

Исаак Мостов
Жаркое лето 82 года

Взгляд из кабины пилота



Исаак Мостов

Жаркое лето 82 года

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=18011563

ISBN 9785447465414

Аннотация

Воспоминания лётчика израильских ВВС о событиях войны в Ливане в 1982 года. Детальное, достоверное и захватывающее описание боевых вылетов и будней воюющей эскадрильи от первого лица.

Содержание

5 июня – начало	5
5 июня – ночью над Ливаном	17
Конец ознакомительного фрагмента.	24

Жаркое лето 82 года
Взгляд из кабины пилота
Исаак Мостов

© Исаак Мостов, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

5 июня – начало

Для меня всё началась со звонка в субботу, 5 июня 1982 года.

Мы, я и мой товарищ, лётчик «Фантома» ^[1] из авиабазы Хацерим, студенты первого курса математики Иерусалимского университета, оба действующие резервисты израильских ВВС, встретились у него дома, чтобы подготовиться к экзаменам последнего триместра учебного года.

Мы старше других студентов, и математика даётся нам нелегко. Оба, кроме учёбы и еженедельных полётов в наших боевых эскадрильях, подрабатываем, как можем. У меня жена на восьмом месяце и дочке почти четыре годика, и каждая копейка к месту.

Так что для занятий чистой математикой много времени нет, и мы помогаем друг другу. Кто понял лучше другого – объясняет «тупому». Кто достал от сокурсниц конспект – делится с другом.

Из-за наших полётов как лётчиков-резервистов мы раз в неделю отсутствовали, а девочки прилежно, хоть и не всегда понимая суть, записывали всё, что профессор говорил на лекции, включая анекдоты. В обмен на копию конспектов мы разъясняли им суть урока и что именно они там записывали. Как летуны, суть мы ловили быстро, а вот с ма-

тематической риторикой у нас было плоховато, приходилось прилагать усилия, чтобы постигнуть дисциплину математики и её язык.

Надо сказать, что июнь того года начался тревожно – за два дня до того, 3 июня, палестинские террористы совершили покушение на посла Израиля в Лондоне. Наше правительство ответило словесной истерией и угрозами, а заодно, для того чтобы показать народу, что что-то делается, а не только говорится, послало «Скайхоки» ^[2] бомбить лагерь боевиков и их склады оружия в Ливане.

Те ответили ракетными обстрелами по северу Израиля, а особенно по «Галилейскому пальцу» – выступу севернее долины Хула, центром которого был город Кирьят-Шмона́, давняя цель обстрелов из южного Ливана.

В ответ наши самолёты были посланы «на охоту» за обнаруженными установками «Катюша» и «Град», 130-миллиметровыми артиллерийскими орудиями, а заодно и танками Т-54 и Т-55, которыми палестинские боевики щедро снабжались в последнее время «братским» Советским Союзом. Всё это сопровождалось заявлениями, что «мы не потерпим» и «мы их заставим» от высоких политических лиц Израиля, так что, во что это выльется, никто не знал...

А мы с моим товарищем продолжали, держа ухо востро, нашу подготовку к грядущим экзаменам по дифференциальному и интегральному исчислению, которые, как нам обещал наш профессор, должны были быть жестокими и стать судь-

боносными для большинства студентов нашего курса – отбор на второй год был жёстким и по заранее известным критериям, в которых решающую роль играли оценки экзаменов.

В полдень, после того как почувствовали, что за последние пару часов уделили достаточно внимания интегралам и дифференциалам, мы позволили себе кофейную передышку. Я звоню домой, проверяю, как жена себя чувствует, и слышу от неё, что мне звонили из эскадрильи, просили перезвонить.

Звоню в КП ^[3] эскадрильи.

Отвечает Ариезла, наша старшая сержантка оперативного отдела, и взволнованным голосом говорит: «Как хорошо, что ты позвонил! Приезжай скорее, но, пожалуйста, не гони!»

Сказал другу, чтобы готовился к звонку из своей эскадрильи, а сам в машину и вперёд, помня наставление Ариэлы – «скорее, но не гони»...

