

Виктор МАРКОВСКИЙ

БОМБАРДИРОВЩИКИ **Су-24** В АФГАНИСТАНЕ



ЭКСПРИНТ



На протяжении первых пяти лет афганской кампании авиагруппировка советских войск была представлена исключительно силами фронтовой и армейской авиации. Однако эскалация конфликта потребовала дальнейшего наращивания авиаударов и в 1984 году на сцену вышли фронтовые бомбардировщики Су-24.

В Афганистане Су-24 успели доказать свои неоспоримые преимущества: бомбардировщик по боевой нагрузке, более чем вдвое превосходил все остальные самолеты фронтовой авиации, «без напряга» поднимая до 7000 кг бомб, имел завидную дальность полета до 2000 км и обладал совершенной прицельно-навигационной системой (ПНС), незаменимой при работе по дальним целям. Эти качества позволяли «двадцать четверкам» действовать с аэродромов ТуркВО и САВО, благодаря радиусу действия позволял накрыть практически всю территорию ДРА.



ISBN 5-94038-086-7



9 785940 380867



Закат над аэродромом. Закончен еще один лётный день



Су-24М уходит на задание

Серия «Экспринт: Авиационный фонд»

В.Марковский

БОМБАРДИРОВЩИКИ СУ-24 В АФГАНИСТАНЕ

Москва
Издательский центр «Экспринт»



На протяжении первых пяти лет афганской кампании авиагруппировка советских войск была представлена исключительно силами фронтовой и армейской авиации, поначалу организационно сведенными в 34-й «экспедиционный» авиакорпус, перестроенный затем в ВВС 40-й армии (ставшей единственным объединением советских ВС, получившим свою авиацию). Их численность не превышала сотни самолетов, и даже насыщенность вездесущими, казалось бы, «вертушками» была довольно скромной, что объяснялось ограниченностью масштабов боевых действий. Однако эскалация конфликта потребовала дальнейшего наращивания авиаударов и в 1984 году на сцену вышли фронтовые бомбардировщики Су-24.

Противопартизанская борьба всегда была сложной задачей для регулярных армейских частей. Не стал исключением и Афганистан. Первостепенную роль авиации диктовала мощь и оперативность ее воздействия, помноженные на широкий радиус действия, однако и эти преимущества сопровождались рядом проблем. Первые годы обычным делом было отсутствие достойных целей для бомбардировок — скоплений противника, командных пунктов, укреплений и складов, попросту не нужных легковооруженным и немногочисленным по своему со-

ставу подвижным отрядам моджахедов. При хронических неудачах в охоте за ускользающим сквозь пальцы врагом, целями объявлялись «враждебные» кишлаки, а то и просто неподконтрольные ущелья и долины. Боевые действия при отсутствии «полноценного» противника для современной авиации мало соответствовали отработанному ею задачам, да и не предусматривались наставлениями и Боевым уставом.

Тем не менее железная логика войны диктовала свое решение: дальнейшее наращивание усилий и рост числа операций, особенно крупных, охватывавших целые провинции. Подобно снежному кому, нарастали масштабы работы ВВС, без которых пехота зачастую не могла ступить и шагу. Основным мерилом деятельности авиации все чаще становилось количество израсходованных боеприпасов: за весь 1983 год были сброшены (без учета работы авиации с приграничных аэродромов) 23 900 бомб, а к 1986 году их число возросло более чем в четыре раза, достигнув 106 800.

Необходимость масштабами компенсировать невысокую эффективность бомбовых ударов количественно вызвала предложение задействовать фронтовую бомбардировочную авиацию, предназначенную как раз для подобных задач и выгодно отличавшуюся своими возможностями, как по

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане

грузоподъемности, так и по дальности действия. Свою роль сыграла и определенная ревность руководства ФБА, остававшейся в стороне от «настоящего дела», в котором можно было бы продемонстрировать в реальной обстановке свои силы и проверить оружие. Выбор пал на бомбардировщики Су-24, принятые на вооружение незадолго до начала афганской войны и с середины 70-х гг. начавших поступать на вооружение полков ФБА. Впрочем, альтернативы ему практически не было: Ил-28 к этому времени уже отлетали свое, а Як-28 в эксплуатации не отличались ни особыми достоинствами, ни эффективностью.

Несмотря на непродолжительный стаж боевой службы, Су-24 успели доказать свои неоспоримые преимущества: бомбардировщик по боевой нагрузке, более чем вдвое превосходил все остальные самолеты фронтовой авиации, «без напряжения» поднимая до 7000 кг бомб, имел завидную дальность полета до 2000 км и обладал совершенной прицельно-навигационной системой (ПНС), незаменимой при работе по дальним целям. Эти качества позволяли «двадцать четверкам» действовать с аэродромов ТуркВО и САВО, благо радиус действия позволял накрыть практически всю территорию Афганистана.

Конкретным поводом для привлечения ФБА стала планировавшаяся на весну-лето 1984 года операция в Панджшерской долине, расположенной северо-восточнее Кабула. На этот период штаб 40-й армии готовил 22 крупных операции (почти вдвое больше, чем в прошлом году), но «Большой Панджшер» носил беспрецедентный характер: по оценке генерал-лейтенанта Г.Ф. Шкруднева, осуществить ее предстояло «с применением таких сил и средств, каких наши ВС не имели с 1945 г.

Вотчина Ахмад Шаха Масуда, жившая по своим законам и остававшаяся государством в государстве, была объектом почти ежегодных наступлений, но желаемого успеха достичь никак не удавалось. Характеристика, данная генералом Б. Грозовым хозяину Панджшера и Чарикара могла бы сделать честь любому из советских офицеров: «Волевой и энергичный человек. Безусловно умен, и выделяется среди остальных лидеров моджахедов талантом военного организатора. Во время ведения боевых действий трезво оценивает обстановку, соотношение сил и способен самостоятельно принимать решения...» Не ограничиваясь созданием под боком у Кабула собственного «освобожденного района», Масуд проявлял себя и как расчетливый дипломат, охотно



Базирование Су-24 на территории САВО и ТуркВО



Офицеры группы вооружения на бомбоскладе

шедший на контакты с советским командованием, но наотрез отказывавшийся иметь дело с официальной властью. Более того, через своих посланников он доказывал офицерам 40-й армии, что «мы не ваши враги, вас обманули те, кого вы привели к власти». Этого Кабул уже стерпеть не мог, и среди важнейших задач операции 1984 года значились не только «очистка центральных провинций от бандформирований и установление там законной власти», но и «физическое устранение Ахмад Шаха и его близкого окружения».

Весной 1984 года еще формально продолжалось перемирие, заключенное после предыдущих бесплодных попыток обуздать «Панджшерского льва» и, по словам командующего 40-й армией, «взятые на себя обязательства и договоренности, за редким исключением, Масуд выполнял». Однако механизм подготовки операции уже был запущен в действие и для использования в полной мере фактора внезапности, оперативники предложили «нанести первый удар до истечения срока действия перемирия». Обеспечить массированное воздействие с воздуха должна была развернутая на приграничных аэродромах группировка ВВС, по численности превосходившая собственно авиацию 40-й армии. В ее состав, помимо местных полков МиГ-21 и Су-17 вошли

Ту-16 Дальней Авиации, а также Су-24 двух авиаполков — 149-го гвардейского Краснознаменного бап из Николаевки под Алма-Атой и 143-го бап, переброшенного из грузинского Копитнари, известного как аэродром Кутаиси-1.

149-й бап был единственным в Средней Азии, имевшим новые бомбардировщики, а привлечение 143-го бап обосновывалось тем, что именно на базе этого полка проводились войсковые испытания по боевому применению Су-24 в горной местности. «Грузинский» полк перебросили на авиабазу Ханабад под Карши, а николаевцев разместили на истребительном аэродроме в туркменском Кокайды, ближайшем к месту операции. Авиабаза, располагавшая солидной бетонкой и обустроенной «гостевой» стоянкой, с первого дня войны работала в «невключаемом» режиме: от границы ее отделяли всего 35 км и взлетевший самолет через несколько минут уже находился над Афганистаном.

Для размещения солидной авиагруппы, базировавшейся в Ханабаде, истребители МиГ-23М временно вывели на соседний аэродром Чирчик, аналогично «разгрузили» от МиГ-21 и Кокайды. 143-й бап располагал Су-24 последних серий, с 11-й по 25-ю, однако с получением задачи выяснилось, что в ходе интенсивной эксплуатации на само-

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Подвеска бомб ФАБ-250М62 и ОФАБ-250-270 на многозамковых держателях

летах в массовом порядке «выбит» ресурс двигателей: до половины машин имели его остаток от 3 до 20 часов, а часть бомбардировщиков стоят разобранными для проведения доработок (невысокий гарантийный ресурс двигателя в 400 часов был «ахиллесовой пятой» в начальный период службы Су-24, причем положение осложнялось хроническим дефицитом достаточно сложных и дорогих АЛ-21Ф-3). Полк подняли по тревоге, мобилизовав все силы и запретив покидать аэродром, пока в строй не удастся ввести требуемое число самолетов. В течение трех суток, заменяя двигатели и «перекрасывая» их с одних самолетов на другие, удалось подготовить 29 бомбардировщиков. Еще пару пришлось «одолжить» у соседей из староконстантиновского 7-го бап.

9 апреля полк под началом командира подполковника Кузьминского выполнил перелет в Ханабад. Посадка также не обошлась без приключений: один из первых самолетов коснулся полосы с перелетом, сжег резину колес при интенсивном торможении и, выкатившись на грунт, зарылся в мягкую землю по самое брюхо. К счастью, обошлось без серьезных повреждений, работоспособными остались и двигатели. В оставшиеся дни отдыхать тоже не пришлось: с завода и частей по всему Союзу начали по воздуху доставлять на замену столь необходи-

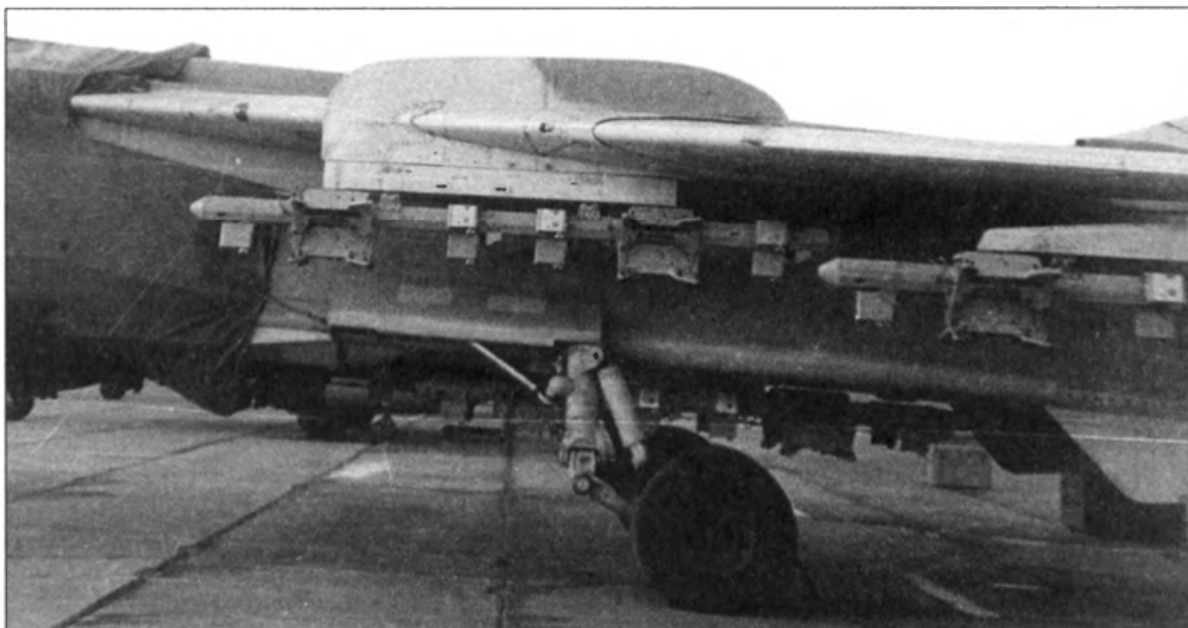
мые двигатели. Работа шла прямо на стоянках днем и ночью, чтобы не терять время, — тут же ночевали и на керосинках готовили пищу. Одновременно на аэродром колоннами машин и эшелонами завозились боеприпасы, внушительными горами громоздившиеся у стоянок.

