограничных войск КГБ СССР под командованием подполковника Ф.С. Шагалева.

Указом Президиума Верховного Совета от 8 апреля 1982 г. за мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, подполковнику Шагалеву Фариту Султановичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11471).

С 1983 г. полковник Ф.С. Шагалева служит начальником службы безопасности полетов в Главном управлении пограничных войск КГБ СССР в Москве.

С 1989 по 1995 г. Ф.С. Шагалева – командующий авиацией Северо-Восточного пограничного округа.

В 1995 г. генерал-майор авиации Ф.С. Шагалева назначен на должность командующего авиацией Пограничных войск России в Республике Таджикистан.

С 1997 г. – в запасе. Живет в Москве. Работает помощником генерального директора ОАО «Камов», где курирует вопросы строительства летно-испытательного комплекса имени Чкалова.

Награжден орденом Ленина, орденом Октябрьской Революции, орденом РФ «За личное мужество», медалями.

Хаустов Григорий Павлович

Родился 30 сентября 1939 г. в станице Успенская Белоглинского района Краснодарского края в крестьянской семье. Русский. В 1957 г. окончил 10 классов. Работал шофером в колхозе.

В Советской армии с ноября 1958 г. В 1967 г. окончил Качинское высшее военное авиационное училище летчиков. Служил на различных должностях. Воевал в Египте, был военным советником на Мадагаскаре.

В составе ограниченного контингента советских войск в Республике Афганистан с июля 1986 по октябрь 1987 г. и с апреля 1988 по февраль 1989 г.

Старший инспектор-летчик ВВС 40-й армии полковник Григорий Хаустов выполнил 605 боевых вылетов для нанесения бомбово-штурмовых ударов, ведения воздушной разведки, обеспечения боевых действий сухопутных войск.

Указом Президиума Верховного Совета от 16 июня 1989 г. за мужество и героизм, проявленные при оказании интернациональной помощи Демократической Республике Афганистан, полковнику Хаустову Григорию Павловичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11599).

После возвращения в Советский Союз летчик служил в Краснознаменном Одесском военном округе.

С 1991 г. полковник Г.П. Хаустов – в запасе. Живет в Краснодаре.

Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, медалями, иностранным орденом. Удостоен памятной медали администрации Краснодарского края «За выдающийся вклад в развитие Кубани».

Приложение 3 ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ СОВЕТСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ

Вертолет Ми-8 Основные ТТД вертолета

Наименование данных	Ми-8Т	Ми-8МТ	Ми-8МТВ
Экипаж, чел.	3	3	3
Мощность двигателя, л. с.	1500	2225	2225
Взлетная масса, кг:			
максимальная	12 000	13 000	13 000
нормальная	11 100	12 000	12 000
Скорость полета, км/час			
максимальная	250	250	250
крейсерская	220	230	230
Практический потолок, м	4500	5000	5000
Запас топлива в основных баках, кг	3730	2675	3385
Продолжительность полета, ч-мин	4—05	3—38	3—38
Дальность полета, км	475	495	
Угол крена, градусов	30	45	45
Угол тангажа, градусов	20	20	20
Количество десантников	24	21—24	24

Наименование данных	Ми-8Т	Ми-8МТ	Ми-8МТВ
Десантная нагрузка, кг			
максимальная	3000	4000	4000
нормальная	2000	3000	3000
Размер грузовой кабины, м			
длина	5,34	5,34	5,34
ширина	2,30	2,30	2,30
высота	1,80	1,80	1,80
Груз на внешней подвеске	3000	4000	4000

Вооружение вертолета и оборудование для выполнения специальных задач (Ми-8МТ) Вооружение

В состав входят:

- неуправляемое ракетное вооружение (4 блока Б8В20-А с 80 ракетами типа С-8 различных модификаций);
- бомбардировочное вооружение (подвески 6 авиабомб общей массой до 1500 кг);
- стрелковое вооружение (возможна установка пулемета ПКТ калибра 7,62).

В состав специального оборудования входят:

- ДП-3А-1, ВМР-2, ВСМ-1, которые соответственно предназначены для выполнения радиационной разведки и минирования местности.

Вертолет Ми-8МТВ2 Отличия

Радиоэлектронное оборудование:
 Установлен метеорадиолокатор 8А813АК.
 Максимальная дальность наблюдения:
 – грозových зон – 100 км;
 – судов водоизмещением более 4000 т – 50 км;
 – береговой черты – 70 км.