Через час я уже влетел на стоянку эскадрильи и на крыльце встретил Моше К., нашего 2-го замкомэска.

Летом 74-го года Моше и я вместе начинали нашу карьеру в Лётной школе ВВС на этапе «Предварительной подготовки», хотя Моше был старше меня и уже успел послужить в ЦАХАЛе годика полтора до того, как ВВС «согласились» принять его курсантом. До армии Моше был баскетболистом и даже участвовал в каких-то юношеских соревнованиях в Москве, о чём он мне изредка напоминал. Из-за своего армейского прошлого в Лётной школе он перепрыг-

нул курс и выпустился раньше меня. Год тому назад, отлетав на самолётах «Кфир»^[4], он пришёл в нашу эскадрилью «Скайхоков» на должность второго заместителя командира. Он был спокоен и терпелив, и можно было всегда быть уверенным, что он все сделает без лишних эмоций.

Однако сейчас он был взволнован и озабочен.

Стоя на ступеньках здания эскадрильи, затянут и застёгнут в полное лётное снаряжение, со шлемом в руках, Моше, нехарактерной для него скороговоркой, сказал мне: «Отлично, что прибыл так быстро! Это не учения, это серьёзно! Я и Н. (летчик, который полгода назад заменил меня на посту начальника Оперативного отдела эскадрильи) бежим к самолётам и на старт. Ты – руководитель полётов, пока комэск не вернётся, а он у ВПП^[5], ждёт разрешения на взлёт. Все детали по заданию у сержанток штаба. Призывай эскадрилью – всех резервистов! И организуй помилование Раму Колеру, 1-му замкомэску, он в офицерской тюрьме в Атлите».

Вот те на! Оказывается, пару дней назад Рам после посадки спешил в эскадрилью и лихо свернул на рулёжку, ещё не погасив скорость. Высокий «Скайхок» с его узкими шасси не смог вписаться в поворот и вылетел с твёрдого асфальта на влажный грунт. Передняя стойка завязла и подломилась, и Рам, отличный и опытный лётчик, а ещё и просто замечательный офицер, был с громким позором отправлен командиром авиабазы в тюрьму на 3 недели, чтобы другим неповадно было.

Рама я знал уже 6 лет, с тех пор как я сам был «первоклашкой» в эскадрилье «Скайхоков» на авиабазе в пустыне около Эйлата. Он тогда был молодым, но многообещающим лётчиком в эскадрилье «Миражей», и мы не раз пересекались на совместных тусовках и учениях. Потом мы вместе служили инструкторами лётного дела в Лётной школе ВВС в Хацериме и были соседями по «семейному кварталу» авиабазы. Его сын и моя дочь были практически одного возраста, и мы не раз гуляли семьями, толкая перед собой детские коляски и болтая на разные темы.

Последние пару лет Рам провёл в эскадрилье F-15 ^[6], был в первой десятке лётчиков этого самолёта и совсем недавно пришёл к нам 1-м замкомэском. Прежнего опыта полётов на «Скайхоке» у него было мало, да и было это давно, и, несмотря на то, что учился он быстро, он нарвался на одну из самых неприятных «подлянок», которую «Скайхок», рассчитанный для посадок на авианосец, мог подложить пилоту. На авианосце рулить было практически негде и некуда, тормозить тоже – все посадки там были «в кабель», к которому цеплялись крюком, и высокие шасси с узкими колёсами, которые там были в самый раз, на обычных ВПП требовали особого внимания от лётчика и не прощали ошибок.



Узкое и высокое – почти в человеческий рост – шасси «Скайхока» причина многих казусов с самолётом на земле.
© [битая ссылка] www.iaf.il

Спускаюсь в КП эскадрильи. Там бушует взволнованная и взъерошенная Ариэла – 20-летняя девица с яркой, выкрашенной рыжей хной головой в стиле «панк», за которую она не раз получала нагоняй от офицерши авиабазы, ответственной за дисциплину и порядок среди солдаток срочной службы. При Ариэле в КП крутится тройка «первоклашек» эскадрильи, которыми она, на правах хозяйки КП, властно командует.