149-й бап попал на войну с чисто военной неожиданностью. 7 апреля в Николаевке шли учения, в ходе которых предстояло отработать перебазирование на другой аэродром. Самолеты полка были постарше — машины 8-й серии имели уже десятилетний возраст и при переходе на новую технику были получены из того же Копитнари (еще четырем Су-24, доводя численность до штатной, поделился староконстантиновский полк). Летный состав практически полностью имел 1-й класс подготовки. 30 экипажей во главе с командиром полка п-ком С.А. Бокачем взяли курс на Кокайды. Задерживаться там никто не собирался — после обеда планировали вылететь обратно, поэтому не брали даже зубных щеток. Однако в столовой летчики Су-17, работавшие по ДРА из «прифронтовых» Кокайдов, встретили гостей словами: «Ребята, не торопитесь. Видели штабеля бомб на аэродроме? Пока все это не выгрузите «за речку», домой не вернетесь». И действительно, к вечеру выяснилось, что экипажам Су-24 действительно предстоит «выпол-

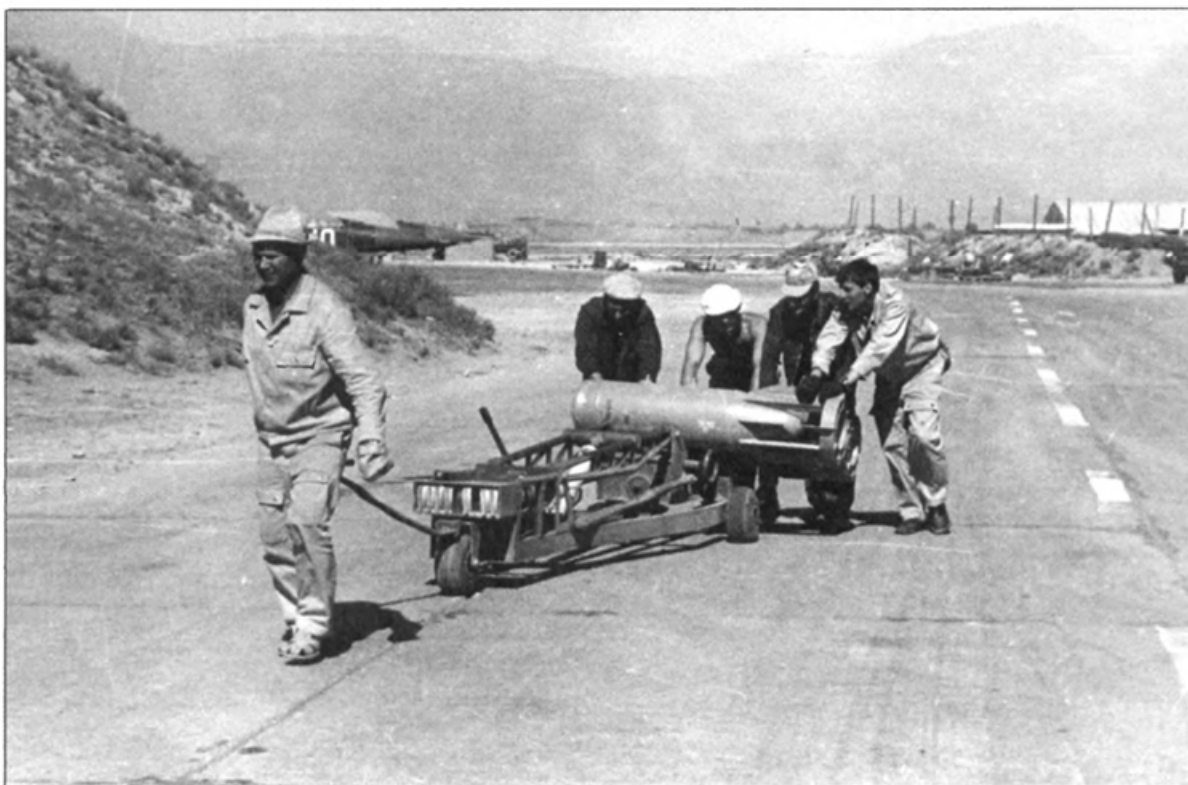
нить несколько вылетов с отработкой практического бомбометания по заданным целям». Многим вспомнилось, как дома они отмахивались от ходивших еще недели две назад по базару в Николаевке слухов о предстоящей полку «работе по Афгану...»

В оставшиеся дни экипажи занимались интенсивной подготовкой с изучением района предстоящих полетов, особенностей са-

молетовождения и боевого применения в горах, отработкой действий в аварийных ситуациях и организации поисково-спасательной службы. НАЗ в катапультных сиденьях перебрали, вместо бесполезной в горах надувной лодки и удочек уложили пару фляг с водой, медицинский пакет и автомат АКС-74У с двумя рожками (аэродромный люд на всякий случай советовал добавить



С использованием МБД бомбардировщик мог взять максимальное количество бомб



Доставка бомб к самолетам

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Техники 735-го бап у бомбардировщика, снаряженного ОФАБ-250-270

туда еще и «халат с тюбетейкой»). Непременную проработку о «братской помощи афганскому народу» провели политработники. Ближе пришлось познакомиться и с наваленными всюду «средствами поражения» — мощными бомбами, которые дома использовали от случая к случаю, чаще применяя для отработки бомбометания «игрушечные» практические П-50-75. Боевого опыта все же никто не имел и, как вспоминал штурман Су-24 В.А. Бейфус, «все стало ясно, кроме одного — как оно будет на самом деле».

Для использования ударного кулака, сосредоточенного на советских аэродромах, требовалась особо тщательная подготовка разведанных, для чего накануне операции 263-ю разведывательную эскадрилью ВВС 40-й армии спешно перевооружили современными Су-17МЗР. Совместно с Ан-30 они отсняли районы будущих боевых действий, дав изобилие материала о плановых целях. Установив положение объектов, определяли их точные координаты. Дальнейшее уже было делом техники — стоявшая на Су-24 ПНС «Пума» могла автоматически вывести самолет по заданному маршруту и обрушить на цель бомбы.

Операция началась на рассвете 19 апреля массированным бомбардировочным ударом пяти полков, длившемся два часа. Такого

Афганистан еще не видел: на Панджшерскую долину шириной 12 км и протяженностью около 70 км, волна за волной накатывались подходявшие с севера самолеты. Не все складывалось по плану — пустить в ход авиацию 40-й армии пару дней не давала погода, но на обзорных экранах баграмской авиабазы и без того рябило от меток. Из Кокайды поднялись все тридцать Су-24. Машины 1-й эскадрильи несли по четыре «пятисотки», а 2-й и 3-й — по двенадцать ФАБ-250 (такой вариант вооружения сохранялся и в последующих вылетах). Все задания выполнялись с двумя ПТБ-3000. Экипажи работали с высоты 6000 м по площадям, накрывая бомбовым «ковром» оборонительные рубежи в районах Обдарах, Тавах, Чимальварда, Хисарак и Гуват, а то и просто подозрительные в тактическом плане места — горные узости, пещерные города и древние крепости, где могли разместиться вражеские подразделения. Разрывы бомб сменил артналет, за время которого самолеты успели подготовить к повторному вылету (весь полет к месту работы для Су-24 занимал менее получаса). Все время, пока авиация находилась в воздухе, связь с базой координировал с борта Ан-26РТ прикомандированный из штаба ВВС САВО главный штурман полковник Н.В. Косицын. Контролируя ход операции, он отслеживал резуль-

таты бомбометания, докладывая группе руководства в Кабул и Ташкент. Такой же группой на цели в 6 часов утра вылетели Су-24 из Ханабада. Один бомбардировщик из 143-го бап в этом и других вылетах играл роль запасного, оставаясь на аэродроме и обеспечивая 100%-ную готовность на случай выхода из строя какой-либо машины. Две эскадрильи, ввиду удаленности Ханабадского аэродрома от цели, несли уменьшенную боевую нагрузку — по восемь ФАБ-250, самолеты третьей снаряжались таким же числом ФАБ-500. В боевых порядках выдерживался 30-секундный интервал между бомбардировщиками, результаты бомбометания фиксировались бортовым АФА-39 каждым экипажем.

После нового бомбового удара в долине были высажены вертолетные десанты, а следом за ними в Панджшер вошли войска. Серьезного сопротивления они не встретили, но в целях минимизации потерь бомбежки продолжались. Использование Су-24 было не особенно интенсивным: эскадрилья 149-го БАП совершила около 10 групповых вылетов, а 143-го БАП — 8, работая звеньями, восьмерками и поэскадрильно по разным целям. Перед вылетом летчики сдавали все документы, партбилеты и даже мелочь из карманов, получая по две «лимонки», па-

ру пистолетов (Макарова и Стечкина) и сигнальные ракеты. В летных книжках задания записывались как выполненные по курсу боевой подготовки. Причины такой скрытности оставались непонятными, но за этим ревностно следили особысты, и один штурман, дерзнувший записать себе боевой вылет, подвергся страшному разносу.

Особых успехов отмечено не было — войска больше нуждались в непосредственной авиаподдержке силами вертолетчиков и штурмовиков, хорошо знавших местность и взаимодействующих с авианаводчиками, нежели в накрытии целого района бомбовым дождем. Су-24 готовился для другой войны над относительно «ровной» Европой и здесь не мог реализовать свои возможности по маловысотному прорыву ПВО и внезапному удару с использованием всего спектра средств поражения, в первую очередь управляемых ракет и корректируемых авиабомб. Самостоятельному поиску целей с помощью РЛС переднего обзора (РПО) «Орион-А», способной обнаруживать даже малоразмерные цели (типа танка) препятствовала радиолокационная неконтрастность здешних объектов, из-за чего выделить их в хаосе камней и скал не могла и электронная оптика визира «Чайка-1». Изрядные проблемы доставляло и применение ПНС над горами, а малозамет-



На самолете могли сочетаться бомбы разного калибра — от 250 до 1500 кг

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Подготовка взрывателей для авиабомб. Рядом бомбы в бомботаре



ОФАБ-250-270 на подготовительном мостике, использовавшемся для быстрой погрузки на тележки

ный полет с огибанием рельефа — одно из важнейших достоинств «двадцать четверок» — и вовсе не представлялся возможным из-за хребтов и ущелий.

Для облегчения выхода на цель в Баграме оборудовали мачты с уголковыми отражателями, использовавшие бортовыми РПО для коррекции на маршруте.

Эффективность ударов оставалась невысокой: если прямое попадание «пятисотки» разваливало дувал, то даже после близких разрывов толстые глинобитные стены с высоты выглядели нетронутыми. Помимо фугасок, несколько раз применялись ОДАБ-500П (поначалу вызывавшие опасения из-за непривычного «хлюпанья» жидкого со-

держимого внутри), но и они не дали должных результатов из-за той же невысокой точности. Улучшить результативность решили переходом на бомбометание с пикирования, хотя и были опасения насчет схода «гроздей» подвесок и поведения перегруженного самолета на выводе, если бомбы не сойдут. Командир 149-го полка со штурманом п/п-ком Ковалевым на близлежащем полигоне Шурчик отработали такой способ бомбометания применявшихся вариантов, дав «добро» остальным экипажам. При атаках по целям выдерживался угол пикирования 20-30° и интервал в звеньях увеличенный до 1 минуты с тем, чтобы после ввода в пикирование первой пары следующая «распускалась», несколько отставая для свободы маневра и следом ныряла на цель. В пикировании Су-24 теряли пару тысяч метров, иногда встречая зенитное противодействие. Никогда не виденные дымные облачка неподалеку для некоторых оставались непонятными, но летчики подгадливей брали ручку на себя столь интенсивно, что выскакивали на 9000 — 10000 м, презрев боевой порядок.



Летчик и штурман занимают рабочие места в кабине Су-24М



Су-24 с полной загрузкой из 18 ОФАБ-250-270

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане

В другом случае уже выходившая на боевой курс группа с ходу «воткнулась» в плотный облачный фронт, стеной стоявший на пути. До цели оставались минуты, строй распускать было невозможно, и летчики испытали неприятные минуты, пытаясь высмотреть соседей в сплошной мгле, где и концов крыльев не было видно. Сразу после сброса самолеты отваливали кто куда, крутым набором высоты избегая столкновений. За ведущим Бокачем удержался только один экипаж, остальные выходили к Кокайдам с разных направлений и высот, не обошлось без происшествий.

На аэродроме бомбардировщики тут же заправлялись и снаряжались бомбами к повторному вылету. Каждый знал свое дело, и в 143-м бап однажды подготовка всего

полка была выполнена рекордно быстро — за 34 минуты (в несколько раз быстрее нормативов). Бомбы подтаскивали все, кто мог, и штурману одного из экипажей капитану Мецкеру откатившейся чушкой сломало ногу. Травму он быстро залечил и, вернувшись из госпиталя, сделал еще несколько вылетов.