Варианты снаряжения вертолета средствами поражения

№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6
	Б-8	Б-8	Б-8	Б-8	
АБ-250, 100	АБ-250, 100	Б-8	Б-8	АБ-250, 100	АБ-250, 100
—	ЗБ, АБ-500 МБД	Б-8	Б-8	ЗБЛБ-500, МБД	—
—	Б-8	Б-8	Б-8	Б-8	—
—	АБ-250, 100	Б-8	Б-8	АБ-250, 100	—
Б-8	УПК	Б-8	Б-8	УПК	Б-8
—	ЗБ, АБ-500, МБД	АБ-250, 100	АБ-250, 100	ЗБ, АБ-500, МБД	—
—	311	311	311	311	—
—	УПК	311	311	УПК	—
—	ГУВ (ПУЛ)	—	—	ГУВ (ПУЛ)	—
ГУВ (гран)	ГУВ (ПУЛ)	—	—	ГУВ (ПУЛ)	ГУВ (гран)
ГУВ (гран)	ГУВ (гран)	—	—	ГУВ (гран)	ГУВ (гран)
ГУВ (гран)	ГУВ (гран)	—	—	ГУВ (гран)	ГУВ (гран)
—	ГУВ (пул)	311	311	ГУВ (пул)	—
АБ-250, 100	АБ-250, 100	АБ-250, 100	АБ-250, 100	АБ-250, 100	АБ-250, 100

Боевые возможности вертолета Ми-8 по поражению Точностные характеристики применения АСП (м)

Тип АСП	Ми-8
Авиабомбы	30
НАГ С-5, С-8, С-24	12

Вертолет Ми-8МТЯ

Предназначен для подавления радиоэлектронных объектов КВ, УКВ радиосвязи из зон

барражирования и по самостоятельным маршрутам.

Объекты подавления:

- средства связи УКВ наземного и УКВ авиационного диапазона;
- средства связи КВ диапазона, работающие поверхностной волной;
- маломощные телевизионные передатчики.

Вертолет Ми-9

Предназначен для повышения устойчивости управления войсками в ходе перемещения КП и ЗКП фронта, а также в случае их выхода из строя.

Обеспечивает радиосвязь в УКВ и КВ диапазонах

№ п/п	Наименование	f диапазона	Дальность
1	Р-405	60—69975 МГц	45 км
		390—420 МГц	
2	Р-415	390—430 МГц	30 км
3	Р-111	20—52 МГц	50—80 км
4	Р-171	30—76 МГц	70 км
5	Р-856	2—30 КГц	4000 км

**Вертолет Ми-24
Основные ТТД**

Наименование данных	Ми-24В	Ми-24 П, ВП
Экипаж, чел.	3	3
Мощность двигателя, л. с.	2200	2225
Взлетная масса, кг:		
максимальная	11 500	11 500
нормальная	11 200	11 200
Скорость полета, км/час		
максимальная	335	335
крейсерская	280	280
Практический потолок, м	4500	4500
Запас топлива в основных баках, л	2100	2100
Продолжительность полета, ч-мин	1—58	1—58
Дальность полета, км	515	515
Нормальная перегрузка	1,8	1,8
Угол крена, градусов	50	50
Угол тангажа, градусов	30	30
Количество десантников	8	8
Десантная нагрузка, кг		
максимальная	1550	1550
нормальная	—	—
Размер грузовой кабины, м		
длина	2,60	2,60
ширина	1,47	1,47
высота	1,20	1,20

На Ми-24П вместо пулемета по правому борту носовой части установлена двухствольная пушка 9А-623Д калибра 30 мм, боекомплект 250 снарядов.

Дальность стрельбы: в полете 1000–2000 м; на висении 500–1500 м. В кабине оператора установлен прицел ПКИ (вместо КПС-53) для прицельной стрельбы НУРС, пушки и бомбометания и приборы (ВАР-30, ПКП-72, РМИ-2) на передней доске, обеспечивающие пилотирование вертолета в СМУ.

Вооружение вертолета

Управляемое ракетное вооружение – ракета 9М-114 (8 штук).

Неуправляемое ракетное вооружение – 80 неуправляемых ракет С-8 калибра 80 мм.

Авиационный стрелковый прицел летчика АСП-17ВП.

Стрелково-пушечное вооружение

– встроенная пушечная установка ГШ-2–30 (пулемет ЯКБ-12, 7 мм);

– 2 унифицированных пушечных контейнера УПК-23–250 с пушками ГШ-23Л, калибра

23 мм;

– унифицированная вертолетная гондола с 30 мм гранатометом 216П-А и боеприпасов к нему.