«Первоклашками» мы называли молодых лётчиков, которые ещё не налетали необходимого умения и профессионализма для боевых полётов, и поэтому, горя желанием быть причастными к делу боевой эскадрильи, помогали, чем могли... Были мальчишками на побегушках, рисовали карты для полётов, наносили боевую обстановку на настенные карты, короче, были готовы на все, чтобы быть частью боевых будней воюющей эскадрильи.

Жалко было иногда смотреть на их полные зависти глаза, которыми они провожали нас в боевые полёты.

Но лучше так, чем потом объяснять их родителям, почему их взяли на боевое задание, а они ещё не могли как следует бомбу метнуть и от ПВО увернуться, не говоря уж об умении выйти живым из стычки с истребителями противника. А для нас, штурмовиков, летающих на тихоходных «Скайхоках», это умение было жизненно важно.

Оказывается, «первоклашек» оставили на выходные в авиабазе – как видно, наш опытный комэск что-то чувствовал...

Быстро вхожу в курс дел – недаром свой последний год службы в эскадрилье я провёл начальником Оперативного отдела.

Почувствовав, что она больше не одна, и зная по прежнему опыту, что рыжий «панк» на меня не действует, Ариэла успокаивается.

Первым делом проверяю задания для двух наших зве-

ньев – звено командира эскадрильи, который при мне уже получает из Штаба ВВС приказ на взлёт, и звено Моше, которое уже рулит к ВПП. Там всё в порядке – задания не проблематичны, цели в районе, «дозволенном» для работы, ведомый получил все данные, вопросов нет.

Перехожу на следующие по важности темы – что нам готовит Штаб ВВС, призыв резервистов и, конечно же, освобождение Рама.

Звоню в Штаб ВВС и на КП авиабазы – прошу прогноз на боевые задания и, самое главное, в каких конфигурациях мне готовить самолёты для этих заданий. Получаю список планируемых заданий и конфигураций к ним. Ариела наносит задания на доску полётов, я планирую звенья.

Становится понятно, кого из резервистов мне надо призывать в первую очередь.

В КП эскадрильи заходит старший техник-инженер. На самом деле он замкомэск по технической части, но так к нему никто не обращается. Передаю ему список конфигураций и прогноз полётов на остаток дня и на вечер. Он опытный парень – прошёл весь путь от авиатехника-слесаря до технического офицера, за его плечами две войны – он знает, что делать с самолётами и вооружением, лучше, чем я. И я рад этому...

Вызываю адъютанта эскадрильи в КП, и вместе с ним мы звоним адъютанту командира авиабазы. Без долгих вступлений говорю ему, что в связи с положением надо немедленно

вернуть в эскадрилью нашего 1-го замкомэска, Рама Колера. Тот отвечает: «Проверю с командиром авиабазы и вернусь к вам».

Параллельно даю указания сержантке – секретарше комэска – с парой «первоклашек» начать обзвон резервистов, приоритет – ведущим четвёрок и пар.

От адъютанта командира авиабазы приходит ответ: единственный способ немедленно освободить Рама из тюрьмы – это организовать ему помилование от имени командующего ВВС, и адъютант получил указание от командира авиабазы помочь нам в этом.

Что ж, пришлось загрузить адъютанта нашей эскадрильи, чтобы в ускоренном режиме организовал все документы для помилования. Потом послать машину с одним из более смыслёных и опытных «первоклашек» с наказом везти Рама из Атлита прямиком домой на пару-тройку часов, не менее, и только потом сюда, чтобы вошёл в курс дел и был готов к полётам с утра. Зная Рама, я строго наказал «первоклашке» никоим образом не поддаваться на порывы Рама гнать из офицерской тюрьмы прямо в эскадрилью. Пусть проведёт пару часов с женой, кто знает, когда и чем это всё закончится...