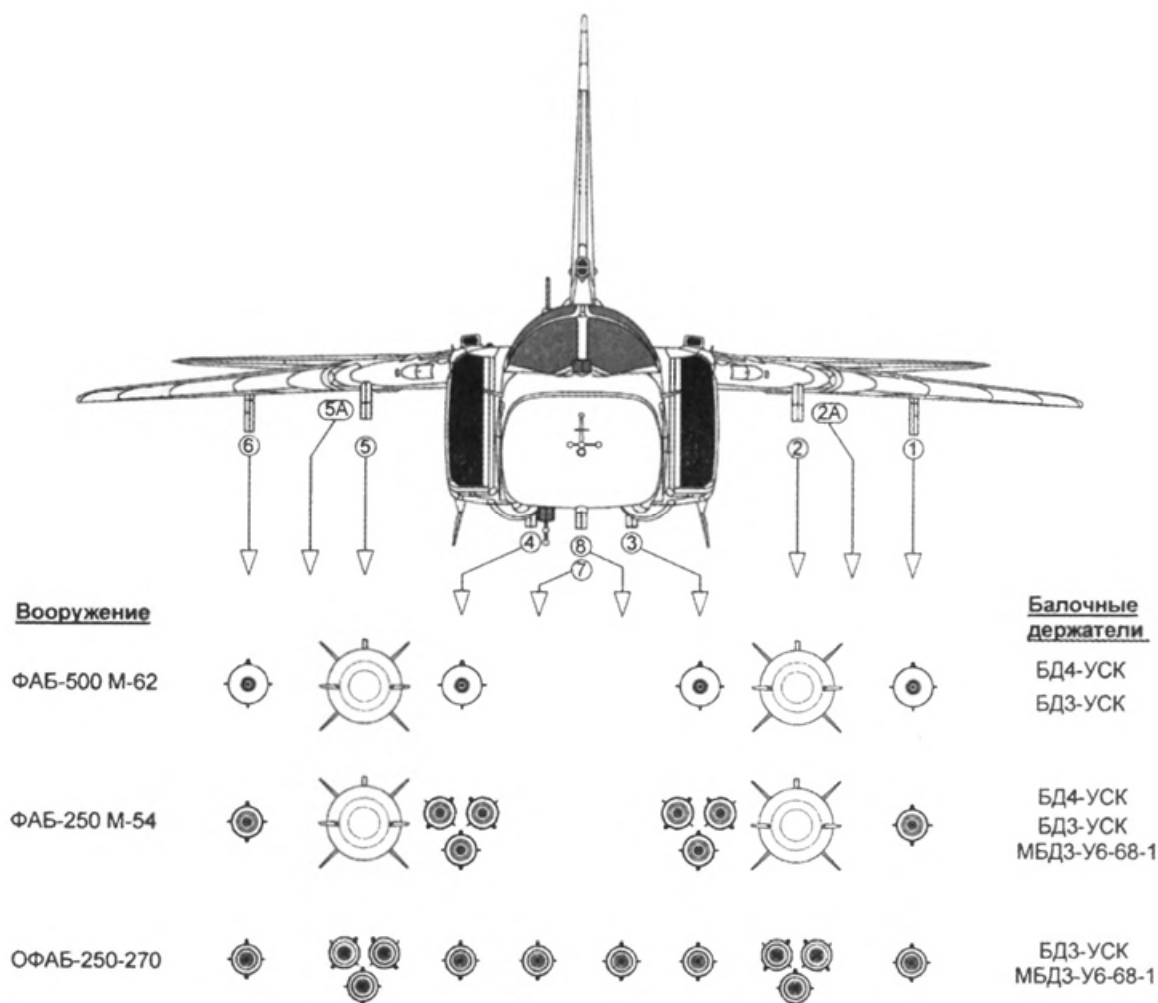
Серьезных поломок и происшествий на Су-24 не было, за исключением фонарного столба, снесенного в Ханабаде крылом рулившего на взлет самолета (впрочем, взлету это не помешало), и случая с невыработкой ПТБ, которые пришлось аварийно сбросить вместе с бомбами. В остальном трехмесячная «командировка» сопровождалась изрядной скукой: вылеты были нечастыми, и экипажи по 10 — 15 дней томились в казарме,



Подготовка к вылету Су-24М



Су-24 с подвеской фугасных бомб ОФАБ-250М62



Варианты боевого снаряжения Су-24 в ходе Панджшерской операции. 1984 г.

где заняться в полуденную жару было нечем, а отлучаться запрещалось.

Впрочем, эффективной работе бомбардировщиков препятствовало и одно вполне объективное обстоятельство: несмотря на газетные реляции о «победном марше», побеждать оказалось некого. Еще за несколько недель до начала операции, Масуд, не зря прозванный «Счастливым», через своих информаторов в Кабуле получил ее планы и карты. Боевые отряды и значительная часть населения были выведены за пределы Панджшера (как потом сообщала агентура, к кишлакам подавались целые колонны автобусов) и рассредоточены в «зеленке» Чарикара, Андараба, Ниджараба и Феранга, а также укрыты в соседних ущельях. Рапорт маршала Соколова в Москву о том, что «в ходе боевых действий в Панджшерской и Андарабахской долинах... противнику нанесено серьезное поражение», оказался поспешным. Слабость сопротивления, заста-

вившая считать Ахмад Шаха разгромленным, объяснялась немногочисленностью оставшихся местных формирований и отрядов самообороны. Уже к концу лета, с отходом советских войск, «народная власть» откатилась на исходные позиции.

После не слишком впечатляющего дебюта Су-24 к середине июля 1984 года вернулись на свои базы и в течение нескольких лет не появлялись над ДРА. Несмотря на прилагаемые усилия, просвета в войне не виделось: противник набирал силу, а контролируемая «народной властью» территория сокращалась с каждым годом. К 1987 году на 85% территории Афганистана хозяйничали моджахеда, а Кабул, по признанию самого Наджиба, контролировал только один кишлак из четырех.

С принятием решения на выход из ставшей безнадежной войны, роль авиации только возросла. Ей во многом предстояло заменить действия наземных войск, систе-

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Подготовленные к подвеске ФАБ-500ТС

матическими ударами сдерживая противника и сберегая жизни солдат и офицеров. К этому времени достойных целей для авиации стало больше чем достаточно — набравшая силу оппозиция опиралась на крупные базовые районы, располагая обустроенными складами и мастерскими, укрепленными пунктами, убежищами и разветвленными системами огневых позиций, прикрывавшими контролируемые зоны.

Деятельность ВВС все больше сводилась к ежедневным бомбовым ударам по плановым целям, где разведка указывала на активность противника. Помимо баз и лагерей, таковыми были места ночевки и дневки, разгрузки караванов, а также сами караванные тропы. Большинство такого рода объектов были недостижимы для артиллерии и находились в плановых таблицах на протяжении многих дней как с целью сдерживания действий оппозиции, так и с целью «беспокойства» противника, будучи средством хоть как-то отвечать на его вылазки. Вместе с тем, в безлюдных горах моджахедам делать было нечего, и обычно под авиаудары попадали селения, дававшие приют «воинам аллаха» и превратившиеся, на военном языке, в «места сосредоточения живой силы противника».

Как оценивал работу этого периода замкомандира Кокайдинского полка подполковник Юрий Рудаков, «боевые вылеты но-

сили характер постоянного воздействия — больше для того, чтобы держать духов в черном теле, чем для решения каких-либо конкретных тактических или оперативных задач» (американцы во Вьетнаме с еще большей откровенностью именовали такой стиль «тактикой устрашения»).

Другим фактором, определявшим тактику ВВС, становился рост числа зенитных средств и качественное изменение ПВО, насыщавшейся, помимо крупнокалиберных пулеметов, ЗГУ и швейцарскими 20-мм «Эрликонами». По данным агентуры, к началу 1987 года Ахмад Шах Масуд располагал даже малогабаритными радиолокационными станциями орудийной наводки для стрельбы в ночных условиях и облачности.

ГРУ Генштаба докладывало о поступлении в душманские отряды в 1987 году уже 600 ПЗРК типа «Стингер» (!), подтверждением чего стал захват среди трофеев только за первое полугодие 102 ракет.

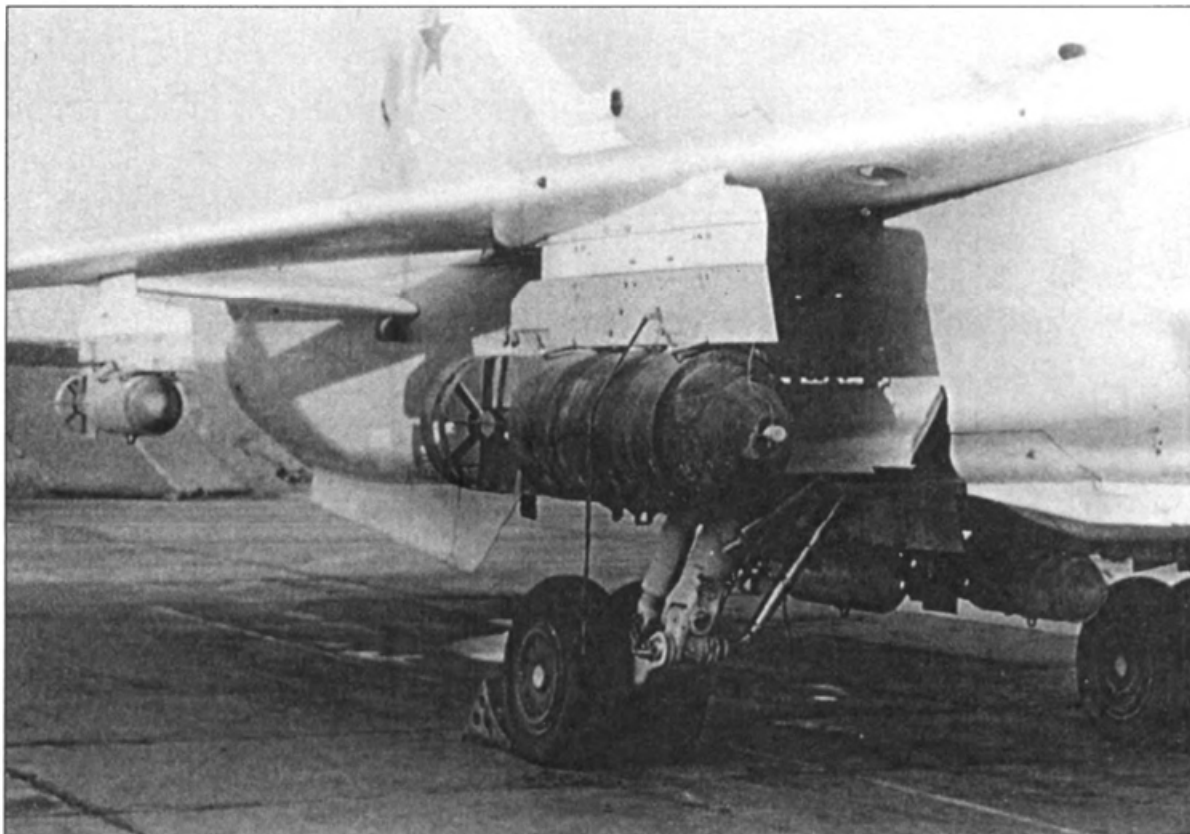
Наиболее радикальной ответной мерой, помимо тактических приемов и конструктивных средств, оказался уход авиации на большие высоты. Появлявшиеся повсюду «Стингеры» загоняли самолеты все выше и выше, и к 1988 году над местом удара запрещалось снижаться менее чем до 4500 м, а заход в атаку строить предписывалось с 7500 — 8000 м. С уходом на высоту точ-

ность бомбометания, особенно с горизонтального полета, превратилась в достаточно условную величину. Речь уже не шла об уничтожении точечных целей — отмечались случаи, когда летчики «мазали» даже по кишлакам. Должная эффективность работы могла быть достигнута только наращиванием бомбового тоннажа, массированным давлением с воздуха.

Расход боеприпасов и количество вылетов для подобного воздействия требовались нешуточные. «Пропустить» их через перегруженные аэродромы 40-й армии не представлялось возможным, с них к лету 1988 года работали 164 советских самолета и 331 вертолет, а летчики уходили на задания по пять-шесть раз в день, имея предельную нагрузку на экипажи.



Су-24М крутым виражом ложится на боевой курс



Под крылом — ФАБ-1500М46 и ОФАБ-250М62, под фюзеляжем — ФАБ-250М62

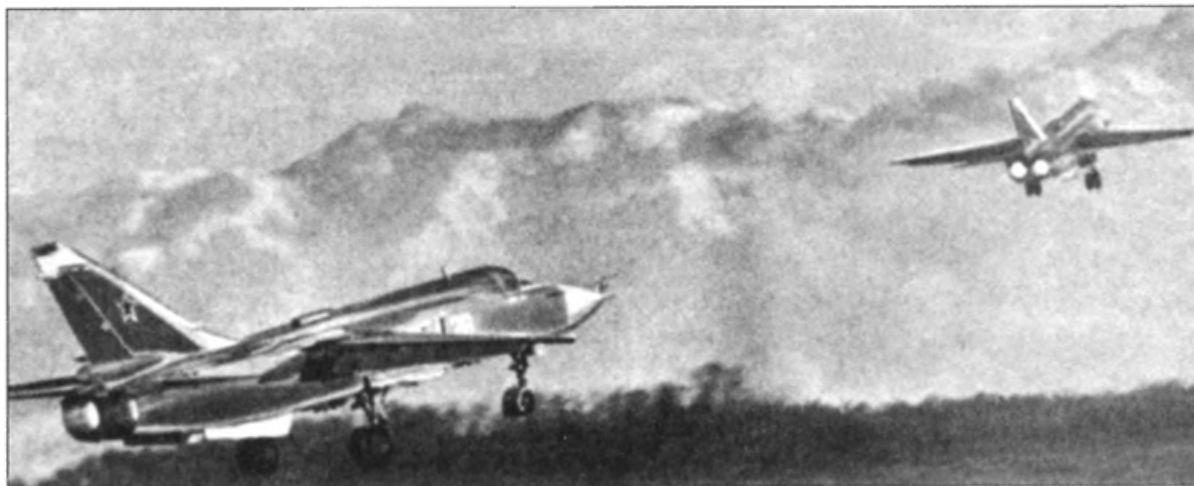
Бомбардировщики Су-24 в Афганистане

Положение обострилось с началом вывода войск, уже на первом этапе которого к августу 1988 года был оставлен Кандагар с его базовым аэродромом. За каждую тонну керосина и боеприпасов приходилось платить кровью, проталкивая колонны через душманские засады, или расходовать практически столько же горючего, доставляя по воздуху. Работа с приграничных аэродромов позволяла избежать этого «бутылочного горлышка», поскольку к каждому из них подходила железнодорожная ветка, а неподалеку находились окружные склады с ты-

сячами тонн «гостинцев». К тому же северные районы ДРА регулярно обрабатывали МиГ-21 и Су-17 местных авиаполков (115-го гиап, а также 136-го и 156-го апиб), действовавшие с аэродромов ТуркВО. Однако наиболее напряженная обстановка сложилась в центральных и восточных провинциях, куда они не могли дотянуться. Единственным выходом виделось вновь привлечение бомбардировщиков: по штурманскому расчету Су-24 с 3 — 4 т бомб мог сходить к самым удаленным целям, вплоть до пакистанской границы.