Варианты снаряжения вертолета

Точки подвески на держателе консоли			
Левая консоль		Правая консоль	
1	2	3	4
2 × 9М114	—	—	2 × 9М114
2 × 9М114	Б-8	Б-8	2 × 9М114
Б-8	Б-8	Б-8	Б-8
Б-8	—	—	Б-8
Б-8	УПК	УПК	Б-8
АБ-250	Б-8	Б-8	АБ-250

Точки подвески на держателе консоли			
Левая консоль		Правая консоль	
1	2	3	4
С-24	С-24	С-24	С-24
Б-13	—	—	Б-13
Б-13	УПК	УПК	Б-13
УБ-32	УБ-32	УБ-32	УБ-32
УБ-32	УПК	УПК	УБ-32
АБ-250	УБ-32	УБ-32	АБ-250
АБ-250	АБ-250	АБ-250	АБ-250
АБ-250	УПК	УПК	АБ-250
—	КМГУ	КМГУ	—
—	ГУВ (пулемет.)	ГУВ (пулемет.)	—
ГУВ (гранатн.)	ГУВ (гранатн.)	ГУВ (гранатн.)	ГУВ (гранатн.)

Боевые возможности вертолета Ми-24 по поражению. Точностные характеристики применения АСП (м)

Тип АСП	Ми-24
Авиабомбы	30
НАР С-5, С-8, С-24	12
УСП	«Штурм» — 1,0

Вертолет Ми-24К Состав вооружения

- бортовой разведывательно-корректировочный комплекс (БРКК «Рута»);
- авиационный фотоаппарат А-87ПВ (по правому борту);
- 64 неуправляемые ракеты;

– боекомплект из 1470 патронов для пулемета калибра 12,7 мм.

Список использованных сокращений

АБ – авиабомба
АК – автомат Калашникова
АО – осколочная бомба
АП – авиаполк
апиб – авиационный полк истребителей-бомбардировщиков
АРЗ – авиаремонтный завод
АСП – авиационные средства поражения
аэ – авиационная эскадрилья
аэ. – аэродром
БАНО – бортовые аэронавигационные огни
бап – бомбардировочный авиаполк
БВО – Белорусский военный округ
БВПП – бетонная взлетно-посадочная полоса
БЕТАБ – бетонобойная авиабомба
БМД – боевая машина десанта
БМП – боевая машина пехоты
БПРМ – ближний приводной радиомаяк
БТР – бронетранспортер
БЧ – боевая часть
БШУ – бомбово-штурмовой удар
ВА – воздушная армия
ВВАУЛ – Высшее военное авиационное училище летчиков
вдд – воздушно-десантная дивизия
ВКП – воздушный командный пункт
ВО – военный округ
ВПП – взлетно-посадочная полоса
ВС – вооруженные силы
ВТА – военно-транспортная авиация
втап – военно-транспортный авиационный полк
втад – военно-транспортная авиадивизия
вэ – вертолетная эскадрилья
ГБУ – группа боевого управления
гв. – гвардейский
гв. втап – гвардейский военно-транспортный авиационный полк
ГВФ – Гражданский воздушный флот
Гиап – гвардейский истребительный авиационный полк
ГНИИ – Главный научно-исследовательский институт
ГПЭ – готовые поражающие элементы
ГСВГ – Группа советских войск в Германии
ГСН – головка самонаведения
ГШ – Генеральный штаб
ДВО – Дальневосточный военный округ
ДИСС – Доплеровский измеритель скорости и сноса
ДРА – Демократическая Республика Афганистан
ДСМУ – дневные сложные метеоусловия
дшб – десантно-штурмовой батальон
ДШМГ – десантно-штурмовая маневренная группа