В КП эскадрильи всё время жужжали зуммеры телефонов – некоторые резервисты хотели поговорить с комэском, а если его нет, то с руководителем полётов. В большинстве случаев у них был один вопрос – это серьёзно или учебная

тревога? Услышав, что начальство в воздухе, а меня оставили, чтобы их всех призвать, они больше не задавали вопросов, а брали машины или ловили попутки и приезжали. Мне оставалось только повторить напутствие в стиле Ариэлы – «приезжай быстрее, но не гони!».

Через час-полтора мне уже было из кого формировать звенья для боевых задач, которые не преминули появиться.

Со штабом авиабазы и Оперативного отдела Главкома ВВС я уже полностью скоординировался, доложил о количестве боеготовых самолётов и лётчиков, о принятых мерах и получил указания о подготовке к боевым вылетам на ночь и на завтрашний день.

С инженером эскадрильи проговорил о проведении призыва резервистов техсостава и о заготовке боекомплекта на ночь и следующий день. С помощником адъютанта эскадрильи по административным делам проговорил «бытовые» вопросы – обед/ужин в эскадрилье, подготовить кухню и столовую к наплыву людей, проветрить бункер около здания эскадрильи, который служит нам спальней во время учений и боевых тревог, подготовить спальное бельё...

А чтобы не отставать от товарищей в реальных делах, организовал себя, вместе с одним из наших опытейших и старейших лётчиков, в полёт со сложным, точным бомбометанием в безлунную ночь.

И как только комэск вернулся из полёта, я ввёл его в курс всего того, что успел и не успел сделать, передал ему браз-

ды правления и пошёл готовиться к ночному полёту, то есть спать.

Звучит дико – тут война начинается, а я спать... Но это не прихоть, а жёсткое правило безопасности полётов и профессионализма. Поколениями лётчики платят кровью и жизнями за попытки «округлить углы» и напрячь свой организм за пределы его возможностей, но усталая голова раньше свежей попадётся на удочку вертиго и перегрузок в полётах. Так что тут вариантов нет – приказ спать! Хотя бы полтора часа...

По дороге в «спальный» бункер позвонил домой и успокоил жену, сказав, что всё в порядке, что не о чём беспокоиться, что я не летал и вернусь поздно ночью, а может, даже переночую здесь, в эскадрилье...

Вряд ли она мне поверила, ведь в последний раз, года четыре тому назад, весной 1978 года, когда я так нагло ей врал и не вернулся домой, назавтра начались военные действия...

[1] F4E Phantom II – основной ударный самолёт Израильских ВВС с начала 70-х и вплоть до 2000-х годов. Оригинально разработанный США в середине 50-х как сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик второго поколения, этот двухмоторный самолёт мог нести 7 тонн «полезного груза» – бомб, ракет и дополнительного топлива.

[2] A4 Skyhawk – лёгкий дозвуковой одномоторный штур-

мовик-бомбардировщик американского производства с грузоподъёмностью в 4 тонны. Разрабатывался в начале 50-х для работы с авианосцев. Состоял на службе ВВС Израиля с 1969 и до конца 2015 года.

[3] КП – командный пункт.

[4] «Kfir» – истребитель-бомбардировщик второго поколения израильского производства, построен на основе французского «Миража» с американским двигателем J-79, используемым также в самолётах «Фантом». Kfir обладал самой современной электронной начинкой, но не имел бортового радара и возможности дозаправки в воздухе. Полезная нагрузка составляла 4+ тонны бомб, дополнительного топлива и две ракеты воздух-воздух.

[5] ВПП – взлётно-посадочная полоса.

[6] F-15A – тяжёлый двухмоторный маневренный истребитель третьего поколения американского производства, обладал отличным бортовым радаром, вооружался 8-ю ракетами воздух-воздух и скорострельной пушкой 20 мм. Начал свою службу в ВВС Израиля в 1976 году.

5 июня – ночью над Ливаном

Меня разбудили вовремя. Точно, как и планировалось. Так, чтобы хватило времени проснуться, ополоснуть лицо и отряхнуться от сна чашкой армейского кофе, вкус и запах которого был настолько привычен, что организм уже стал к нему полностью безразличен... А потом прибыть вовремя на инструктаж ночного полёта бодрым, как огурчик, только что сорванный с грядки...