Рядом с самолетом лежат толстостенные ФАБ-500ТС



Взлетают Су-24 из 143-го бап



Осколочно-фугасные ОФAB-250-270 на крыльевых и подфюзеляжных подвесках

К этому времени эти машины уже имелись, что называется, под рукой на аэродроме Карши (Ханабад) в 150 км от границы. В соответствии с принятой стратегией усиления южного направления, здешний 735-й иап ПВО еще весной 1981 года был преобразован в полк иба, а через три года, сохранив номер, стал бомбардировочным в составе 34-й Чирчикской адиб ТуркВО. Еще будучи истребительным, полк принимал участие в афганских событиях, однако оно было эпизодическим и ограничивалось сопро-

вождением самолетов ВТА при переброске войск. Теперь же Карши предстояло стать базой для боевой работы фронтовых бомбардировщиков. (Для командования было очевидно, что для выполнения поставленной задачи потребуются привлечение не одного полка.)

735-й бап, как и его соседи из Николаевки, имел далеко не новые Су-24. Экипажи получали машины из лидерных авиачастей «переднего края» — западных округов, переходивших на более современные Су-24М



Предполетная подготовка Су-24

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Экипаж в кабине Су-24

и списывавшие «поношенную» технику во вторую линию. Всего полк располагал 31 бомбардировщиком, две эскадрильи которых («олени» 18, 19, 25 и 26-й серий) были получены из Брандта (ГСВГ) и Староконстантинова (ПрикВО), третью же и вовсе набирали «с миру по нитке». По иронии судьбы, именно «тыловым» полкам и удалось опробовать свои Су-24 в бою...

К лету 1988 года еще не все экипажи прошли в полном объеме переучивание, но ждать не приходилось. Для ускорения процесса в июле полк пополнили звеном опытных летчиков из ГСВГ, до тонкостей освоивших все виды боевого применения, а учебные полеты организовали в две смены. Полку предстояло работать «бомбардировочным» стилем, с безопасных больших высот и горизонтального полета, что определялось характером площадных целей и возможностями самолета. Су-24 позволял осуществлять навигационное бомбометание в программном режиме, выходя к цели и сбрасывая бомбы либо по выходу «на точку», либо с прицеливанием, выполняемым оператором.

Достаточную точность выхода на удаленные объекты обеспечивало бортовое оборудование ПНС, включавшее радионавигационную и автономную инерциальную системы, сопряженные с БЦВМ «Орбита-10», вы-

водившие бомбардировщики в назначенное место с отклонением лишь в несколько сотен метров. Это избавляло экипажи от проблем с ориентировкой над монотонной серо-желтой пустыней и каменистым хаосом хребтов и ущелий, над которым господствовали «сдувавшие» самолет струйные течения. Помимо этого, навигационный комплекс Су-24 обеспечивал точное самолетовождение и прицельное бомбометание ночью и в плотной облачности (обычной для этого времени года), в то время как ночная работа для остальных типов машин всю афганскую кампанию оставалась почти неразрешимой проблемой, то и дело запрещавшейся из-за малой результативности и повышенного риска.

Безопасные эшелоны определили исходя из возможностей вражеской ПВО: «Стингер» обладал досягаемостью до 3500 м, а вершины, на которые могли забраться зенитчики-«альпинисты», возвышались до 2500 — 3000 м, таким образом летать следовало не ниже 7000 м. Однако нормативная высота работы бортового вычислителя «Орбита» ограничивалась лишь 5000 м. Подняв «потолок», функционирование «Орбиты» проверили на полигоне проходами на 7000 м с реальным бомбометанием. Аппаратура работала надежно и точность попаданий в «кресты» удовлетворила всех.

Ночью 25 октября в боевой вылет ушло первое звено, ведомое летчиком-инспектором службы боевой подготовки 73-й ВА полковником Богданом и замкомандиром полка подполковником В. Ламзиным. Их цель была дальней — горные тропы у осажденного моджахедами Кандагара. Ламзин со штурманом майором С. Воскобойниковым и далее чаще всего водили группы на удар, нередко их возглавлял командир полка полковник С.В. Яншин. Помимо обычной проверки систем, заправки и подвески бомб, подготовка Су-24 включала и программное обеспечение полета: полученные от штаба ВВС ТуркВО разведданные с указанием положения целей переводили из прямоугольной сетки координат в геодезическую, вводя их в «память» ПНС. Подготовка летных карт сводилась к изучению места удара и прокладки прямой — кратчайшего маршрута туда и обратно. При этом на постановке задачи, производившейся перед самым вылетом, летчикам не доводили характер целей, и лишь по району на карте да подвешенным боеприпасам можно было догадаться, что за объект «вычислила» разведка: РБК шли по стоянкам отрядов оппозиции и местам разгрузки караванов, БетАБы —

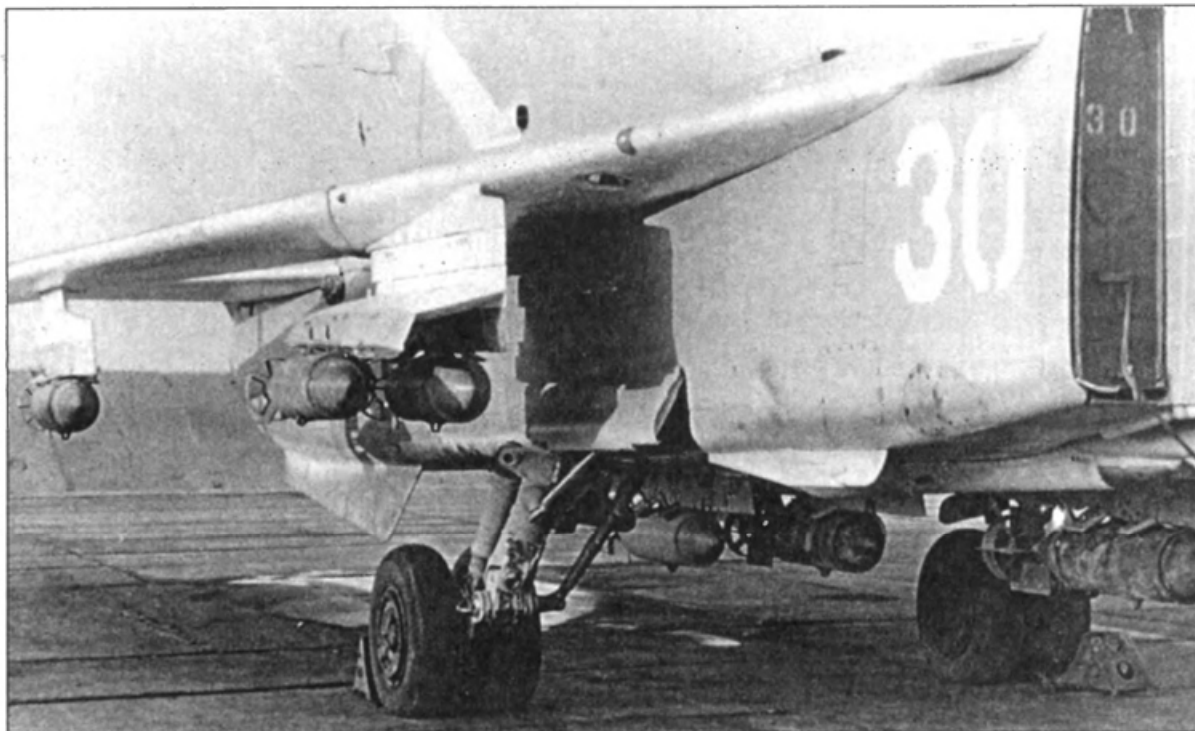
по укрытиям, пещерам и складам, а обычные фугаски по всему подряд, от враждебных кишлаков до площадного засыпания гор и ущелий. Мало что удавалось рассмотреть и с воздуха — весь первый месяц вылеты планировались с наступлением сумерек, и работа шла ночью и обычном для этого времени года облачном «сложняке».

Взлетая с 40-секундными интервалами, бомбардировщики догоном пристраивались к ведущему, и по докладу замыкающего всей «стаей» увеличивали скорость, выходя на маршрут. Место в колонне выдерживали с помощью РПО, поднимая его антенну на пару градусов для обзора воздушной обстановки и держась с 10 — 20-секундными «зазорами» от впереди идущего (сближаться теснее 2 — 3 км в темноте было рискованно). На индикаторе при этом передняя пара четко просматривалась на удалении 10 км, что позволяло контролировать направление полета на случай отказа автоматики. Радиопереговоры сводились к минимуму: замыкающий по взлету докладывал на УКВ о занятии своего места в строю, а ведущий сообщал кодом на КП о проходе поворотных точек маршрута и о возвращении («205» означало — «прошел ППМ», а «328» — «работу закон-



Летчики 735-г бап у «полуторка» ФАБ-1500М46. Карши, канун 1989 г.

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Подвеска десяти толстостенных бомб ФАБ-250ТС

чил»). На случай радиоперехвата цифровые сообщения время от времени менялись.

После первых вылетов четверками или несколькими звеньями, в ударах стали принимать участие все большие группы, вплоть до полного состава полка. Обычно они насчитывали 20 — 24 бомбардировщика обрабатывавших один объект или разделявшихся на 3 — 4 группы, по количеству близкорасположенных целей. Иногда полк поэскадрильно уходил в разных направлениях.

Усиливая бомбардировочную группировку, спустя несколько дней в Ханабад направили 24 Су-24 из Николаевки. Для летного состава этой части все произошло столь же внезапно, как и в 1984 году, не исключая и командира полка полковника В.Н. Бойко. Отлетав накануне учения и приземлившись около полуночи, люди разошлись было по домам, но тут же были подняты по тревоге. Спустя несколько минут в штабе экипажи узнали о предстоящей командировке. На отдых дали 8 часов, а уже утром 28 октября полк вылетел на помощь коллегам. Самолеты перелетали в Ханабад готовыми к немедленной работе, неся первый боекомплект из шести ФАБ-250 и двух ПТБ-3000. Позднее к ним присоединилось еще одно звено.

После двухдневной подготовки, изучив карты и разведдонесения, 31 октября николаевская группа ушла на боевое задание без

всяких ознакомительных полетов. Целью был город Майданшахр, лежавший за хребтом у Кабула. По данным разведки, покинутый жителями и опустевший населенный пункт использовался душманами как базовый лагерь. Позднее места ударов переместились к горным районам у Кабула, Баграма и к Чарикарской «зеленке», где отмечались стоянки кочующих банд и пусковые установки обстреливавших города ракет. На пределе досягаемости Су-24 ходили за Кандагар и Желалабад, громить позиции осаждавших города отрядов оппозиции. Любопытным оказалось, что на маршруте то и дело приходилось проходить над еще одним Ханабадом — одноименным афганским городом, лежавшим практически на том же расстоянии по другую сторону границы.

2 ноября экипажи 149-го бап отработали налет с «подскоком» через Кокайды, приземлившись там с шестью «пятисотками» и ПТБ для дозаправки. Однако в дальнейшем такой вариант повторили лишь один раз по той причине, что посадка загруженного Су-24 была не из легких, да и сама авиабаза, верно служившая всю войну передовым аэродромом, была к этому времени переполнена выводимыми войсками. Побывать там снова николаевским бомбардировщикам пришлось уже в аварийной ситуации: возвращавшиеся из-под Кандагара са-

молеты выработали топливо и спешили обратно, когда садившаяся первой машина майора Маховского «разулась» на пробеге и барабаны колес загорелись прямо на полосе. Пока его тушили и оттаскивали остальным 11 «сушкам» дали команду идти на запасной аэродром и они одна за другой с практически сухими баками «посыпались» на ночные Кокайды. В результате летчикам пришлось там самим заправлять и готовить самолеты. В хлопотах прошла ночь, и в эту смену второго вылета уже не стали выполнять. В суете не успели подобрать тормозные парашюты и один из них тут же «за-

глотал» руливший Ил-76. Транспортник встал на прикол для замены двигателя, разразился скандал и отношения с местным начальством оказались испорченными.

Обеспечивая необходимый темп боевой работы (два-три вылета за смену на самолет), подготовили сменных летчиков и штурманов, занимавших места в кабинах после вылета, а техники работали на аэродромах безвылазно, наладив подготовку машин бригадами, сменявшимися через сутки. Работа на стоянках кипела всю ночь: самолеты обоих полков обычно уходили на одну цель, после чего переключались на новую.