ЖБ – железобетон
ЗАБ – зажигательная авиационная бомба
ЗабВО – Забайкальский военный округ
ЗакВО – Закавказский военный округ
ЗГУ – зенитная горная установка
ЗРК – зенитно-ракетный комплекс
ЗУ – зенитная установка
ЗУР – зенитная управляемая ракета
ЗШ – защитный шлем
иап – истребительный авиационный полк
ИАС – инженерно-авиационная служба
иаэ – истребительная авиационная эскадрилья
ИБА – истребительно-бомбардировочная авиация
ИК – инфракрасный
ИОА – исламское общество Афганистана
ИПП – инфракрасные ловушки
к. – кишлак
КБП – курс боевой подготовки
КВ – коротковолновый
КГБ – Комитет государственной безопасности
кДж – килоджоули
км – километр
КМГУ – контейнер малогабаритных устройств
к-н – капитан
КП – командный пункт
л. с. – лошадиных сил
ЛТЦ – ложная тепловая цель
м – метры
МВД – Министерство внутренних дел
МГА – Министерство гражданской авиации
МГБ – Министерство государственной безопасности
РТО – радиотехническое обеспечение полетов
РТР – радиотехническая разведка
РУД – разведывательно-ударные действия
РУС – реактивный управляемый снаряд
РФ – Российская Федерация
РЭБ – радиоэлектронная борьба
СА – Советская армия
САБ – светящаяся авиабомба
САВО – Средне-Азиатский военный округ
с – секунды
СМУ – сложные метеоусловия
СРЗО – самолетный радиолокационный запросчик-ответчик
ст. л-т – старший лейтенант
тбад – тяжелая бомбардировочная авиадивизия
ТВД – театр военных действий
траэ – транспортная авиаэскадрилья
ТТД – тактико-технические данные
ТуркВО – Туркестанский военный округ
ТЭЧ – технически-эксплуатационная часть
УКВ – ультракоротковолновый
УР – управляемая ракета

ФАБ – фугасная авиабомба
ФАБ-...Ш(Р) – фугасная авиабомба, штурмовая (с разделяющейся боевой частью)
ЦК КПСС – Центральный комитет Коммунистической партии Советского Союза
ЦПЛС – центр подготовки летного состава
ЦСКА – Центральный спортивный клуб армии
ША – штурмовая авиация
шаб – штурмовая авиабаза
шап – штурмовой авиационный полк

Список использованной литературы

1. Володко А.М., Горшков В.А. Вертолет в Афганистане. М.: Воениздат, 1993.
2. Гагин В. Воздушная война в Афганистане. Воронеж: ИЛДВА, 2004.
3. Жирохов М. «206-й» в горах Гиндукуша // Крылья Родины. 2010. № 6.
4. Жирохов М. «Зеленые фуражки» в Афганистане // М-Хобби. 2010. № 2.
5. Жирохов М. «Ночные демоны» Афганистана // Вертолет (Казань). 2007. № 1.
6. Жирохов М., Артамонов С., Котловский А. «Шайтан-арба» под огнем (потери и повреждения Ми-24 в Афганистане). Ч. 1 // Авиация и время. 2006. № 5; Ч. 2. 2006. № 6; Ч. 3. 2007. № 1.
7. Жирохов М. Гвардейцы над Гиндукушем // М-Хобби. 2010. № 1.
8. Жирохов М. ПЗРК. Оружие асимметричной войны. Ч. 1. СССР и Россия // Наука и техника. 2010. № 7; Ч. 2. Западные страны. 2010. № 8.
9. Жирохов М., Бурдин С. Легендарный «полтинник» // М-Хобби. 2007. № 5.
10. Жирохов М., Бурдин С. Легендарный «полтинник» в Афганской войне // Крылья Родины. 2007. № 6.
11. Жирохов М., Иванов В. Афганская эпопея «зеленых фуражек» // Авиамастер. 2006. № 4.
12. Лавренев С.Я. Советский Союз в локальных войнах и конфликтах. М., 2003.
13. Ляховский А.А. Пламя Афгана. М.: Вагриус, 1999.
14. Ляховский А.А. Трагедия и доблесть Афгана. М.: Гри Искона, 1995.
15. Ляховский А.А., Забродин В.М. Тайны Афганской войны. М.: Планета, 1991.
16. Марковский В.Ю. Бомбардировщики Су-24 в Афганистане. М.: ООО Издательский центр «Экспрент», 2005.
17. Марковский В.Ю. Истребитель-бомбардировщик МиГ-23 в Афганистане. М.: ООО Издательский центр «Экспрент», 2005.
18. Марковский В.Ю., Мильяченко В.В. Афганистан: война разведчиков. М.: ООО «Издательский центр Экспрент», 2001.
19. Мелкоян С. Кабульские зарисовки вертолетчика. Ч. 1–2 // Авиация и время. 2007. № 3–4.
20. Меримский В.А. Загадки Афганской войны. М.: Вече, 2006. 384 с.
21. Никитенко Е.Г. Восток дело тонкое. Афганистан: от войны 80-х до прогноза новых войн. М.: АСТ; Астрель, 2004.
22. Сергеев С. Мы атакуем с небес. М.: Эксмо, 2010.
23. Таннер С. Афганистан. История войн от Александра Македонского до падения «Талибана». М.: Эксмо, 2004.
24. Фролов И. Вертолетчик. М.: Эксмо, 2007.