Вылезаю из бетонного наземного бункера – нашей спальни в периоды интенсивной работы эскадрильи, и первым делом направляюсь к раздевалке – лицо ополоснуть. Потом в «столовку» эскадрильи – сделать себе кофе. А пока оглядываю сумеречное небо, в которое мне скоро вылетать. Если, конечно, не отменили то задание, на которое я сам себя «зарезервировал» сегодня днём как руководитель полётов. Ещё не ясно, что это – то ли война, то ли стычки, которые закончатся через день или два. Но уж очень хочется поучаствовать, записать на свой счёт ещё пару-тройку боевых вылетов...

В «столовке» сравнительно тихо, хотя признаки сегодняшней бурной деятельности налицо – горы грязных стаканов и чашек в кухонной раковине, мусорный бак переполнен объедками, остатки на дне обеденных контейнеров, признаки пиршества на столах... Значит, все или в комнате ин-

структажа лётного состава, или на каком-то мероприятии для лётного состава авиабазы. Вернутся – и наведут здесь порядок: в этой эскадрилье лётный состав прибирается сам за собой, нянек здесь нет.

Отмываю себе чашку из раковины, закладываю на её дно пару ложечек коричневого кофейного порошка из мешочка, на котором гордо написано «Кафе Турки», то есть кофе по-турецки, заливаю кипятком, засыпаю всё это двумя ложечками сахара – без него эту бурду невозможно взять в рот – и даю немного отстояться.

Время от времени в дверном проёме появляются головы только что прибывших лётчиков-резервистов – из новостей по радио и телевидению все уже знают, что что-то происходит; в небе непрерывный гул самолётов. Некоторых уже вызвали в эскадрилью, а кто-то решил сам, что без него не обойдутся. Увидев меня в практически пустой столовой, они скороговоркой здороваются и бегут дальше, даже не дожидаясь ответа на приветствие, – кто в комнату инструктора, кто в КП эскадрильи.

С горячей чашкой бурды по имени «кофе» в руках спускаюсь в святую святых эскадрильи – бункер командного пункта, её центр управления. Мне хочется убедиться, что всё в порядке и наш полёт, запланированный несколько часов тому назад, не отменён...

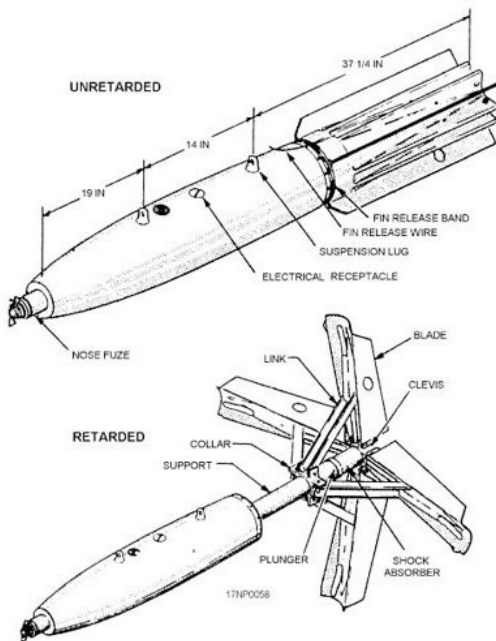
Всё оказывается в полном порядке – ночное боевое задание не отменено, и я в нём участвую.

Задание вроде бы простое – заминировать бомбами замедленного действия тыловые подступы к крепости Бофор. Эта крепость, построенная крестоносцами в 12-м веке на обрыве над рекой Литани, возвышается над восточным участком ливано-израильской границы и превратилась в важную опорную точку засевших в южном Ливане палестинских боевиков. Оттуда они просматривали и простреливали глубь израильской приграничной территории, превратив Бофор в настоящую занозу, вытащить которую ЦАХАЛ планировал уже давно. И вот, назавтра, в рамках операции «Мир Галилее», запланировано наступление сухопутных войск ЦАХАЛа в районе реки Литани, в том числе штурм крепости Бофор. Кстати, ещё со времён Салах-ад-Дина эту крепость никому и никогда не удавалось захватить прямым штурмом или осадой. А все наши попытки разбомбить её с воздуха не привели ни к чему, кроме облаков пыли и осколков скал. Уж чересчур крепко она была встроена в склон горы над Литани.