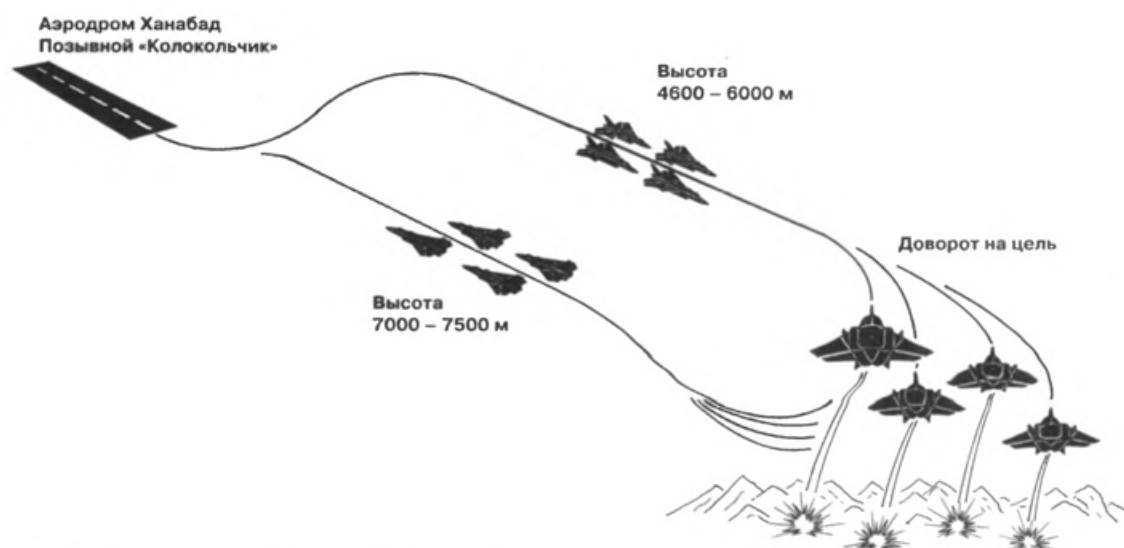


Зажженные на самолете фары служат для отпугивания птиц на взлете и посадке



Су-24М с подвеской «малого калибра» – бомбы ОФАБ-100М

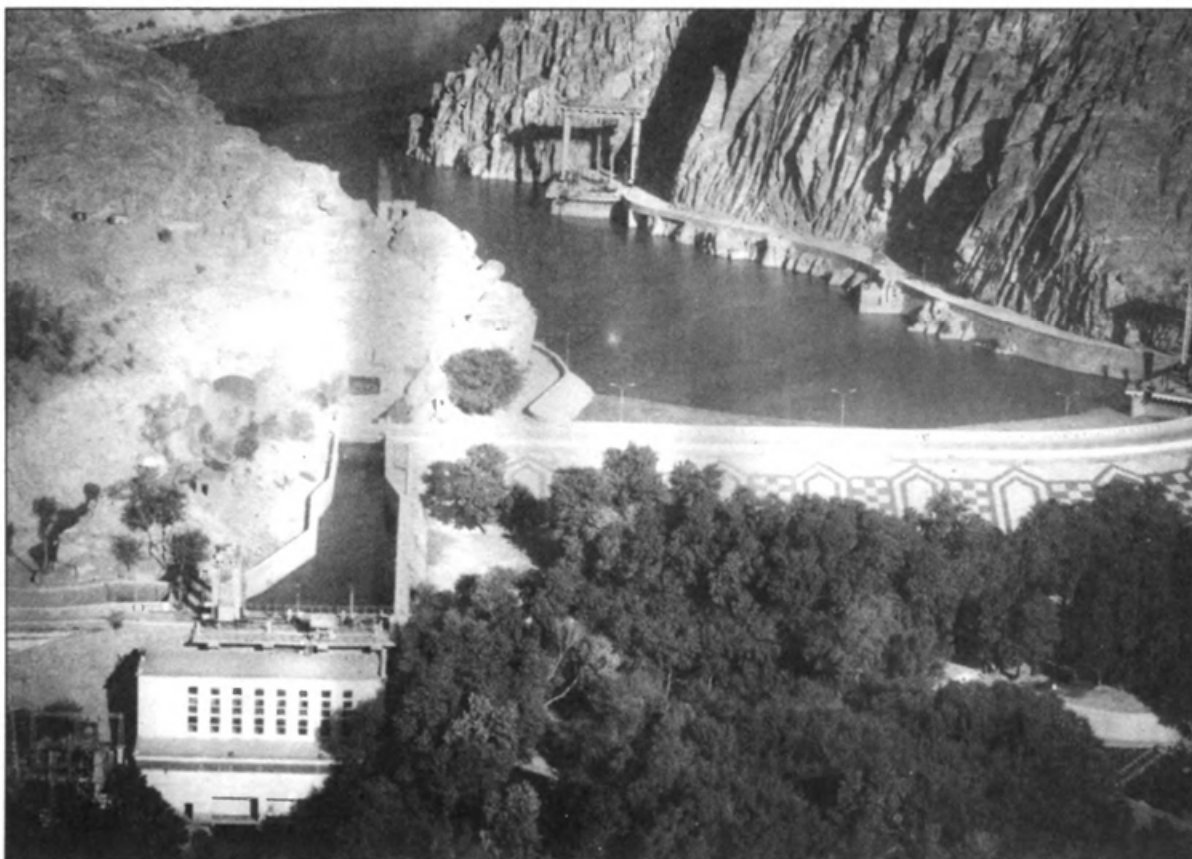
Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



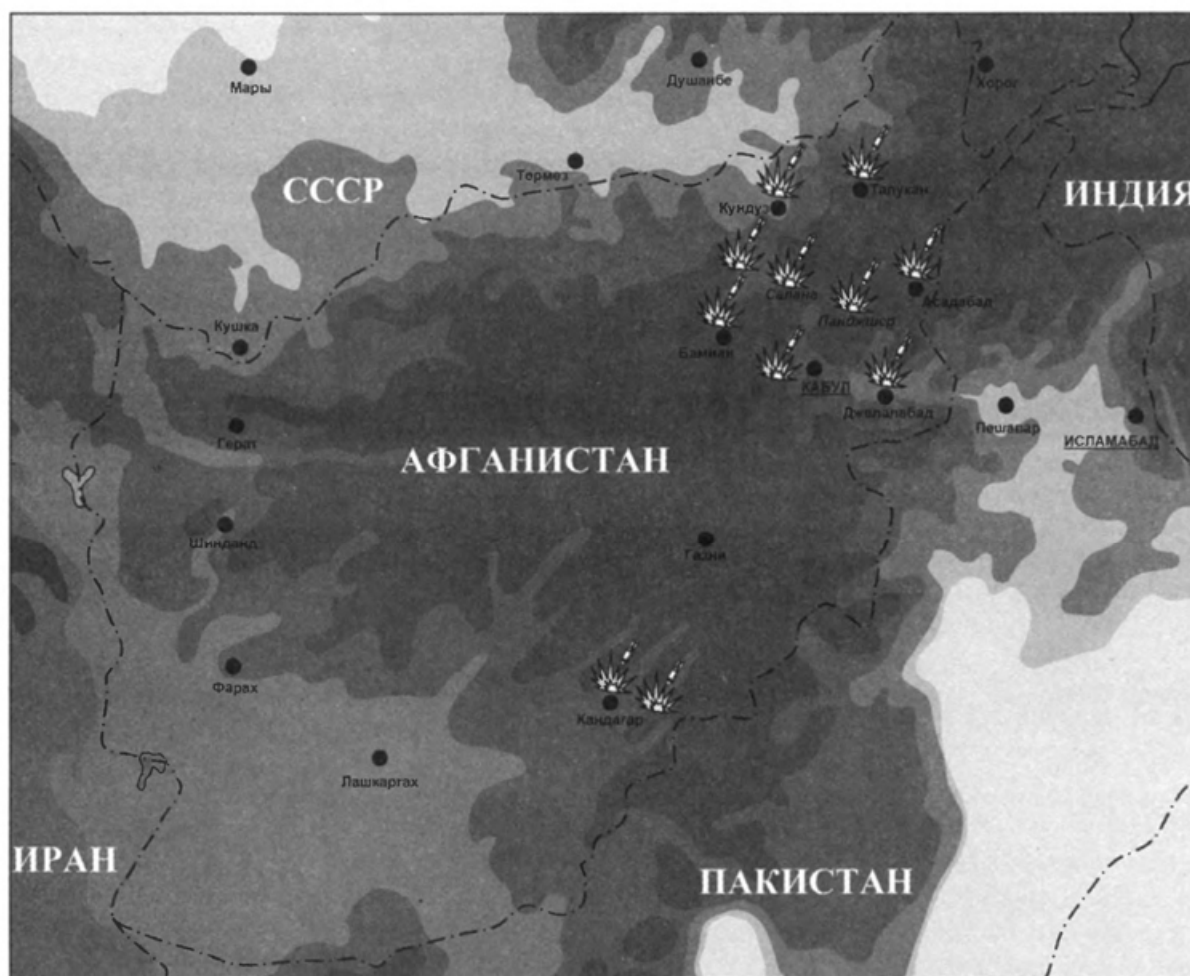
Построение боевых порядков Су-24 на маршруте

Реже выполнялась звеньевая или эскадрильная «обработка» сразу нескольких объектов. Группы уходили с интервалом в час между взлетами ведущих, чтобы не «запрудить» аэродром при возвращении. Этот «зазор» позволял оружейникам и заправщикам встретить вернувшуюся группу, подготовить ее к повторному вылету и тут же принимать самолеты следующей.

Время от времени выпадали «разгрузочные дни», когда полки работали поочередно через сутки. Работа велась в круглосуточном режиме, без праздников и выходных, лишь пару раз по погоде да под Новый год случились «просветы». «Красным днем календаря» предполагалось 7 ноября и, в предвкушении праздника, экипажи отправились в баню. Отдых уже был в самом разгаре,



Плотина Суруби, служившая надежным ориентиром на маршруте



Основные цели бомбометания в октябре 1988 г. – феврале 1989 г.

внезапно (как всегда неожиданно) пришла команда на вылет. К самолетам добрались все, радостные и покрасневшие (хотя многие помыться и не успели). В том, что «успели отпраздновать», командиру признался весь строй, но и готовность лететь была такой же единодушной. В кабинах отдышались кислородом и «праздничный» вылет прошел без замечаний.

Цели почти всегда были рассредоточены и в накопители «зашивались» несколько точек в районе бомбометания с разном в 300 – 1000 м или с отличием в угловые минуты координат на разных машинах. Выйдя в назначенный район в ночной тьме, штурман с помощью РПО сверялся с загодя нарисованной на кальке «картинкой» радиолокационного изображения местности и отыскивал приметные засветки на индикаторе – контрастный изгиб реки, мост или гору. При дальних рейдах, где за счет расстояния накапливались погрешности навигационной системы и вычислителя, положение корректировали по характерному ори-

ентиру. Точками отсчета обычно становились заметные издали плотина ГЭС Наглу и озеро Суруби, лежащие к востоку от Кабула, плотина Дарунта под Джелалабадом, откуда расстояние до большинства целей оставалось небольшим и бомбить можно было даже без дополнительного прицеливания, автономно по счислению, дававшему точность 300 – 400 м. На местности, лишенной радиолокационных «примет», коррекцию вводили с помощью РСБН по радиомаякам аэродромов Кабула и Баграма.

В дело шли бомбы трех основных калибров: 250, 500 и 1500 кг различных типов и моделей, подвешивавшиеся в самых разных вариантах, насколько позволяла боевая нагрузка зависящая от дальности и потребного запаса керосина. При работе по северным районам «ближнего круга», лежавшим на расстоянии 400 – 450 км от аэродрома базирования (Файзабад, Кундуз и Талукан), обходились без ПТБ и брали пару ФАБ-1500 на центропланские узлы и до шести 250-кг бомб на остальные точки подвески, причем



Группа объективного контроля снимает с самолета фотоаппарат АФА-39

в дело шло все, что имелось под рукой, лишь бы полностью загрузить держатели. В набор одновременно могли входить ФАБы, ОФАБы, БетаБы и толстостенные бомбы разных калибров, отличавшиеся по баллистическим характеристикам. Сброс всегда выполнялся за один заход, строя расчет для бомб наиболее крупного калибра, а остальные шли в догон с перелетом. На месте разрыва «полуторки», несшей 675 кг взрывчатки, вспыхивал настоящий вулкан с мощным грибом, на фоне которого взрывы «пятисоток» казались лишь облачками пыли. «Добавку» часто клали, выставляя взрыватели с замедлением на разное время, напоминавшими о себе взрывами то тут, то там в течение суток. Чтобы максимально использовать грузоподъемность машин, использовали центропланые двухпостовые держатели, с которыми Су-24 брал до восьми «пятисоток» и шестипостовые многозамковые держатели МБДЗ-У6-68, «загружаемые» 12 — 18 «четвертушками». Град бомб получался внушительным, ведь полк мог обрушить на цель сотню «пятисоток» или 200 — 250 ФАБ-250. В то же время увешанный МБД и «гроздьями» бомб самолет на высоте становился неустойчивым и буквально «ковылял», словно по булыжной мостовой. Даже после сброса бомб он вел себя не слишком приятно, цепляясь за воздух замками и упорами дюжины держателей.

Недостатком МБД была трудоемкость подвески большого числа боеприпасов и хлопотное переоборудование под другие варианты, требовавшее снимать увесистые балки, отстыковывать электроарматуру и менять их на универсальные держатели. По этой причине в 149-м полку МБД несли лишь десять самолетов.

Гораздо более предпочтительными были мощные ФАБ-1500. Их подвешивали иногда и по три штуки, ведь они в отличие от «кустов» бомб меньшего калибра создавали куда меньшее сопротивление. Сброс ФАБ-1500 выполнялся залпом, поскольку сброс «полуторок» по одной не предусмотрен системой вооружения, чтобы неравномерная подвеска не сказывалась на устойчивости. Большая часть заданий требовала использования подвюзеляжного ПТБ-2000, в дополнение к нему брали пару «полуторок» или 4-6 «пятисоток». Для работы по удаленным целям использовали два подкрыльевых ПТБ-3000, а бомбовая нагрузка сокращалась до одной ФАБ-1500 либо 2-4 ФАБ-500 или ФАБ-250.

