

СРАЖЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ XX ВЕКА

Михаил Жирохов

ОПАСНОЕ НЕБО АФГАНИСТАНА



**ОПЫТ БОЕВОГО ПРИМЕНЕНИЯ
СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ В ЛОКАЛЬНОЙ ВОЙНЕ**

1979—1989

Михаил Александрович Жирохов
Опасное небо Афганистана.
Опыт боевого применения
советской авиации в
локальной войне. 1979–1989
Серия «Военная авиация XX века»

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=4559375

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.

Содержание

Введение	5
УСЛОВИЯ И ОСОБЕННОСТИ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ СУХОПУТНЫХ ВОЙСК И АВИАЦИИ В АФГАНИСТАНЕ	11
Физико-географический обзор. Рельеф	11
Климат	15
Особенности ведения боевых действий	18
Характер применения авиации	20
РАЗВЕРТЫВАНИЕ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ГРУППИРОВКИ	27
ПРИМЕНЕНИЕ АВИАЦИИ В ХОДЕ ВОЙНЫ	43
Конец ознакомительного фрагмента.	53

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 исполнявшим 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 представлена 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 прилегающим с юга нагорьем Хазарадиат, – 300–500 км, абсолютная высота хребтов Банди-Туркестан, Сефид-Кух (Паро-

памиз), 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 доро-

гой Кандагар – Кветта. Движение возможно также по Куррамскому, Точийскому и Гумальскому проходам.

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 лесовыми 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) (Мей-

мене, 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 радиокомплексов, 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 нагрузку.

ку 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 горнокаблистых районах. Именно поэтому в ходе войны резко возросли потребности войск в авиации для огневой поддержки, воздушной разведки, обеспечения 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

¹ К я р и 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.

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 авианавод-

чиков, как правило, проявлялись несогласованные действия войск и авиации, отсутствовало взаимопонимание между командирами общевойсковых подразделений и экипажами вертолетов (реже – самолетов).

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 эф-

фективное 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 афган-

ский 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 отработывают положенные афганским летчикам учебные задачи, чтобы приобрести соответствующую летную квалификацию. С основным 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

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.

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 Гарdez и Шинданд, и самое главное – «правительственные перевозки». Один вертолет постоянно находился в готовности обеспечить возможные поисково-спасательные работы. Кроме Баг-

рама, 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. 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 совет-

ских 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 ramпы, 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 оборудован-

ных 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.

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 Джелалабад. Аэродромы в Мазари-Шариф, Кундузе, Ганзи и Пол-и-Шакри не имели стратегического значения и подвергались реконструкции в гораздо

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

меньшей степени.

Таким образом, в ходе войны в Афганистане одиннадцать аэродромов были способны обеспечивать круглосуточные полеты реактивной авиации в любых погодных условиях, правда, Джелалабад 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 Джелалабад) и афганские (Мазари-Шариф) части.

При перегруппировках авиации в интересах предстоящих операций практически на всех имевшихся аэродромах осуществлялось совместное базирование советских и афган-

ских 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 дежур-

ство 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 по-

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

делился 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 десантниках 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.

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

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, 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-самострои 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 осу-

существлялась 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 различногo тактичeского 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 со-

бирался 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 армей-

ской авиации действиям в горах и ночью совместно с общевойсковыми соединениями и частями.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.