Ребята в Оперотделе Штаба ВВС придумали простую, но хитрую операцию – рассыпать вдоль дорог и троп, ведущих к Бофору с ближайших баз боевиков, особенно на тыльной стороне склона горной гряды, с десятков 250-килограммовых бомб Мк-82 с взрывателями замедленного действия, рассчитанными так, чтобы во время штурма подкрепления боевиков не смогли добраться до крепости.

Однако обычные бомбы с взрывателями замедленного

действия, втыкаясь в землю, зарываются в неё чересчур глубоко, иногда сводя на нет эффект взрыва и рассеивания осколков. Поэтому вместо обычного аэродинамического оперения решили надеть на них тормозное – то, что называется на английском Snake Eye, «змеиный глаз». Оригинально такое оперение использовалось для горизонтального бомбометания на малых высотах, и его предназначением было замедлить сброшенную бомбу, чтобы дать бомбардировщику отдалиться на безопасное расстояние от взрыва собственной бомбы, дабы её осколки его не посекали. При сбрасывании бомбы Snake Eye в пикировании её баллистическая траектория была очень проблематичной – она была плохо предсказуемой и очень чувствительной для влияния ветра на протяжении всего своего свободного полёта. Да и время этого полёта было существенно больше, чем у такой же бомбы с обычным оперением. Поэтому для более или менее прицельного бомбометания нам надлежало сбрасывать наши бомбы в крутом пике, соблюдая очень жёсткие ограничения по высоте и скорости сброса.



Механическая схема бомбы с оперением Snake Eye в закрытом (сверху) и в открытом положениях. Схема из открытых интернет-источников

А для того чтобы это оставалось для противника сюрпризом, минирование должно было быть произведено ночью, «под шумок» и между бомбовых ударов по самому Бофору коллег из эскадрильи «Фантомов».

Мысль, конечно, была простая, но её исполнение требо-

вало очень высокого профессионализма и опыта в ночном бомбометании.

Во-первых, ночь и погода – хотя и было полнолуние, наша цель была на высоте 700 с лишним метров над уровнем моря, и по ночам, благодаря средиземноморским ветрам, несущим с собой влагу, небо покрывалась слоями облаков, сквозь которые надо было разглядеть складки местности, дороги и тропы, которые и днём-то тяжело увидеть. А подсвечивать себе осветительными шашками мы хотели как можно меньше – чтобы не выдать наших намерений, с одной стороны, и потому, что благодаря ветрам на средней и низкой высотах осветительные ракеты на парашютах сносило в сторону, сводя время эффективного освещения нужного участка к 2—3 минутам, с другой.

Во-вторых, условия выполнения бомбометания – надо было зайти выше, чем обычно, и пикировать очень круто, чтобы снизить время свободного полёта бомбы. Потом, после сброса бомб, надо было вывести самолёт в горизонтальный полёт и, не отводя глаз от цели, перейти в вираж секунд на 10—15, чтобы успеть увидеть точки попадания бомб – маленькие облачка пыли, которые возмущённая земля выбрасывает вверх, принимая в себя 500-фунтовую тушу металла и взрывчатки. Их и днём увидеть нелегко, а ночью тем более. Это требовало отставить на время все правила ночного самолётовождения по приборам и, «вылупив» глаза, смотреть вниз и назад, пока не увидишь эти небольшие фонтанчики пыли.

Весь этот манёвр создавал идеальные условия для вертиго – потери ориентации в пространстве – самого опасного и убийственного врага лётчиков в любом ночном полёте.

В-третьих, мы сами – нас двое над одной целью, мы без навигационного и опознавательного внешнего освещения, и мы оба, как челноки, пикируем вниз и набираем высоту для следующего захода. Две тени в ночном небе, невидимые для врага, но и друг для друга. Так ненароком можно ещё и в воздухе столкнуться...

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.