Реже в дело шли РБК, главным образом полутонные с «шариками» ШОАБ-0,5 или мелкими осколочными бомбами калибров 2 и 10 кг, которые могли соседствовать с фугасками на самолетах группы и даже на одной машине. Обычно удар таким набором наносили по кишлакам в «зеленке» и целям на открытом месте. При этом первыми дости-

гавшие земли ФАБы сметали взрывами стены дувалов, а уцелевшую живую силу накрывала уже «мелочь». В частности, с помощью РБК в декабре обработали окрестности Джелалабада и Кабула, откуда обстреливали эти города, а также район Мангваля, где карты пестрели множеством точек, отмечавших душманские стоянки (в дневном вылете 24 декабря «шарики», сброшенные с самолетов 149-го БАП, вчистую выкосили под Мангвалем укрывавший душманов пальмовый лесок. Для более плотного «засева» РБК сбрасывались с высот порядка 4000 м, а взрыватель вышибного заряда выставляли с задержкой, чтобы РБК раскрывались в 1500 м над землей. Под самолетом в ночи рассыпался огромный искрящийся эллипс — каждая РБК-500 накрывала смертоносной иллюминацией зону порядка 400 × 600 м, иссекая все в труху сотнями тысяч стальных 5,5-мм шариков.

Сам самолет, нагруженный по максимуму, не очень-то любил полет на высоте свыше 7000 м, сопровождая его тряской и нороя сорваться при резких маневрах, из-за чего летчики поопытнее советовали новичкам «добавлять крен наклоном головы, а не ручкой, чтобы не посыпаться вниз». Избегая критических режимов, к цели шли на 4600 — 6000 м и, уже разгрузившись, «порожняком» выскакивали на рекомендуемые 7000

— 7500 м, одновременно отворачивая на обратный курс.

Суточный расход боеприпасов доходил до 250 т, и окружные склады бомбардировщики опустошили бы через несколько недель. Поэтому, пока этого не произошло, боеприпасы начали свозить со всего Союза, каждые 3 — 4 дня, разгружая на станции по эшелону. Помимо привычных бомб образца 1954 и 1962 гг., в ход шел и «лежалый товар» старых типов 30 — 40-х гг. Такие боеприпасы обладали недостаточной устойчивостью на траектории при бомбометании с больших высот и на высоких скоростях, однако для удара по площадям «хромающая» баллистика считалась вполне удовлетворительной. Среди старых бомб встречались и старые образцы с трехушковой подвеской, нестыкующейся с современными держателями. Впрочем, к этому времени любому оружейнику с афганским опытом был известен секрет избавления от лишнего ушка: у основания каленого стального узла делали пару насечек напильником, и лихо сбивали его ударом кувалды.

По площадным целям и вдоль ущелий, бомбы сбрасывали серией, задавая бортовой системой управления оружием интервалы и порядок схода с замков. Если же работать предстояло по компактному объекту или поперек горного распада, груз сбрасы-



Корректируемая бомба КАБ-500Л под фюзеляжем Су-24М

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Закрылки и предкрылки бомбардировщика выпущены в посадочное положение



«Пошла»! Бомбометание фугасными «полуторками»

вали залпом, целясь самостоятельно или по отделению бомб ведущего. В случае отказа оборудования на самолете лидера применялся «обратный» метод: цель отыскивал ведомый и с учетом интервала в строю давал команду ведущему. Бомбардировки по указаниям авианаводчиков наиболее результативные для авиации непосредственной поддержки, у Су-24 были единичными: трудно было обеспечить целеуказание для высотного бомбометания, а ночью наведение вообще не представлялось возможным. В большинстве удаленных мест, уже оставленных нашими войсками, указывать цели вообще было некому, и бомбардировщикам приходилось проводить «стратегию сдерживания» самостоятельно.

Один из рейдов по вызову 735-й БАП выполнил в конце ноября, когда была поставлена задача на удар по укрепрайону юго-восточнее Кандагара. Участвовавший в нем штурман капитан П.Н. Клеветенко так описывал произошедшее: «Подтянувшись к району, где уже крутили карусель Су-17 и Су-25, услышали гвалт в эфире и отчаянные призывы с земли долбить еще и еще, не то уйдут. В ответ — «не на ТЗ летаем!» Когда основной шум стих, запросил работу наш командир группы. Наводчик, услышав незнакомый позывной, насторожился: «Что еще за «аисты», когда тут «грачам» еще на целый

день работы?» Нас он не знал, да и от его указаний толку было мало — у пехоты ведь карты с прямоугольной сеткой, а нам нужны другие координаты. Бомбить пришлось самим. Когда ахнули первые «полуторки», наводчик взревел звонче пилорамы: «Вы чего там делаете?! Чего кидаете? Тут горы из-под задницы улетают!» Командир ему в ответ: «Кончай орать. Скажи, туда ли бросили, за мной группа». Тот, придя в себя, дал команду разгрузиться южнее на полкилометра. Потом поблагодарил за работу и напоследок дал отбой подходившим штурмовикам: «Шабаш, вам тут больше делать нечего».

При боевой работе у самого Пакистана, особенно под Желалабадом и Кандагаром, где приходилось накрывать перевалочные базы и караванные пути, самолеты проходили вдоль границы и после удара сразу отворачивали вглубь ДРА. Бомбя дорогу на Пешавар, где цели лежали в 3 — 5 км от «лен-точки», экипажи проходили над трассой до самой границы, из-за чего Су-24 случалось на вираже «чиркнуть по ней крылом». Угрозу пакистанских перехватов предупреждало звено МиГ-23 из Баграма, дежурившее вблизи, на 2000 — 3000 м выше бомбардировщиков. Иногда на самолетах пищала «Береза», однако тепловые ловушки в ответ не отстреливали, ведь фейерверк в ночном небе сразу выдаст бы группу.

В ответ на продолжавшиеся попытки «засечь» бомбардировщики был подготовлен ответный план. Ударную группу должен был сопровождать самолет с противорадиолока-



Летчики 143-го бап после выполнения задания

ционным вооружением, который бы зафиксировал место работы РЛС бортовым пеленгатором «Филин» и атаковал ее самонаводящимися ракетами Х-58. В конечном счете от ракетного удара отказались, сочтя чересчур вероятным попадание по РЛС и маякам афганских аэродромов в Хосте и Кандагаре. Весьма нежелательными были и дипломатические осложнения, которых не пришлось бы долго ждать, если атакованная цель оказалась бы на территории Пакистана.

Несмотря на скрытность ночных высотных вылетов, командование стало принимать дополнительные меры безопасности, программируя «кривой» выход в назначенную точку или отворот перед ней для бомбо-



Подготовленные к подвеске баки ПТБ-3000

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Су-24 на посадочной глиссаде

метания с неожиданного направления, обманывающий наблюдателей противника. Избегая засадных позиций ПВО на горных вершинах, возвращение строили по обходному маршруту и обязательно меняли курс при повторном ударе по той же цели.

На вертолеты ПСС при работе в дальних «углах» надежды не было, рассчитывать в аварийном случае приходилось на собственную удачу и запас патронов. В обязательный набор, помимо штатного ПМ с четырьмя обоймами, входили АКС-74У, четыре магазина к нему и по паре «лимонок» Ф-1 и гранат РГД-5. Автомат, как самое ценное, прятали на груди под подвесной системой парашюта, не доверяя НАЗу под сидением, а остальные запасы рассовывали по карманам. Носить их там было крайне неудобно, к тому же угловатое железо выпирало ото всюду, быстро рвало карманы и норовило вывалиться наружу. Получить специальные разгрузочные жилеты (боевые НАЗ-И) не удалось, их не хватало даже вертолетчикам в Афганистане, и в полках начали самостоятельно кроить «лифчики» с карманами под автоматные магазины и гранаты. У николаевцев «законодателем мод» выступил на-

чальник ПДС А. Соловьев, соорудивший легкую жилетку на лямках из старых чехлов и парашютных строп, а местных летчиков обшивали собственные жены.

В боевой работе Су-24 оказался вполне надежным самолетом, случаи отказа по планеру и двигателям АЛ-21Ф-3 были единичны и относились, в основном, к системам управления силовой установки, механизации и гидравлике. Один раз произошел помпаж двигателя на самолете замполита эскадрильи майора Рыбака. Вспышки в сопле заметил его ведомый, после чего Рыбаку пришлось выключить неисправный двигатель и аварийным способом, избавившись от подвесок, возвращаться домой. Су-24, тянувший на одном двигателе, снизился до рискованной высоты, но долетел благополучно. Неоднократно случались отказы выработки топлива из ПТБ, причем дефект оказался тем более неприятным, что кнопка аварийного сброса разом избавляла самолет от всех подвесок для уменьшения посадочной массы, а лишних баков не было. Поругивая «выдумавших самолет сионистов», в полках сохраняли дефицитные ПТБ, перекоммутацией электроармату-

ры отключая канал их сброса, чтобы с замков уходили только бомбы. Неизбежные отказы сложной электроники поначалу шли валом, в частности на каждом третьем-четвертом самолете не работала БЦВМ, но постепенно системы «прирабатывались» и неисправностей становилось все меньше. Из-за спешки при подготовке случались ошибки с программированием, а то и просто путали накопители при установке на самолеты. Однако южнее Баграма к этому времени наших войск уже практически не было, и «рекламаций» не приходило до тех пор, пока в начале декабря при бомбардировке горного района севернее Кабула взрывы прозвучали и в предместье города. Погибли наши десантники, и подозрение пало на 735-й БАП. Прилетевший разбираться в Карши генерал армии В.И.Вареников привез с собой осколки с сохранившейся резьбой и маркировкой. Но на аэродромных складах таких не оказалось, и обвинение сняли, списав произошедшее на душманскую диверсию.

Несмотря на отсутствие боевых повреждений и потерь, напряжение и усталость, помноженные на ночной образ жизни, дали свои результаты. Немалую роль в двух произошедших аварийных случаях сыграла

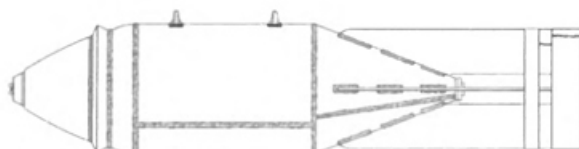
и погода. Готовясь к вылету сырой туманной ночью 13 декабря, николаевский экипаж в составе подполковника Б. Маркина и штурмана капитана А. Савельева вырулил на старт. В спешке летчики не заметили, что самолет так и покинул стоянку со сложенными консолями и убранной механизацией, а жесты стартового наряда, осматривавшего бомбардировщики перед взлетом, они не разглядели сквозь запотевшие стекла фонаря и морось.

Остановить их уже не успели — как только самолет перед ним оторвался от полосы, Су-24 пошел на взлет. Для рейда на Кандагар машина была заправлена «под пробку» и несла ФАБ-1500 и две ФАБ-500. Из-за такой нагрузки затянувшийся отрыв поначалу не показался подозрительным, но бомбардировщик не хотел взлетать и в конце бетонки. На скорости 350 км/ч Су-24 выскочил на грунт и, задрав нос, понесся дальше. Основные стойки шасси выдержали, и машина оторвалась только перед самым ближним приводом, снеся на нем антенны и столб ограждения. Обе «ноги» с висевшими на них лохмами колючей проволоки, нормально убрались и летчик свечой пошел вверх, задрав угол атаки до предельных 27°

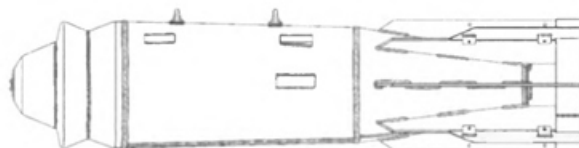


На земле крыло складывали в положении 72°, чтобы не повредить его о препятствия при рулении

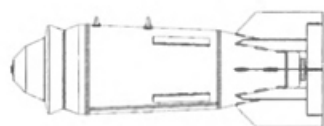
Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



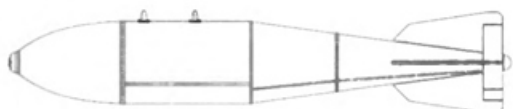
Фугасная авиационная бомба ФАБ-1500М-46



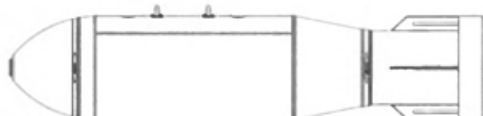
Фугасная авиационная бомба ФАБ-1500М-54



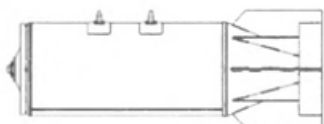
Фугасная авиационная бомба ФАБ-500М-54



Фугасная авиационная бомба ФАБ-500М-62



Объемно-детонирующая авиационная бомба ОДАБ-500П



Авиационная разовая бомбовая кассета РБК-500-375 АО-10

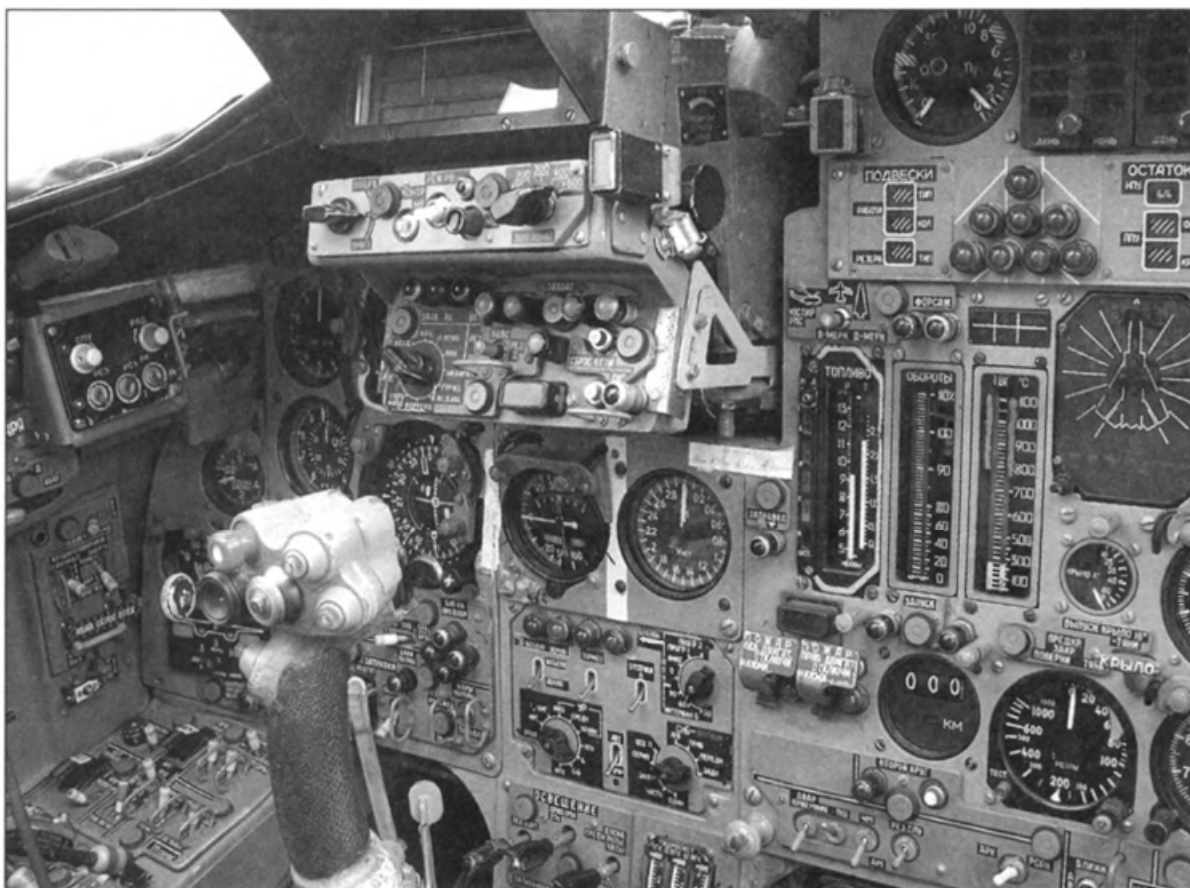
Боеприпасы, использовавшиеся в боевой работе Су-24

Самолет дошел до цели и, отбомбившись, вернулся обратно, хотя садиться пришлось тем же образом, без выпуска закрылков и предкрылков, блок управления которыми вырвало прошедшим по фюзеляжу столбом. Экипаж еще раз выручила прочность суховской конструкции и ровная поверхность пустыни (как говорили, «он мог бы бежать до самого Афгана»). Обошлось без оргвыводов.

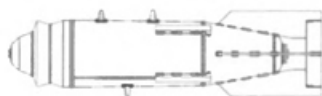
Победителей судить не стали, дав им три дня отдыха, после чего они снова подключились к летной работе. В конце той же недели, 20 декабря, другой случай завершился трагически. Молодой летчик 735-го БАП старший лейтенант В. Шостенко в паре со штурманом капитаном А. Черкасовым вылетел на ретрансляцию, обеспечивая связь с ударной группой. Когда бомбардировщики повернули домой, ретранслятор пошел на посадку. Дул поперечный ветер со скоростью до 15 м/с и летчик не стал выпускать тормозной парашют, чтобы машину не тянуло в сторону. Пилот поступил строго по инструкции и в его действиях впоследствии не отыскали ни малейших отклонений от наставлений. Однако Су-24 на пробеге снесло с полосы и выбросило на грунт, а там в подвернувшейся яме сломалась основная стойка, пробившая фюзеляж и баки. Шостенко успел выбраться из лежащего на земле самолета. Правую створку фонаря заклинило и, пока штурман освобождался от ремней и перелезал на место летчика, вокруг машины образовалась лужа керосина. Штурману пришлось прыгать в море огня. Подбежавшие шинелями сбили с него пла-



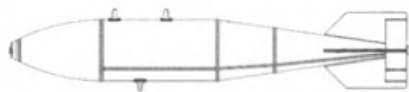
Доставка авиабомб на стоянку



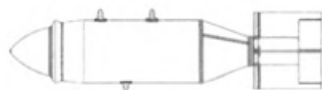
Рабочее место летчика Су-24М



Фугасная авиационная бомба ФАБ-250М-54



Фугасная авиационная бомба ФАБ-250М-62



Фугасная авиационная бомба ФАБ-250ТС



Осколочно-фугасная авиационная бомба ФАБ-250ТС

Боеприпасы, использовавшиеся в боевой работе Су-24

мя, но было уже поздно — той же ночью Андриан Черкасов умер в госпитале.

Со второй половины декабря значительное число вылетов стали выполнять по квадратам вдоль путей вывода войск, предупреждая вражеские вылазки и создавая «зоны безопасности» у дорог. Для повышения точности ударов, наносимых вблизи расположения своих войск, налеты все чаще производились днем, другой причиной этого было обеспечение более насыщенной и равномерной работы круглые сутки. Дневные бомбардировки занимали около четверти от общего объема и проводились теми же способами. Лишь иногда в нечастые ясные дни, использовалась электронная оптика телевизионного прицела «Чайка-1», дававшая на визире изображение с высоким уровнем разрешения.

Фотоконтроль результатов после каждого удара возлагался на разведчиков 87-го орап, базировавшегося здесь же, в Карши.

Время от времени, при дневных налетах на цели в знакомых районах, экипажи могли наблюдать последствия своих ударов: испещренную кратерами воронку «зеленку», расколотые скалы и провалы на месте гор-

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Бомбардировщик возвращается после боевого задания



Сброс ФАБ-1500М-46

ных карнизов с обрывавшимися в пропасть тропами, каменное крошево на дне ущелий, в котором терялись дороги. Многие селения вообще остались только на картах — на их месте виднелись только едва различимые пыльные руины. Под самолетами проплывала погубленная войной страна.

Даже продолжавшийся вывод войск пробуждал сомнения: что же это за дорога к миру, которая сопровождается валом бомбардировок? Противник для работавших «из-за речки» был лишь безликой точкой на карте, которой сплошь да рядом оказывались селения, окруженные садами и посевами, несколько не похожие на значащиеся в ориентировках «укрепрайоны». Люди начинали задаваться вопросами, и доходило до того, что представитель разведки вынужден был заверять экипажи, что подлежащие бомбежке кишлаки «брошены жителями и обезлюдели». Недовольны были многие, и некоторые стали уклоняться от вылетов, ссылаясь на здоровье и пренебрегая положенной «за боевой вылет» выплатой. Летчики оставались верны присяге, но пошатнулись устои, на которых держалась становившаяся уже «бывшей» страна. В репортажах известного

«афганского соловья» М. Лещинского теперь можно было услышать, что «бессмысленность войны была очевидна с самого начала», а лидеры оппозиции являются «интеллигентнейшими и мудрейшими людьми, глубоко почитаемыми в народе».

Понять, что целью внизу был тот самый народ, а «задания Родины» бесцельны — от этого становилось не по себе. В 149-м бап экипажи трижды отказывались летать на бомбежку, заявляя, что «за Родину готовы жизнь отдать, но в этом мутном деле участвовать не будут». Двоих летчиков удалось переубедить совместными усилиями командиров и особистов, но один отказался наотрез и был уволен из армии. Вопросы это не решило: многие в ходе вылетов просто сбрасывали бомбы мимо селений.

Последний раз на боевое задание экипажи 149-го бап отправились 11 января 1989 года, отработав по целям у Джелалабада. За весь период было выполнено около 140 полковых вылетов (в среднем по два в сутки на самолет) и сброшено 7500 т бомб.

Еще неделю николаевцы оставались в готовности, пока эстафету не принял сменивший их 143-й бап из Закавказья. К тому времени оба полка, несмотря на разделявшие их 3000 км, входили в одно соединение — 19-й смешанный авиакорпус оперативного подчинения ВГК со штабом в Нальчике, развернутый в декабре 1984 года на южном направлении.

В Копитнари поговаривали о предстоящей работе, считая, что «без нас-то там точно не обойдутся», но слухи подтвердились лишь в середине января, когда командир полка полковник В. Никулин объявил о скором перелете в Карши. Вся подготовка свелась к выдаче карт и прокладке перегоночного маршрута.

143-й полк располагал более современными Су-24М с модернизированной ПНС-24М «Тигр», увеличенной до 8000 кг полезной нагрузкой и расширенной номенклатурой подвешиваемых боеприпасов. В Карши отправили 26 самолетов, перелетевших несколькими группами, которые вели командир 1-й эскадрильи майор Моисеев, 2-й — подпол-



Подвеска под самолет бомбы КАБ-500 с лазерным наведением

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Перекур в ожидании команды на подвеску бомб. Оружейники сидят на ОДАБ-500П. Сзади РБК-500

ковник Дербан и 3-й — майор Мосолов. В боевых порядках летели только классные экипажи, молодых летчиков на подмену вместе с техсоставом перебросила ВТА. Перелет не обошелся без приключений: при промежуточной посадке в Кировабаде лидировавшему командиру полка случилось приложить свой самолет хвостом о бетон, стесав трубы аварийного слива топлива. На их замену потребовалось около суток, из-за чего только на другой день, 18 января, «грузинский» полк прибыл к месту назначения.

Уже на месте выдали оружие и переодели в камуфляж взамен «парадных» голубых комбинезонов. Подходящие размеры успели к тому времени разобрать, и «опоздавшим на войну» достались большей частью огромные куртки и костюмы, из-за чего летчики в обновках выглядели натуральными сиротами в жупанах с чужого плеча. Опыт прошедших лет мало чему научил снабженцев: дожидаться выдачи «лифчиков», ставших неременным атрибутом военной моды, не удалось, а сменявшиеся экипажи своими делиться не спешили, резонно считая, что «война еще не кончилась». У бывалых летчиков 143-го полка сохранились старень-

кие жилетки еще образца 1984 года, остальным же снова пришлось кроить их из подручных материалов или рассовывать магазины и гранаты за пазуху и по карманам.

Для ускорения ввода в строй занятия с ними провели задержавшиеся командир и начальник разведки 149-го бап, поделившиеся опытом полетов над горами, обеспечения работы ПНС, построения боевых порядков и особенностями мест предстоящей работы. В подготовке активно принимал участие и представитель разведотдела 73-й ВА, доставивший из Ташкента множество фотопланшетов целей, «портреты» наиболее часто обрабатывавшихся объектов в дневном и ночном (тепловом) изображениях, радиолокационные виды местности при подходе с разных курсов (в горах одно и то же место при взгляде с разных направлений меняется до неузнаваемости, различаясь словно лицо и затылок). Оперативность разведки заслуживала высочайшей оценки: уже через час после получения боевой задачи перед экипажами расстилались фотопланшеты, зачитывались сводки о деятельности оппозиции в этом районе за сутки, давалась характеристика средств ПВО и прочие детали.

Перспективы на случай аварийных ситуаций выглядели безрадостно: вертолеты ПСС оставались только в Кабуле, Баграме и Кундузе, да и там они сворачивали свою работу, готовясь к перелету в Союз. К концу января на предполетных указаниях прямо говорили: «В случае чего тяните к Пакистану и там прыгайте. Над Афганом вам надеяться не на кого, а оттуда потом сумеем выкупить или обменять».

В первый боевой вылет, состоявшийся днем 20 января, полк отправился в полном составе. Цели в районе Пули-Хумри располагались вдоль трассы, связывавшей Кабул с Хайратоном. Экипажи бомбили сквозь облака с высоты 6000 — 6600 м с коррекцией по РСДН. С наступлением сумерек удар ФАБ-1500 и ФАБ-500 повторили. В дальнейшем дневные и ночные вылеты чередовались примерно в равном соотношении, причем



Посадка Су-24М



Тележки и подъемники для подвеса боеприпасов на самолет

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане



Су-24М на маршруте

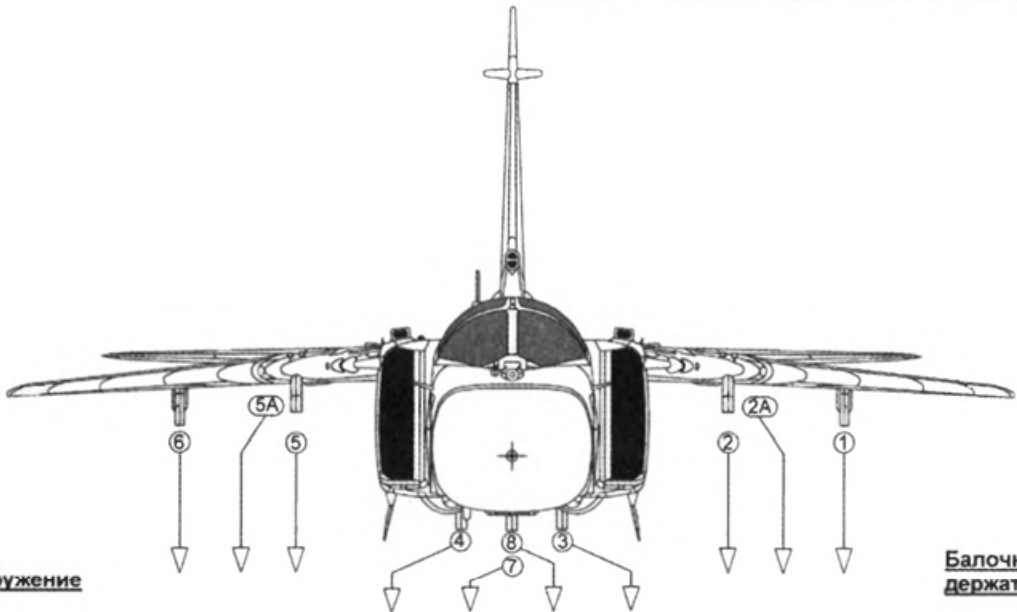
как по ближним, так и по дальним целям. По ночам, помимо АНО и СПО, на Су-24М отключали автоматику постановки помех АПП-50, реагирующую на облучение и засветки на земле и в небе, воспринимавшиеся чуткой электроникой как пуски ракет. Ложным сигналом мог стать любой блик, яркая луна, вышедшая из-за туч или работа РЛС соседних самолетов, на которые система тут же отвечала залпом пиропатронов с дипольными отражателями и тепловыми ловушками. Как-то на одном самолете автомат забыли отключить, и перед самой целью он сработал, расцветив ночную тьму настоящей иллюминацией, по словам летчиков «изумительной, но совсем неуместной». Зрелище пресек командир полка, вышедший в эфир с набором сильных и ясных указаний зазевавшимся.

В последующих вылетах стали работать на рассвете, и отнюдь не из тактических соображений — в дневном вылете и, особенно, посадка в сорока градусную жару затрудняли пилотирование (по словам летчиков, это как «бег по воде»). Взлет стали назначать на 4 — 4.30 утра с тем, чтобы после удара вернуться и сесть часам к шести, избегая полуденного зноя.

21 января поступила задача особой важности: разведке удалось отыскать убежище неуловимого Ахмад Шаха в ущелье близ Ка-

рабата к северу от Кабула. Масуда охраняла, по словам Б. Громова, очередная «взаимоприемлемая договоренность», но упустить шанс покончить с давним противником не хотелось. Ночью 143-й и 735-й авиаполки выполнили по два полковых вылета, но «Панджшерский лев» снова ушел, но это было только началом операции. Под нажимом Кабула, для которого продолжение войны оставалось единственным шансом сохранить власть, 23 января началась операция «Тайфун», которая свелась к трехдневным артиллерийским, ракетным и авиационным налетам, избранным «основным методом поражения формирований Масуда в Панджшере и на южных предгорьях Саланга».

«Хлопать дверью» напоследок авиаторам пришлось и в последующие дни, причем летчикам объясняли, что бомбят они не Масуда, а «несознательные банды, не желающие примирения», в доказательство чему на Панджшер совершили несколько вылетов с агитационными бомбами-кассетами, набитыми листовками. Неизвестно, как оценили их бойцы Масуда, но в одном случае агитация и пропаганда оказались реальной силой: с ближнего блок-поста докладывали о том, что «залистовали удачно, а кассетой даже зашибли в кишлаке одного духа».

		
Вооружение		Балочные держатели
ФАБ-1500 М-46		БД4-УСК
ФАБ-1500 М-46 ФАБ-250 М-62	   	БД4-УСК БД3-УСК
ФАБ-1500 М-46 ФАБ-250ТС	   	БД4-УСК БД3-УСК
ФАБ-1500 М-54 ПТБ-2000	 	БД4-УСК
ФАБ-1500 М-54 ФАБ-500 М-54 ПТБ-3000	   	БД4-УСК БД3-УСК
ФАБ-500 М-62	       	БД3-УСК
ОФАБ-250-270	     	БД3-УСК МБД3-У6-68-1
ФАБ-250 М-62	       	БД3-УСК
ОФАБ-250-270 ПТБ-3000	     	БД4-УСК БД3-УСК

Варианты боевого снаряжения Су-24М на прикрытии вывода войск. Осень 1988 г. – зима 1989 г.

В 143-м полку пробовали использовать по точечным целям — пещерам и укрытиям в горах — корректируемые авиабомбы КАБ-500Л и КАБ-1500Л, но без успеха. Самостоятельный поиск небольших объектов даже с помощью мощного телевизионного прицела с последующей подсветкой их лазерным лучом «Кайры» с высот порядка 6000 — 7000 м оказался неэффективным,

а рассчитывать на целеуказание с земли в покрытых снегом горах не приходилось. Сами же бомбы, при сбросе с больших высот, где их рулям «не хватало воздуха», плохо управлялись. Требуемой точности достичь не удавалось, а крошить скалы «кувалами» стоимостью в десятки тысяч рублей было дороговато. Эффективность высотного бомбометания обычными бомбами по точеч-

Бомбардировщики Су-24 в Афганистане

ным целям в горах также оставалась проблематичной из-за множества факторов, неучитывавшихся вычислителем прицела (перепад высот, температуры и плотности воздуха, господство мощных воздушных потоков). В начале февраля для уничтожения двух угнанных афганских вертолетов, севших без топлива на северо-востоке в ущелье под Миандахом, привлекли внушительные силы — два звена «грузинских» Су-24, соседей-кашинцев и самолеты ДА, но все же ни одна бомба не накрыла цель. «Вентиляторы» сверху выглядели убедительно целыми и добивать их пришлось баграмским «грачам».

Работа Су-24 продолжалась до последних дней и часов пребывания в ДРА 40-й армии. Налеты следовали большей частью по придорожным районам и «бандитским» Чарикару, Бамиану и Панджшеру. Так, 7 февраля, всего за неделю до полного вывода войск, 16 бомбардировщиков 143-го бап наносили удары по следующим целям:

Бомбардировками поддерживали и удаленные гарнизоны афганцев, практически отрезанные от центра. Как вспоминал штурман эскадрильи 143-го бап майор

№ цели	Положение цели	Наряд сил
1	20 км юго-восточнее Чарикара	4 Су-24
3	6 км юго-западнее Чарикара	4 Су-24
4	10 км севернее Чарикара	4 Су-24
5	20 км восточнее Бамиана	2 Су-24
8	8 км восточнее Кабула	4 Су-24
27	15 км юго-западнее Кундуза	2 Су-24
28	20 км севернее Кундуза	2 Су-24
29	15 км юго-восточнее Кундуза	2 Су-24
30	5 км севернее Тулукана	2 Су-24
31	8 км севернее Тулукана	2 Су-24

Н. Барышников, «в одном из вылетов, целью которого назначались «склады оружия» под Баграмом, в указанном месте действительно обнаружили скопление палаток. В визире прицела отчетливо виднелись красные кресты на них и мечущиеся вокруг фигурки людей — должно быть, беженцы с разбомбленного Саланга. Рука не поднялась и, не сговариваясь, мы всем звеном прицельные марки вынесли в сторону...» Неприятие войны брало свое: даже при невыработке топлива из подвесных баков, трижды случавшейся в 143-м полку, летчики старались сбросить их, не попав по селениям.



Стоянка Су-24, рядом — подвесные баки ПТБ-3000



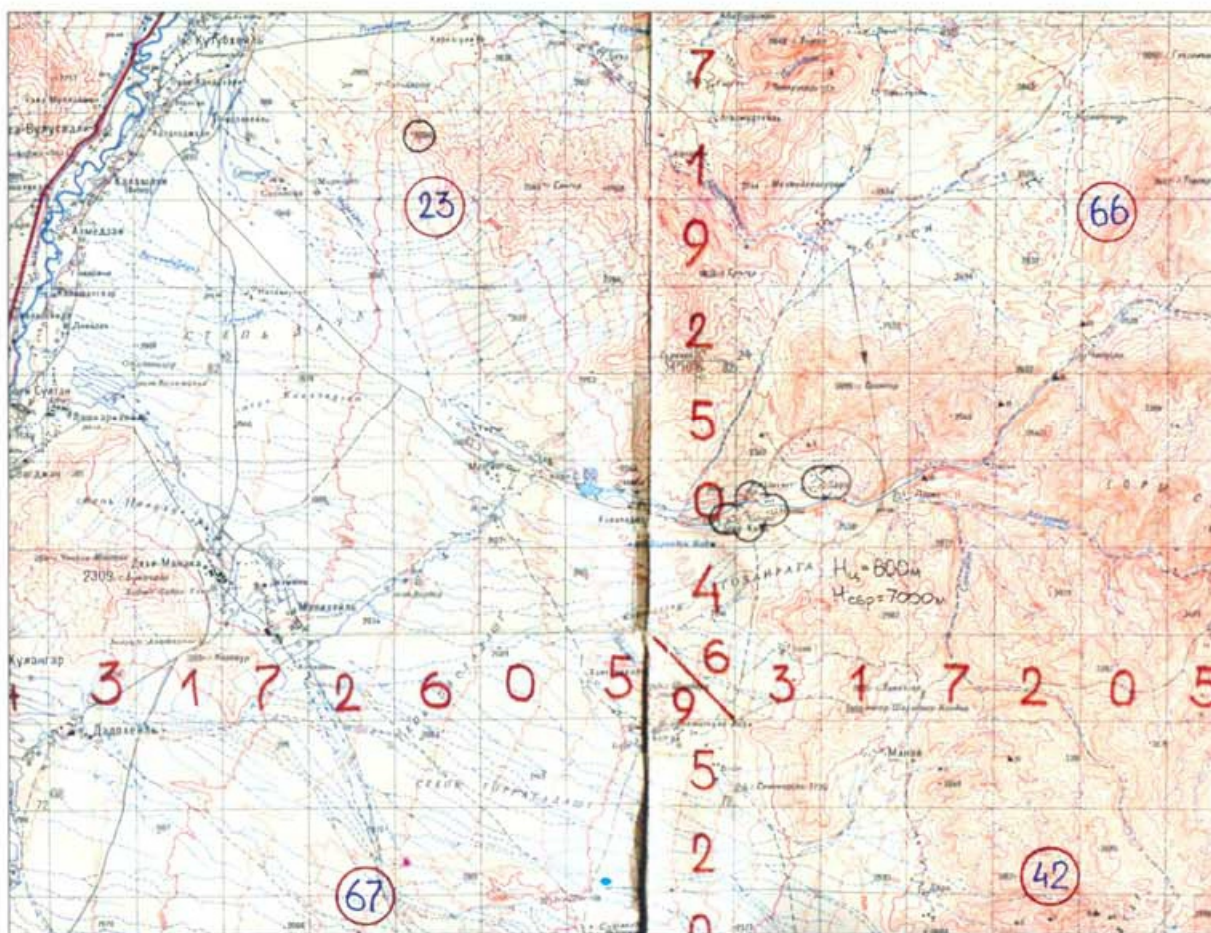
Су-24М с подвеской ОФАБ-250-270 выруливает на старт

Аналогичное отношение к войне было и у пакистанских истребителей, избегавших стычек и ограничивавшихся патрулированием своей стороны границы. Работая в эти дни по ущельям возле Асадабада, откуда рукой подать до Пакистана, экипажи Су-24 не раз наблюдали в отдалении серо-голубые силуэты F-16. Несмотря на то, что МиГи из Баграма еще в конце января ушли домой, те в бой не рвались и ограничивались наблюдением, обозначая себя по ночам АНО и проблесковыми маячками.

Напоследок Су-24 нанесли бомбовые удары 13 и 14 февраля, выполнив в течение каждого дня по два полковых вылета. Бомбардировщики «рубят хвосты» вслед за уходящими войсками, работая по Салангу, Чарикарской долине, районам от Кабула с севера и до самого Пянджа. В эти дни бомбили исключительно «полуторками», вызывавшими в заснеженных горах настоящие землетрясения со сходом лавин и обвалами. Благодаря журналистам, освещавшим вывод войск, Су-24 мелькнули и на телеэкранах: комментатор новостей, указывая на инверсионные хвосты «последних советских

самолетов, покидающих Афганистан», явно поторопился — хотя по мосту на север потком шла уходящая армия, следы на небе тянулись в обратную сторону...

Несмотря на уход 40-й армии из Афганистана, сворачивать присутствие авиагруппы не торопились и после 15 февраля. Полки оставались в готовности поддерживать правительство Наджиба, а на случай непосредственной угрозы столице предполагалось перебросить бомбардировщики 143-го бап вплотную к границе на аэродром Калай-Мор и оттуда отражать штурм города. Экипажи получили детальные карты Кабула, разбитые на квадраты, в которых у каждого были расписаны конкретные цели и задачи. В «уличных боях» планировали использовать КАБ-500Л и КАБ-1500Л, а также управляемые ракеты Х-25 и Х-29. 735-й полк подобные задачи должен был решать, работая со своей авиабазы. Подготовка продолжалась три недели, однако оппозиция на штурм столицы не пошла, избрав привычную тактику изнуряющих обстрелов и диверсий. 6 марта был дан «отбой» и бомбардировщики 143-го полка, «закрыв командировку», вернулись в Копитнари.



Фрагмент полетной карты с метками и характеристиками целей



Подготовка Су-24М к вылету